



PIANO DEGLI SPOSTAMENTI

CASA – LAVORO

AUTOMOBILI LAMBORGHINI S.p.A.

Edizione Anno 2025



Realizzato da **Automobili Lamborghini S.p.A.** per la sede di **Via Modena 12, Sant'Agata Bolognese (BO)**

Salvatore Santagati – Mobility Manager Aziendale

Con la consulenza tecnica di **Nier Ingegneria S.p.A. Società Benefit**

Ing. Martina Malaguti

Nier Ingegneria S.p.A. Società Benefit

Via C. Bonazzi 2 , 40013 Castel Maggiore (BO)

Telefono: 051 0391000 Partita IVA: 02242161202

segreteria@nier.it <https://www.niering.it/>



Introduzione

Premessa

Il **Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) 2025** rappresenta per Automobili Lamborghini uno strumento strategico attraverso il quale consolidare il proprio impegno verso la **mobilità sostenibile**, in linea con le politiche internazionali, nazionali e locali e coerente con la strategia di sostenibilità del Gruppo.

Negli ultimi anni, profondi cambiamenti sociali ed economici hanno inciso in maniera significativa sulla mobilità quotidiana, evidenziando l'importanza di promuovere modalità di spostamento alternative all'uso esclusivo del mezzo privato motorizzato. L'esperienza dell'emergenza sanitaria, in particolare, ha dimostrato in modo inequivocabile la correlazione tra la riduzione del traffico veicolare e il miglioramento della qualità dell'aria, accelerando la consapevolezza collettiva sulla necessità di un cambiamento strutturale.

Nel 2025 tale consapevolezza si intreccia con il rafforzamento delle iniziative promosse da istituzioni internazionali, governi e amministrazioni locali, a supporto della transizione ecologica e della riduzione delle congestioni urbane. In questo scenario, il PSCL di Automobili Lamborghini si pone obiettivi ambiziosi: **tutelare l'ambiente, migliorare il benessere e la sicurezza dei collaboratori, incrementare l'efficienza aziendale e rafforzare l'immagine del marchio quale realtà responsabile e orientata al futuro.**

Il PSCL non costituisce dunque un mero adempimento normativo, ma un vero strumento di innovazione gestionale e culturale, volto a favorire un cambiamento concreto e duraturo nelle abitudini di mobilità dei collaboratori, consolidando il ruolo di Automobili Lamborghini come modello di eccellenza industriale e di responsabilità sociale.

Quadro normativo

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) trova fondamento in un quadro normativo articolato, che ha progressivamente consolidato il ruolo delle aziende nella gestione della mobilità sostenibile e nella riduzione dell'impatto ambientale connesso agli spostamenti sistematici dei lavoratori.

Il tema della mobilità sostenibile è stato riconosciuto a livello internazionale già dal Vertice ONU di Rio de Janeiro del 1992 e, più recentemente, nell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, che coinvolge diversi **Sustainable Development Goals (SDGs)**: il diritto alla salute e al benessere (SDG 3), la creazione di città e comunità sostenibili (SDG 11), la promozione di modelli di consumo e produzione responsabili (SDG 12), fino all'azione per il clima (SDG 13), in quanto la mobilità rappresenta oggi circa un quarto delle emissioni globali di gas serra.

In Italia, il primo riferimento normativo organico in materia è rappresentato dal **Decreto Ronchi** del 27 marzo 1998, che ha introdotto la figura del Mobility Manager e l'obbligo per le aziende sopra 300 dipendenti, localizzati nei territori dei Comuni più grandi o, in generale, con importanti problematiche di traffico di redigere un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, con l'obiettivo di ridurre il ricorso al mezzo privato individuale e di incentivare modalità alternative di trasporto.

Successivamente, con il **Decreto Rilancio del 2020** (art. 229, comma 4) e il relativo **Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021**, il legislatore ha ridefinito i requisiti per la nomina del Mobility Manager e per la redazione del PSCL, ampliando la platea dei soggetti obbligati e rafforzando il ruolo di coordinamento dei Comuni attraverso i Mobility Manager d'Area.

Il D.I. 179/2021, in particolare, stabilisce:



Articolo 3 – PSCL

1. (...) le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un PSCL del proprio personale dipendente.
2. Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ai sensi del comma 1, si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero con presenza quotidiana continuativa, presso la medesima unità locale in virtù di contratti di appalto di servizi o di forme quali distacco, comando o altro.
4. Il PSCL, finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato, individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio interessato. Il PSCL definisce, altresì, i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi di trasporto e comfort di trasporto, sia per l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta, in termini economici e di produttività, nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici.

Articolo 5 – Mobility Manager Aziendale e Mobility Manager d'Area

1. Ai fini dell'adozione del PSCL, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 3, comma 1 nominano il mobility manager aziendale, con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.

Articolo 6 – Funzioni del Mobility Manager Aziendale e del Mobility Manager d'Area

1. Al mobility manager aziendale sono attribuite le seguenti funzioni:
 - i. promozione, attraverso l'elaborazione del PSCL, della realizzazione di interventi per l'organizzazione e la gestione della domanda di mobilità del personale dipendente, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane;
 - ii. supporto all'adozione del PSCL;
 - iii. adeguamento del PSCL anche sulla base delle indicazioni ricevute dal Comune territorialmente competente, elaborate con il supporto del mobility manager d'area;
 - iv. verifica dell'attuazione del PSCL, anche ai fini di un suo eventuale aggiornamento, attraverso il monitoraggio degli spostamenti dei dipendenti e la valutazione, mediante indagini specifiche, del loro livello di soddisfazione;
2. Al mobility manager aziendale sono altresì assegnate le seguenti funzioni:
 - i. cura dei rapporti con enti pubblici e privati direttamente coinvolti nella gestione degli spostamenti del personale dipendente;
 - ii. attivazione di iniziative di informazione, divulgazione e sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile;
 - iii. promozione con il mobility manager d'area di azioni di formazione e indirizzo per incentivare l'uso della mobilità ciclo-pedonale, dei servizi di trasporto pubblico e dei servizi ad esso complementari e integrativi anche a carattere innovativo;
 - iv. supporto al mobility manager d'area nella promozione di interventi sul territorio utili a favorire l'intermodalità, lo sviluppo in sicurezza di itinerari ciclabili e pedonali, l'efficienza e l'efficacia dei servizi di trasporto pubblico, lo sviluppo di servizi di mobilità condivisa e di servizi di infomobilità.
3. Al mobility manager d'area sono attribuite le seguenti funzioni:
 - i. attività di raccordo tra i mobility manager aziendali del territorio di riferimento, al fine dello sviluppo di best practices e moduli collaborativi, anche mediante convocazione di riunioni, una tantum o con cadenze periodiche, e organizzazione di incontri e seminari, comunque



- denominati, e svolgimento di ogni altra attività utile al miglioramento delle pratiche di redazione dei PSCL;*
- ii. supporto al Comune di riferimento nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile;*
 - iii. acquisizione dei dati relativi all'origine/destinazione ed agli orari di ingresso ed uscita dei dipendenti e degli studenti forniti dai mobility manager aziendali e scolastici e trasferimento dei dati in argomento agli enti programmatori dei servizi pubblici di trasporto comunali e regionali.*

Articolo 7 – Requisiti del Mobility Manager Aziendale e del Mobility Manager d'Area

- 1.** *Il mobility manager aziendale e il mobility manager d'area sono nominati tra soggetti in possesso di un'elevata e riconosciuta competenza professionale e/o comprovata esperienza nel settore della mobilità sostenibile, dei trasporti o della tutela dell'ambiente.*

A completamento del quadro, il **Decreto del Ministero della Transizione Ecologica del 16 settembre 2022** ha ulteriormente precisato le modalità di conteggio della soglia dei dipendenti, stabilendo che, "in caso di società infragruppo ubicate nella stessa unità locale, la soglia dei 100 dipendenti è calcolata sommando i dipendenti delle diverse società del raggruppamento". Tale modifica ha introdotto l'obbligo di predisporre un **PSCL unico** per più società appartenenti al medesimo gruppo, se collocate nella stessa unità locale.

La metodologia di redazione ed implementazione del PSCL

Le **"Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro"**, emanate nel mese di agosto 2021, definiscono la struttura di un PSCL che si compone di una parte informativa e di analisi ed una parte progettuale.

La parte informativa e di analisi, in particolare, deve considerare:

- Condizioni strutturali dell'azienda e dell'offerta di trasporto sul territorio: caratteristiche e dotazioni dell'azienda/ente, *policy* di trasporto presenti sul territorio, rete viaria, percorsi ciclopeditoni, aree di sosta, nodi di interscambio, ecc.
- Comportamenti e bisogni di mobilità dei dipendenti (tramite l'analisi degli spostamenti casa-lavoro): distribuzione spaziale e temporale degli spostamenti dei dipendenti, le loro abitudini nonché la loro propensione al cambiamento.

I dati così raccolti ed elaborati costituiscono la base per la definizione delle **proposte progettuali**, che vengono successivamente discusse e condivise con la Direzione aziendale e con le funzioni competenti (in primis Risorse Umane e Servizi Generali). L'obiettivo è comprendere con chiarezza a quali condizioni i dipendenti sono disponibili a modificare le proprie abitudini di viaggio, indirizzandole verso modalità più sostenibili, sicure ed efficienti.

Le Linee guida, aggregano le misure secondo linee strategiche definite tramite 5 assi di intervento:

- Asse 1 – disincentivare l'uso individuale dell'auto privata: uso di navette aziendali, tariffazione aree di sosta, car-pooling aziendali (gestiti da app e spazi su internet), buoni mobilità.
- Asse 2 – favorire l'uso del trasporto pubblico: stipulazione di convenzioni con aziende di TPL, richiesta di miglioramento delle linee TPL che effettuano servizio nei pressi dell'azienda, richiesta di nuove fermate di collegamento tra i principali snodi del TPL e la sede dell'azienda.
- Asse 3 – favorire la mobilità ciclabile e/o la micro-mobilità: realizzazione di spogliatoi e stalli per biciclette, spazi dedicati per la micro-mobilità elettrica con relative stazioni di ricarica, ecc.
- Asse 4 – ridurre la domanda di mobilità: piani per favorire lo smart working o il co-working presso sedi collocate in prossimità al domicilio dei dipendenti.



- Asse 5 – ulteriori misure: campagne di sensibilizzazione sui temi di mobilità sostenibile, corsi di formazione per dipendenti, incentivo all'uso di app per il monitoraggio degli spostamenti, richieste di interventi di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali/ciclabili in prossimità degli accessi alle sedi aziendali, ecc.

Questo approccio consente di costruire un piano in grado di generare benefici concreti per tutte le parti coinvolte:

- **per i dipendenti**, maggiore disponibilità di alternative di trasporto, riduzione dei costi e dei rischi legati alla mobilità, nuove occasioni di socializzazione;
- **per l'azienda**, ritorni in termini di produttività, efficienza organizzativa e reputazione;
- **per la collettività**, benefici ambientali, riduzione della congestione e minori costi sociali.

La fase successiva riguarda l'elaborazione di un **programma di implementazione**, che definisce per ciascuna misura priorità, tempistiche e risorse necessarie. A ciò si affianca un'attività di **comunicazione interna**, fondamentale per il coinvolgimento e la partecipazione dei dipendenti, realizzata attraverso strumenti e campagne informative dedicate.

Infine, il PSCL deve essere oggetto di un **monitoraggio costante** da parte del Mobility Manager aziendale, volto a valutare l'efficacia delle misure adottate, rilevare eventuali criticità e proporre soluzioni correttive tempestive. Come previsto dalla normativa vigente, il Piano è soggetto a **revisione annuale**, con la verifica del raggiungimento degli obiettivi e il confronto con il Mobility Manager d'Area per l'individuazione di ulteriori strategie di intervento.

Contestualizzazione aziendale

Automobili Lamborghini S.p.A., con sede a Sant'Agata Bolognese, all'interno della Città Metropolitana di Bologna, occupa oggi circa 3.800 dipendenti. Per dimensioni e posizione sul territorio, l'azienda **rientra tra i soggetti obbligati alla redazione annuale del PSCL** ai sensi del D.L. 179/2021 e successive modifiche. Il Mobility Manager aziendale, Salvatore Santagati, si avvale del supporto tecnico-specialistico di Nier Ingegneria, società con consolidata esperienza in materia di mobilità sostenibile, per garantire la piena coerenza con i requisiti professionali ed esperienziali previsti dalla normativa.

Parte informativa e di analisi

Analisi delle condizioni strutturali aziendali

Scheda informativa su condizioni strutturali aziendali e offerta di trasporto	
LOCALIZZAZIONE	
Denominazione della sede	Automobili Lamborghini S.p.A.
Comune della sede	Sant'Agata Bolognese (BO)
Via e numero civico della sede	Via Modena, 12
Cap della sede	40019
PERSONALE DIPENDENTE	
Numero totale di personale dipendente	3800



Scheda informativa su condizioni strutturali aziendali e offerta di trasporto

Numero personale dipendente tempo pieno		98%		
Numero personale dipendente part time		2%		
Suddivisione dei dipendenti a seconda del dipartimento di appartenenza o di riferimento		n.d.		
Suddivisione dei dipendenti per orario lavorativo		n.d.		
ORARIO DI LAVORO				
Giorno della settimana	Turno Centrale	1° Turno 06:00 – 13:00	2° Turno 13:00 – 20:00	3° Turno 20:00 – 03:00
Lunedì	Sì	Sì	Sì	Sì
Martedì	Sì	Sì	Sì	Sì
Mercoledì	Sì	Sì	Sì	Sì
Giovedì	Sì	Sì	Sì	Sì
Venerdì	Sì	Sì	Sì	Possibile
Sabato	No	Possibile	No	No
Domenica	No	No	No	No
RISORSE, SERVIZI E DOTAZIONI AZIENDALI				
Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti				
Budget annuale dedicato		260.000 Euro		
Risorse umane dedicate		1		
Servizio di trasporto per i dipendenti				
Navetta aziendale		Sì		
Automobili aziendali		296 (201 termiche, 84 PHEV, 11 Full Electric)		
Moto/biciclette/monopattini aziendali		No		
Car sharing aziendale		No		
Piattaforma di car-pooling aziendale		Sì, Jojob		
Incentivi/buoni mobilità per i dipendenti				
Cashback		Sì, per utilizzo Navetta Aziendale (solo se usata in combinazione con il treno), bici e spostamenti a piedi		
Incentivi / sconti per l'acquisto di abbonamenti al tpl		No		
Incentivi / sconti per l'acquisto di servizi di sharing mobility		No		
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)		Sì		
Incentivi al car pooling		Sì		
Aree di sosta riservate ai dipendenti				
Numero posti auto		1998		
Numero posti moto		51		
Numero posti bici (coperti e non coperti)		123		

Scheda informativa su condizioni strutturali aziendali e offerta di trasporto

Zona deposito monopattini	Sì
Numero colonnine di ricarica per auto elettriche o plug-in	26
Colonnine di ricarica per monopattini elettrici o e-bike	No
Spogliatoi con presenza di docce	Sì
Mensa aziendale	Sì
Strumenti di comunicazione aziendale	Rete Intranet e APP Aziendale

Analisi dell'offerta di trasporto

Inquadramento generale

Automobili Lamborghini S.p.A. ha la propria sede a **Sant'Agata Bolognese**, in via Modena 12, nel cuore della Pianura Padana, in una posizione geografica strategica compresa tra i poli urbani di **Bologna** e **Modena**. Lo stabilimento si trova a circa **19 km** da Modena e **34 km** da Bologna, distanze che lo collocano lungo un corridoio ad alta densità produttiva e di mobilità, caratterizzato da un costante flusso di lavoratori e merci.

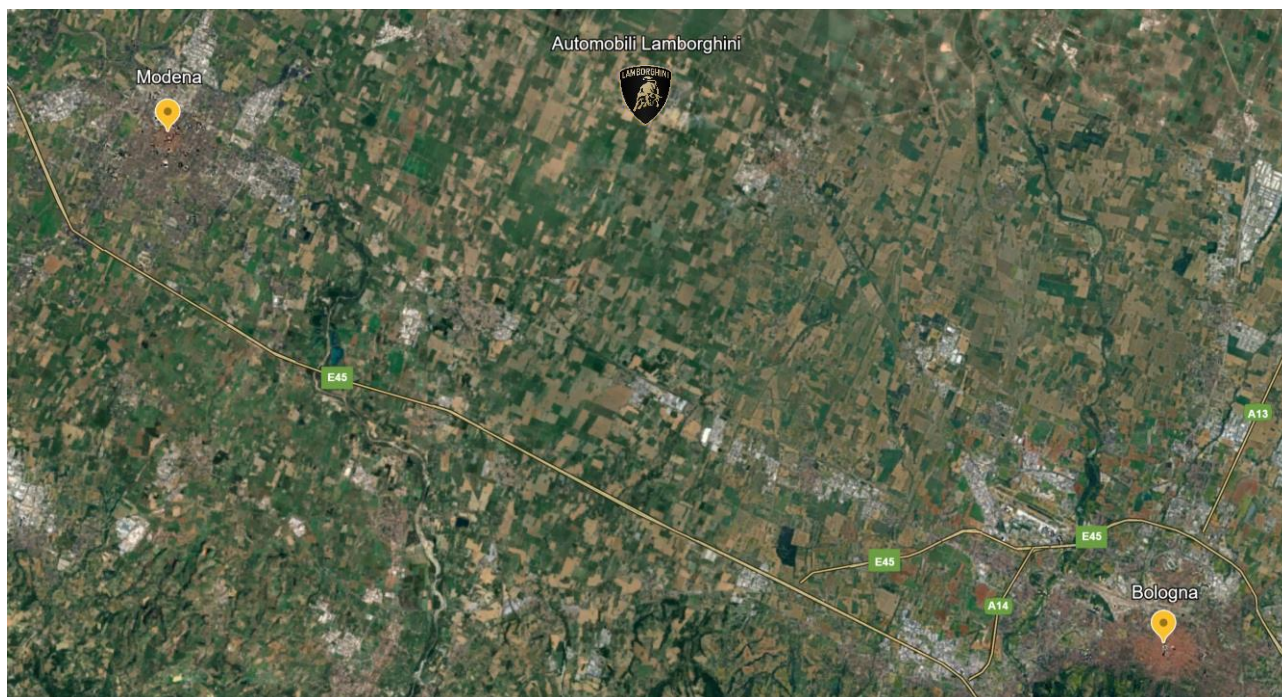


Figura 1 - Inquadramento territoriale

Il sito aziendale è direttamente servito dalla **Strada Provinciale 255 (SP255)**, che rappresenta la principale direttrice est-ovest dell'area, connettendo i centri di **Nonantola** e **San Giovanni in Persiceto**. Questa infrastruttura costituisce l'asse viario privilegiato per l'accesso allo stabilimento, sia per chi proviene dal territorio modenese, sia per chi si sposta dal bolognese.

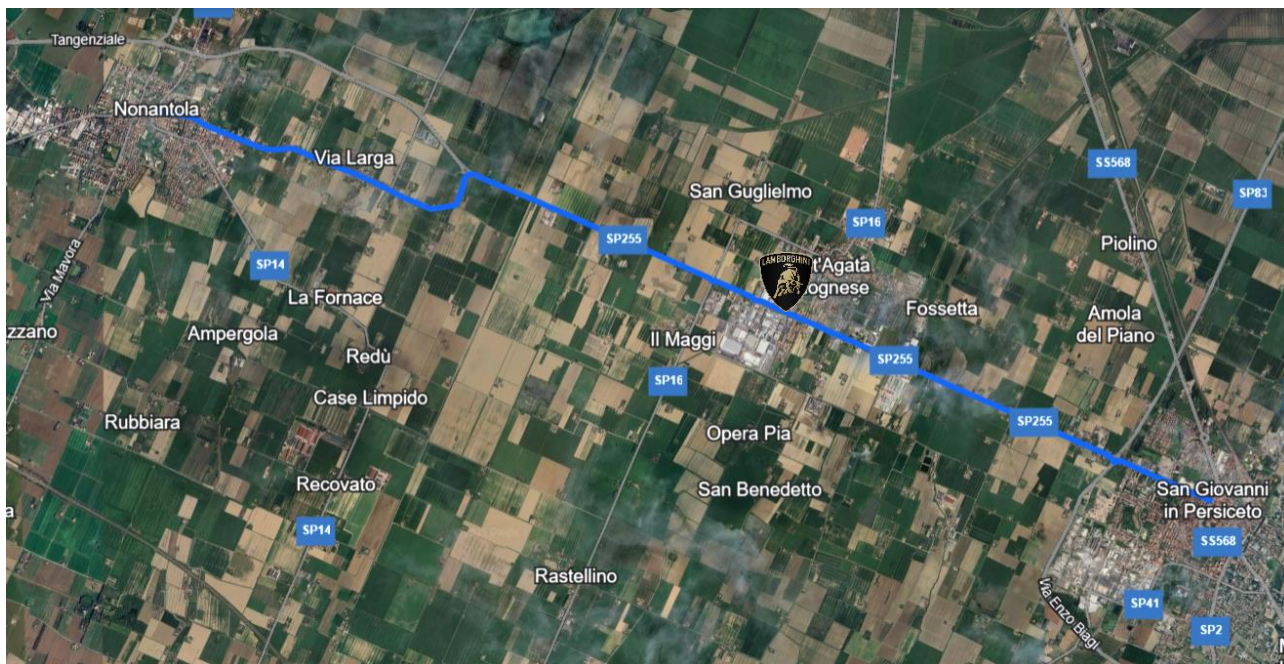


Figura 2 - Strada Provinciale 255

Ad essa si integra la **Strada Provinciale 16 (SP16)**, che attraversa Sant'Agata Bolognese in direzione nord-sud, collegando **Crevalcore** con **Castelfranco Emilia** e garantendo quindi un'interconnessione trasversale con le arterie principali del sistema viario regionale.

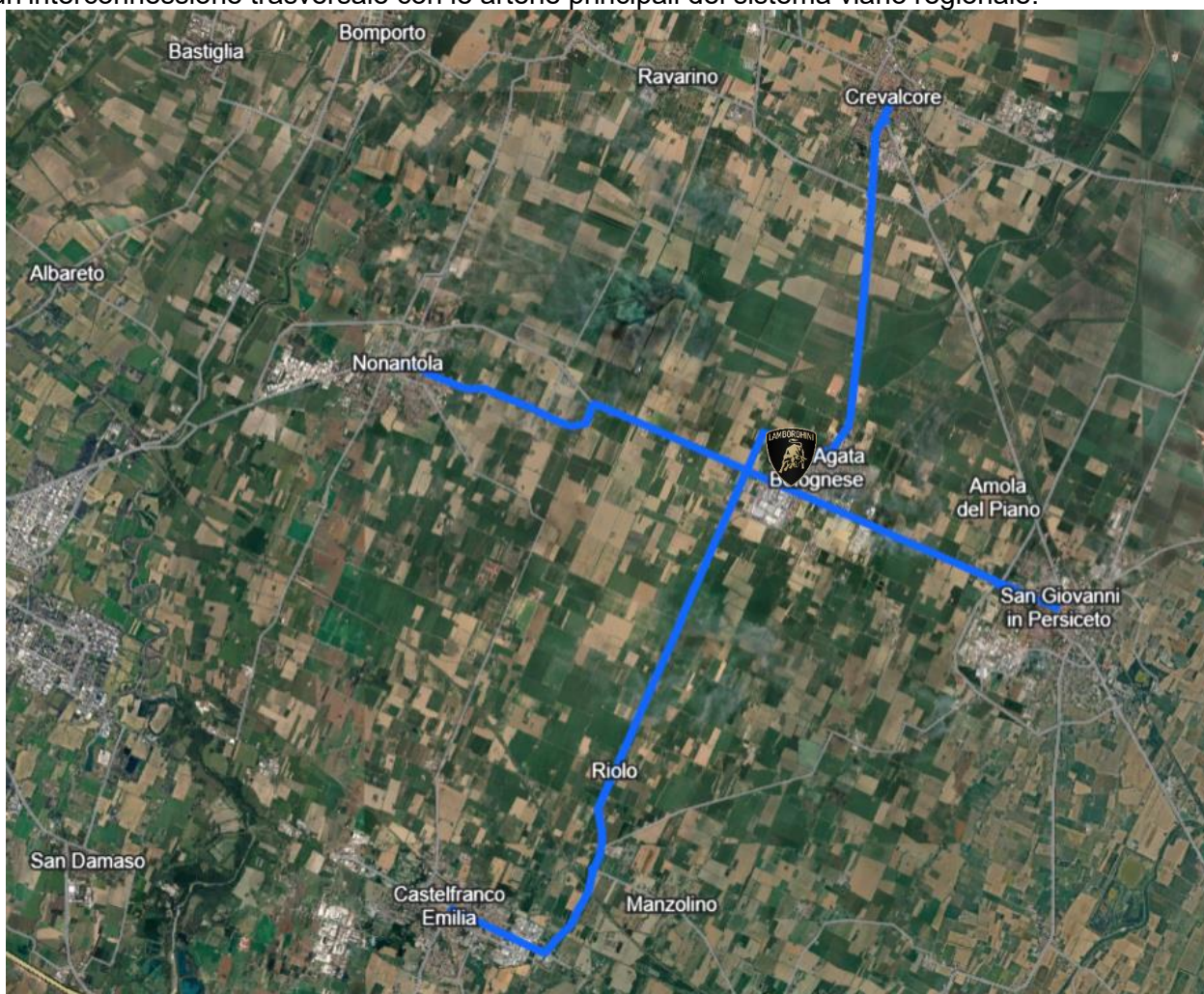


Figura 3 - Strada Provinciale 255 e Strada Provinciale 16

Dal punto di vista ferroviario, il Comune di Sant'Agata Bolognese non è direttamente servito da una stazione. Le stazioni più vicine sono situate nei Comuni di **San Giovanni in Persiceto**, **Crevalcore** e **Castelfranco Emilia**, collocate lungo le linee ferroviarie regionali Bologna–Verona e Modena–Bologna. Sebbene queste rappresentino i principali nodi di accesso alla rete ferroviaria per i residenti e i lavoratori dell'area, la distanza dalle fermate e la mancanza di collegamenti diretti con lo stabilimento ne riducono l'efficacia come alternativa sistematica all'uso del mezzo privato.

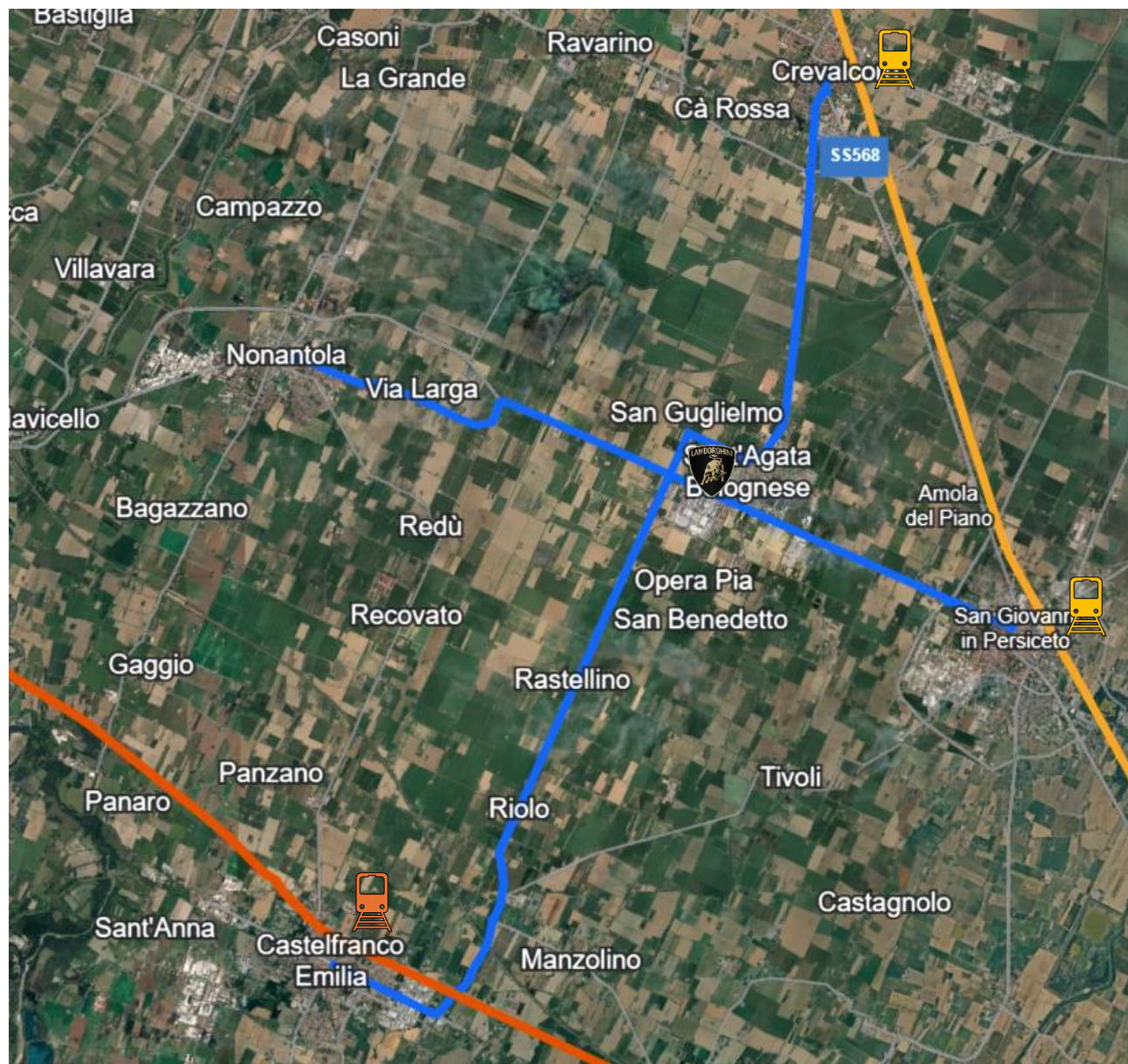


Figura 4 - Linee Ferroviarie

Nodi di interscambio

Sant'Agata Bolognese non dispone di nodi di interscambio rilevanti all'interno del proprio territorio. Tuttavia, i comuni limitrofi di San Giovanni in Persiceto, Crevalcore e Castelfranco Emilia offrono accesso alla rete ferroviaria regionale, seppur con collegamenti indiretti verso lo stabilimento.

Rete ferroviaria

Le stazioni ferroviarie più vicine a Sant'Agata Bolognese sono:

- **San Giovanni in Persiceto**: stazione ferroviaria lungo la linea Bologna–Verona, situata a circa 6 km dallo stabilimento.
- **Crevalcore**: anch'essa sulla linea Bologna–Verona, a circa 8 km di distanza.
- **Castelfranco Emilia**: servita dalla linea Modena–Bologna, ma priva di collegamenti diretti con Sant'Agata Bolognese.

Questi collegamenti ferroviari, seppur utili, richiedono ulteriori spostamenti con mezzi pubblici o privati per raggiungere lo stabilimento, limitandone l'efficacia come alternativa al trasporto privato.

Rete metropolitana

Non è presente una rete metropolitana nella zona in esame.

Trasporto Pubblico Locale (TPL)

Il servizio di trasporto pubblico locale nella zona circostante la sede di Automobili Lamborghini S.p.A. è gestito da TPER. Le linee principali che servono lo stabilimento sono le seguenti:

- **Linea 552**: collega Modena a Ferrara, passando per Nonantola e Sant'Agata Bolognese. La fermata più vicina allo stabilimento è "Sant'Agata Bolognese", situata su via Modena a circa 300 m dall'ingresso principale.

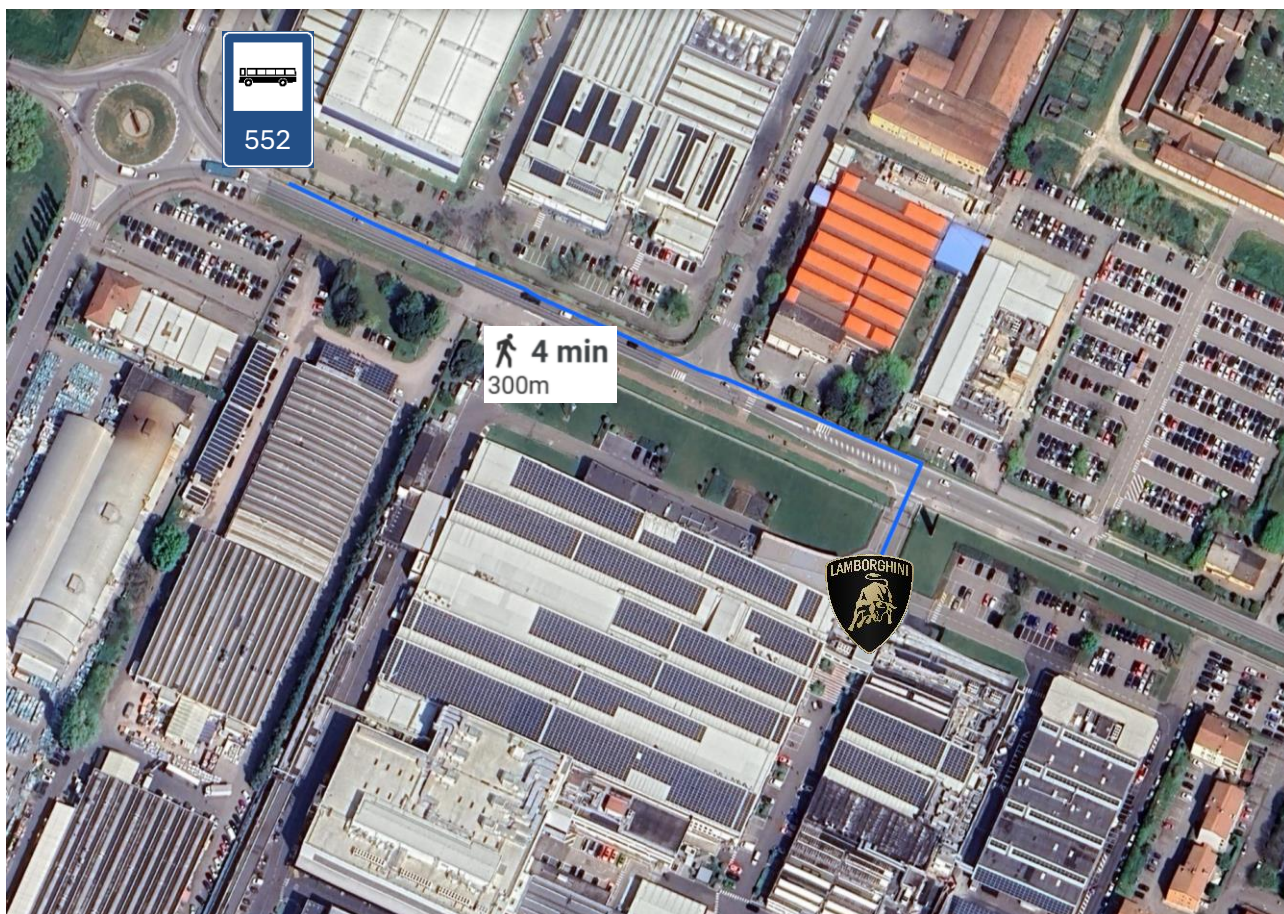


Figura 5 - Fermata "Sant'Agata Bolognese"

- **Linea 576:** collega Bologna a Crevalcore, passando per San Giovanni in Persiceto e Sant'Agata Bolognese. La fermata "Sant'Agata B. Chiesa Frati" si trova a circa 400 m dallo stabilimento.



Figura 6 - Fermata "Sant'Agata B. Chiesa Frati"

- **Linea 538:** collega San Giovanni in Persiceto a Nonantola, passando per Sant'Agata Bolognese. La fermata più vicina distante e risulta poco comoda per gli spostamenti quotidiani dei dipendenti.

Queste linee offrono collegamenti utili con i principali centri abitati della zona, ma la distanza delle fermate dallo stabilimento e la frequenza dei passaggi influenzano l'efficacia del trasporto pubblico come alternativa all'uso dell'auto privata.

In particolare, considerando i turni di lavoro dei dipendenti:

- **Turno 06:00–13:00:** per la Linea 576 le corse in partenza da Crevalcore risultano adeguate e permettono di raggiungere lo stabilimento in tempo utile per l'inizio del turno. Al contrario, le corse con origine da Bologna non consentono l'arrivo entro le 6:00. Al termine del turno, invece, sono disponibili più soluzioni di rientro. La Linea 552 non garantisce collegamenti utili per la fascia di inizio turno, mentre risulta più funzionale per le corse pomeridiane, agevolando il rientro dei dipendenti.
- **Turno 13:00–20:00:** le corse pomeridiane e serali della Linea 552 e della Linea 576 consentono il rientro dei lavoratori, anche se la frequenza diminuisce progressivamente nel tardo pomeriggio.



- **Turno 20:00–03:00:** per i lavoratori notturni, l'offerta di TPL è limitata e risulta poco compatibile con gli orari di uscita, rendendo necessario l'uso di mezzi privati o altre soluzioni di trasporto.
- **Turno giornaliero 08:00–17:00:** le corse disponibili nelle prime ore della mattina permettono un agevole accesso allo stabilimento, mentre nel pomeriggio la frequenza garantisce un rientro regolare.

In sintesi, sebbene le linee TPER garantiscano un collegamento con i principali comuni circostanti, l'offerta non è pienamente adeguata per i turni con inizio alle 6:00 e per quelli notturni, che rimangono scarsamente serviti. Al contrario, i turni diurni e pomeridiani risultano complessivamente ben supportati.

Sharing Mobility

Attualmente nel territorio di Sant'Agata Bolognese, **non risultano attivi servizi di mobilità condivisa** quali car sharing, bike sharing o scooter sharing. La mancanza di queste soluzioni riduce in modo significativo le alternative di spostamento sostenibile sia per i residenti che per i lavoratori pendolari.

In particolare, l'assenza di sistemi di car sharing limita la possibilità di utilizzare l'automobile in maniera flessibile senza dover necessariamente possedere un veicolo privato, mentre la carenza di servizi di bike sharing o scooter sharing rende più difficile coprire in modo agevole il cosiddetto "ultimo miglio" tra le fermate del trasporto pubblico e i luoghi di lavoro o di residenza.

Piste ciclabili e ciclopedonali

La rete ciclabile e ciclopedonale nell'area di Sant'Agata Bolognese è oggi in una fase di crescita e consolidamento, con l'obiettivo di rafforzare le connessioni sostenibili tra i principali centri abitati e i poli produttivi, tra cui lo stabilimento di Automobili Lamborghini S.p.A.

La pianificazione avviata dalla Città Metropolitana di Bologna attraverso il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e il progetto della **Bicipolitana Bolognese** costituisce il quadro di riferimento principale, puntando a ridurre la dipendenza dal trasporto privato e promuovere forme di mobilità attiva.

La Bicipolitana, la prima rete ciclabile metropolitana d'Italia, prevede oltre 1.000 km di estensione ed è articolata in linee radiali e trasversali che collegano comuni, poli scolastici, produttivi e servizi di interesse pubblico.

Ad agosto 2024 lo stato di avanzamento della rete ciclabile Bicipolitana, fornito dalla Città metropolitana di Bologna, era:

- 43% della rete risulta esistente o in corso di realizzazione (422 km)
- 31% pianificata (306 km)
- 15% progettata finanziata (149 km)
- 11% progettata non ancora finanziata (102 km).

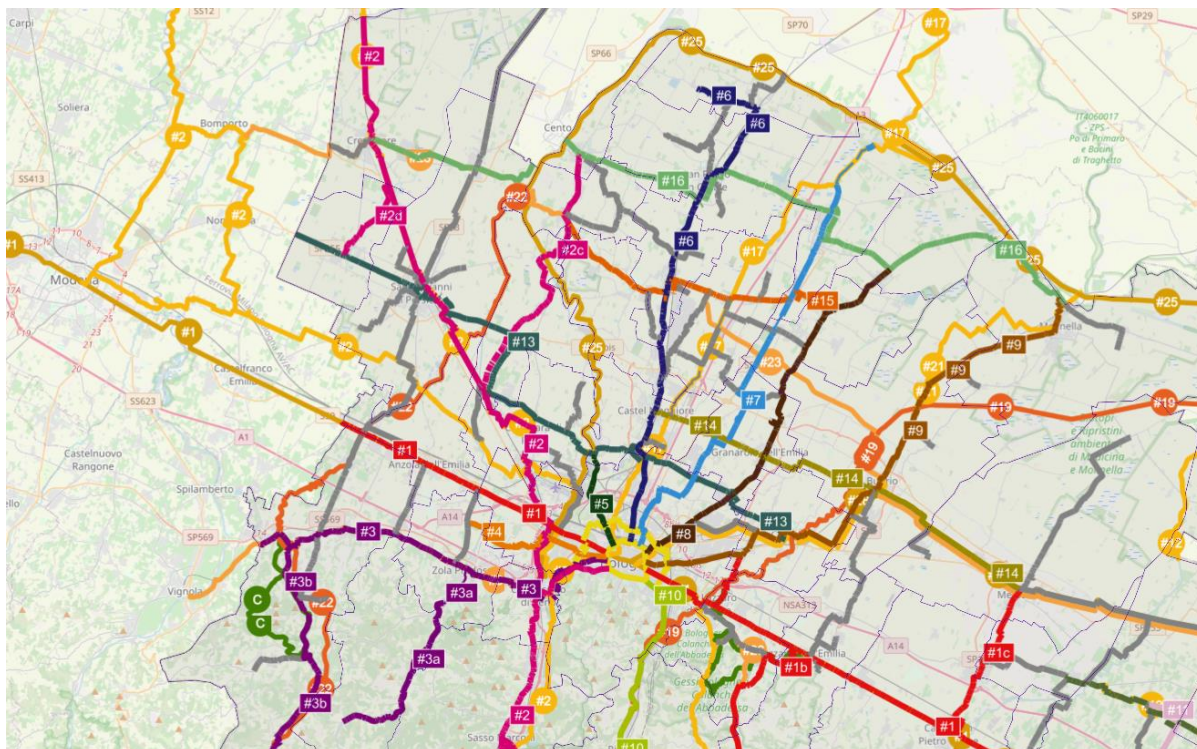


Figura 7 - Bicipolitana (<https://www.bicipolitanabolognese.it/>)

Il Comune di Sant'Agata Bolognese è interessato da due linee strategiche:

- la **linea 2** (Crevalcore – Porretta Terme).

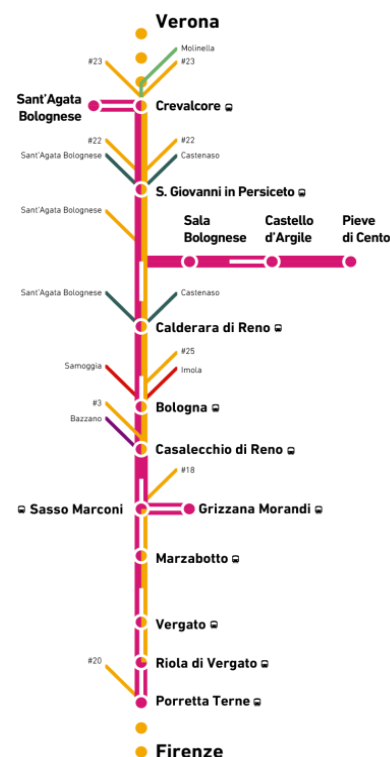
La linea 2 della Bicipolitana ricalca quasi interamente il tracciato dell'itinerario europeo della Ciclovía del Sole (EV7). Si tratta di una linea unica, capace di unire da nord a sud la pianura bolognese agli Appennini. Nel territorio metropolitano, il recupero dell'ex-rilevato ferroviario della linea Bologna-Verona permette di attraversare la pianura bolognese toccando i centri di Crevalcore, San Giovanni in Persiceto, Sala Bolognese, Calderara e Anzola dell'Emilia per poi risalire il fiume Reno e addentrarsi gradualmente negli Appennini toccando i centri di Casalecchio di Reno, Sasso Marconi, Marzabotto, Vergato e Porretta Terme. La linea 2 della Bicipolitana prevede poi tre importanti diramazioni: a Sasso Marconi, per esempio, un primo ramo della linea si addentra nella bellissima Val di Setta per 26,4km fino a raggiungere la stazione San Benedetto Val di Sambro-Castiglione dei Pepoli. A Osteria Nuova un secondo ramo porta verso nord a Sala Bolognese, Castello d'Argile e Pieve di Cento. Invece a Crevalcore un terzo ramo collega il centro abitato con Sant'Agata Bolognese.

La linea 2 non è ancora completa. La linea 2 della Bicipolitana è lunga 113,8km, di questi 49,6 km sono esistenti e 1,9 km sono in corso di realizzazione, 27,1 sono i km progettati e finanziati e 4,2 km quelli progettati ma non finanziati.

La linea 2 della Bicipolitana presenta principalmente tre tipologie di ciclabile:

1. Percorsi promiscui ciclo-veicolari;
2. Piste ciclabili in sede propria bidirezionale;
3. Percorsi ciclopeditoni in sede propria bidirezionale.

La pavimentazione principale è l'asfalto.



- la **linea 13** (Sant'Agata Bolognese– Castenaso).

La linea 13 della Bicipolitana collega il comune di Sant'Agata Bolognese a Castenaso, tagliando trasversalmente la pianura bolognese a nord-ovest del comune capoluogo. Attraversa i centri di Sant'Agata Bolognese, San Giovanni in Persiceto, Sala Bolognese, Calderara di Reno, Trebbo di Reno, Corticella, Quarto Inferiore e Castenaso. La linea 13 intercetta tutte le linee ciclabili radiali che collegano Bologna con i comuni a nord (linea 2, 5, 6, 7, 8 e 9), oltre alle numerose linee per il tempo libero come la Ciclovía del Sole, la Ciclovía Samoggia, la Ciclovía del Reno, la Ciclovía del Navile e la Ciclovía Antiche Paludi Bolognesi. La linea 13 della Bicipolitana è lunga 43,9km di cui 17,7 km sono esistenti, 0,9km sono in corso di realizzazione e 6km sono progettati e finanziati.

La linea 13 della Bicipolitana presenta principalmente due tipologie di ciclabili:

- Percorso ciclopeditonale bidirezionale in sede propria
- Corsia ciclabile bidirezionale in sede propria

La pavimentazione principale è l'asfalto.

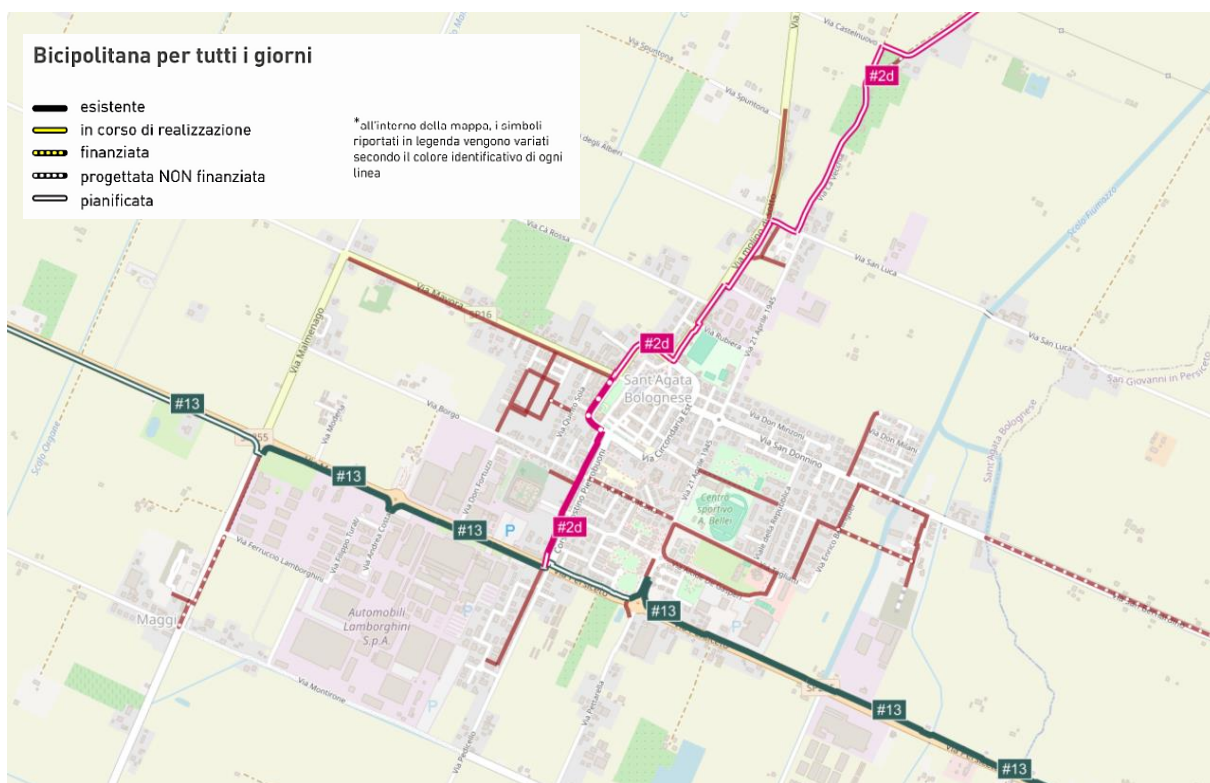


Figura 8 - Rete Bicipolitana nei pressi della Sede

L'intervento più rilevante in fase di realizzazione è la **pista ciclabile lungo la Strada Provinciale 255** (tratto della Linea 13), finanziata per circa 1,3 milioni di euro, che collegherà Sant'Agata a San Giovanni in Persiceto. Il tracciato si svilupperà tra la rotatoria "San Cristoforo" e la tangenziale di Persiceto con caratteristiche tecniche che prevedono una corsia bidirezionale protetta larga 3 metri, sede propria separata dal traffico motorizzato con attraversamenti ciclo-pedonali.



I lavori, una volta completati costituiranno un asse strategico per i lavoratori, gli studenti e i residenti che necessitano di un collegamento sicuro e diretto con San Giovanni in Persiceto.

Un ulteriore progetto di grande valore culturale e ambientale è la **Ciclovia delle Partecipanze Agrarie**, che mira a collegare Sant'Agata a Nonantola. Attualmente è in fase di studio di fattibilità e nasce da una collaborazione istituzionale tra i due Comuni per valorizzare i paesaggi culturali tipici della bassa pianura emiliana.

L'itinerario attraverserebbe aree di pregio naturalistico e culturale, quali:

- l'Abbazia e il Museo Benedettino di Nonantola;
- l'Area di riequilibrio ecologico del Torrazzuolo;
- il Bosco di Santa Lucia e l'area naturalistica "Le Possessioni" della Partecipanza di Sant'Agata;
- il Museo Lamborghini e il Museo Archeologico Ambientale.

Oltre al valore turistico, la ciclovia potrebbe rappresentare un'infrastruttura utile anche per la mobilità quotidiana, offrendo un'alternativa sostenibile agli spostamenti intercomunali. Tuttavia, ad oggi il progetto rimane in una fase preliminare.

Nonostante i progressi, la rete ciclabile intercomunale di Sant'Agata Bolognese rimane frammentata e discontinua, con percorsi concentrati soprattutto all'interno del centro urbano e lungo alcuni tratti di viabilità secondaria, ma non ancora in grado di garantire collegamenti diretti con Crevalcore, Nonantola e altri comuni limitrofi.

Le principali criticità riguardano:

- discontinuità dei tracciati nei tratti extraurbani;
- scarsa illuminazione nelle aree rurali.

Una volta completati i collegamenti strategici, il territorio potrà disporre di una rete ciclabile più capillare e funzionale, capace di rispondere alle esigenze di spostamento lavorativo quotidiano. In prospettiva, l'integrazione della rete ciclabile con il trasporto pubblico locale e con i servizi a supporto della mobilità attiva sarà decisiva per migliorare l'accessibilità allo stabilimento Lamborghini.

Aree di sosta

All'interno del perimetro aziendale sono presenti sette aree di sosta, per un totale di **1.998 posti auto**.

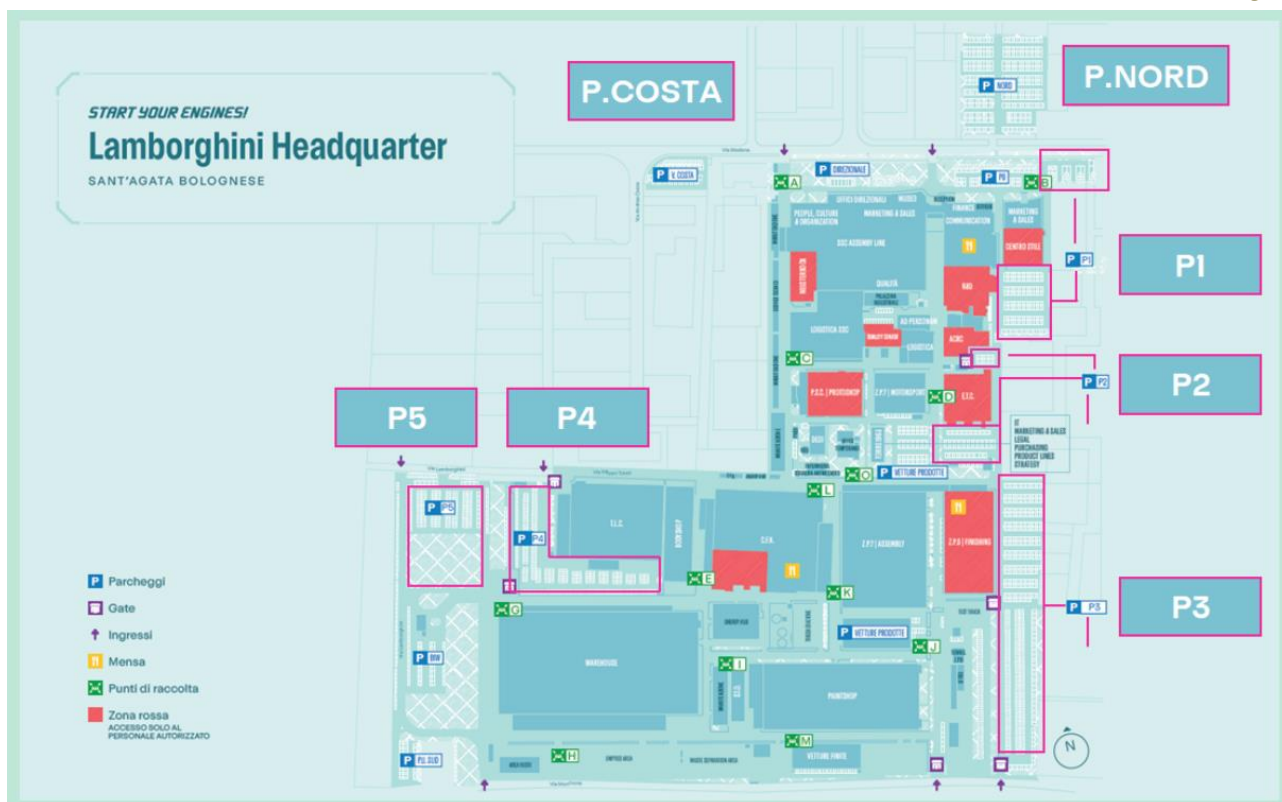


Figura 9 - Mappa dei parcheggi Lamborghini

Attualmente, il Cinema Multisala Multiplex Century Cineci del Comune di Sant'Agata Bolognese mette a disposizione dei dipendenti di Automobili Lamborghini S.p.A. il proprio parcheggio, con ingresso in Via Alcide De Gasperi 2, nei giorni feriali e durante l'orario lavorativo dell'azienda.

Oltre ai parcheggi auto, sono disponibili:

- **51 posti moto,**
- **123 posti bici,**
- e una **zona dedicata al deposito dei monopattini.**

Aree pedonali e ZTL

Nei pressi della sede di Automobili Lamborghini non sono presenti aree pedonali né zone a traffico limitato (ZTL).

L'ingresso principale dello stabilimento si trova in Via Modena (strada provinciale SP255), lungo la quale è presente un **percorso pedonale** che consente l'accesso a piedi allo stabilimento. Il percorso si estende:

- a ovest, dall'incrocio Via Modena – Via Malmenago,
- a est, fino all'incrocio Via Modena – Corso A. Pietrobuoni.

L'assenza di ZTL e di aree pedonali protette comporta che il traffico veicolare possa essere intenso nelle ore di punta.

Infrastruttura di ricarica per auto elettriche

Nelle immediate vicinanze della sede (550m), in Corso Agostino Pietrobuoni, è presente la **stazione di ricarica Enel X Way**. La stazione di ricarica sopra menzionata è accessibile tramite applicazioni mobili o card RFID. La potenza disponibile è di 22 kW.



Figura 10 - Tragitto Lamborghini - colonnine di ricarica.

Analisi della sicurezza degli spostamenti¹

I dati di incidentalità a scala metropolitana evidenziano che una quota significativa dei decessi stradali (54,2%) riguarda gli utenti deboli della strada, in particolare pedoni, ciclisti, ciclomotoristi e motociclisti. Circa **il 20% degli incidenti complessivi si verifica in contesto extraurbano**, dove tuttavia la gravità è maggiore: **la mortalità raggiunge infatti il 37%**. La maggior parte degli eventi si concentra lungo tratti in rettilineo, situazione che evidenzia il ruolo determinante della velocità e della visibilità nella dinamica degli incidenti.

Percorso pedonale

L'analisi della sicurezza stradale per i pedoni nella Città Metropolitana di Bologna, relativa al periodo 2019-2024, evidenzia trend significativi. **Il tasso di ferimento** dei pedoni (pedoni feriti ogni 100.000 abitanti) mostra oscillazioni tra 28,86 nel 2020 e **52,11 nel 2022**. Parallelamente, il **tasso di mortalità** dei pedoni varia tra 0,39 e 1,57, con picchi registrati **nel 2023 (1,57)** e nel 2020 (0,98).

¹ Fonte : Report annuale incidenti della città metropolitana anno 2024



L'indice di lesività dei pedoni, calcolato come il numero di pedoni feriti sul totale dei feriti in incidente per centro si mantiene **tra 8,63 e 9,62** ogni 100 feriti, mentre **l'indice di mortalità** pedoni, calcolato come il numero di pedoni deceduti sul totale dei morti in incidente per 100, mostra variazioni più marcate, **tra 8,33% e 20,78%**, con picchi che suggeriscono la presenza di eventi particolarmente gravi.²

Il sistema pedonale nell'area di Sant'Agata Bolognese e lungo la SP255 (via Modena) presenta caratteristiche tipiche di un contesto periurbano a prevalente vocazione produttiva, con livelli di accessibilità e sicurezza non omogenei.

In prossimità dell'accesso alla sede aziendale è presente un marciapiede in sede separata rispetto alla carreggiata principale, che garantisce una protezione adeguata agli spostamenti a piedi. Tale percorso risulta illuminato in modo discontinuo.

L'incrocio tra via Modena, Corso A. Pietrobuoni, via Pedicello e via Persiceto risulta regolato da impianto semaforico e dispone di un attraversamento pedonale semaforizzato su via Modena. Non è presente un marciapiede continuo nel tratto di raccordo tra via Modena e Corso A. Pietrobuoni: il pedone deve percorrere circa 30 metri lungo la curva stradale, con esposizione diretta al traffico, per raggiungere l'attraversamento pedonale più vicino. Corso A. Pietrobuoni non dispone di marciapiedi o percorsi pedonali definiti.

Lungo la SP255 sono presenti attraversamenti pedonali dotati di pali di illuminazione a LED in corrispondenza, ma non di sistemi specifici per il rilevamento e la segnalazione della presenza di pedoni. Ciò riduce il livello di sicurezza in condizioni serali o notturne, fattore particolarmente critico in relazione ai turni lavorativi che terminano in orari di scarsa illuminazione naturale. La velocità veicolare sulla SP255, favorita dall'andamento rettilineo e dalla sezione stradale ampia, costituisce un ulteriore elemento di rischio per i pedoni in fase di attraversamento.

Dal punto di vista dell'accessibilità al trasporto pubblico, la fermata della linea 552 in direzione Nonantola non è servita da attraversamento pedonale, costringendo gli utenti a percorrere un tratto di carreggiata per raggiungere il passaggio più vicino. Si evidenzia inoltre che l'illuminazione su via Modena è presente unicamente in corrispondenza della rotatoria e degli attraversamenti pedonali, con conseguente elevato livello di rischio nelle condizioni di scarsa visibilità (ore serali, condizioni meteorologiche avverse, nebbia), lungo il tratto che i pedoni devono percorrere per collegarsi al percorso protetto.

Una situazione analoga si riscontra per la fermata "Chiesa Frati", accessibile esclusivamente camminando lungo il margine stradale, in assenza di infrastrutture dedicate. In questo caso, Corso A. Pietrobuoni risulta illuminato solo su un lato, quello in direzione via Pedicello, con conseguente riduzione della sicurezza per i pedoni.

Per chi raggiunge la sede aziendale in auto e parcheggia nel parcheggio PNord, è disponibile un attraversamento pedonale antistante che consente di accedere in sicurezza al marciapiede diretto alla sede aziendale. Lo stesso marciapiede risulta agevolmente fruibile anche da chi parcheggia nel parcheggio PCosta. Gli altri parcheggi aziendali, invece, si trovano all'interno del perimetro dello stabilimento.

Oltre ai percorsi di accesso alla sede, sono stati considerati anche gli spostamenti pedonali tra la sede principale e gli OO.CC. Lamborghini, localizzati in un comparto separato. Tale collegamento avviene lungo via F. Lamborghini, dove si rilevano criticità legate alla continuità e alla protezione del percorso pedonale. Infatti, nel tratto compreso tra il Gate 7 e il Gate 5 è presente un marciapiede per circa 75 metri, mentre successivamente il percorso pedonale prosegue in assenza di marciapiede. In questa sezione, il transito avviene su una corsia identificata esclusivamente da

² Fonte : Report annuale incidenti della città metropolitana anno 2024



segnaletica orizzontale lungo il margine destro della carreggiata, fino al civico 42, punto dal quale sono disponibili marciapiedi su entrambi i lati della strada, con un conseguente incremento del livello di sicurezza. La mancanza di protezioni fisiche nel tratto privo di marciapiede espone i pedoni a un rischio elevato, in quanto il percorso non è né rialzato né separato dal traffico veicolare, compresi i mezzi pesanti che transitano regolarmente, aumentando significativamente la vulnerabilità degli utenti.

Nel complesso, **il livello di sicurezza pedonale può essere considerato adeguato nelle immediate vicinanze dell'azienda, grazie alla presenza di marciapiede separato e attraversamenti regolati, ma critico nei collegamenti con le fermate del trasporto pubblico e nei tratti di raccordo lungo la SP255, dove si riscontrano discontinuità infrastrutturali, carenze di illuminazione e situazioni di esposizione diretta al traffico veicolare.**

Percorso ciclabile

L'analisi della sicurezza stradale per i ciclisti nella Città Metropolitana di Bologna, considerando il periodo 2019-2024, evidenzia alcuni trend significativi. **Il tasso di ferimento dei ciclisti**, ossia il numero di ciclisti feriti ogni 100.000 abitanti, è risultato variabile **tra 37,50 e 56,51** (picco raggiunto nel 2024). Parallelamente, **il tasso di mortalità dei ciclisti** (ciclisti deceduti ogni 100.000 abitanti) si mantiene più contenuto, oscillando **tra 0,29 e 1,08**, con il valore massimo osservato nel 2019 e il minimo nel 2020.

L'indice di lesività, calcolato come numero di ciclisti feriti sul totale dei feriti in incidente per 100, mostra valori compresi **tra 8,85 e 11,22**, mentre **l'indice di mortalità ciclisti**, calcolato come ciclisti deceduti sul totale dei morti per 100, si colloca **tra 5,36 e 16,18**, evidenziando una variabilità significativa negli anni, con picchi in corrispondenza di particolari eventi o condizioni ambientali sfavorevoli.

Il tratto di via Modena che va dalla rotonda di via Modena-via Malmenago all'incrocio con via Frati presenta un percorso ciclopedonale in sede propria bidirezionale, separato dalla carreggiata principale, con superficie pavimentata regolare e larghezza sufficiente per il transito contemporaneo in entrambe le direzioni. Un percorso ciclopedonale in sede propria è presente anche su via Malmenago, dalla rotonda "Il Corno di Toro" fino all'incrocio con via Ferruccio Lamborghini.

L'Itinerario 13, che attraversa via Modena e costituisce il collegamento principale verso San Giovanni in Persiceto, permette di raggiungere in parte la stazione ferroviaria tramite la Circonvallazione Dante Alighieri. Tuttavia, il percorso non risulta ancora completo: mancano circa 350 m lungo via Persiceto e circa 510 m lungo via Modena, costringendo i ciclisti a percorrere tratti in sede non dedicata, condividendo la carreggiata con il traffico veicolare. Tale interruzione rappresenta un elemento critico per la sicurezza degli spostamenti, aumentando il rischio di incidenti in corrispondenza dei tratti non protetti e limitando l'accessibilità sicura alla stazione ferroviaria.

Analogamente, l'Itinerario 2d, che dovrebbe garantire il collegamento con Crevalcore, risulta incompleto. Al momento, è utilizzabile solo il tratto adiacente a via Frati, costituito da una pista ciclabile in sede propria bidirezionale.

Nonostante la presenza di piste ciclabili dedicate e di tratti in sede protetta, le intersezioni con strade secondarie e gli accessi alle proprietà private rappresentano punti critici: non tutti gli incroci dispongono di segnaletica orizzontale dedicata ai ciclisti. Lungo i tratti ciclabili e nelle viabilità circostanti la visibilità serale è ridotta, aumentando il rischio di incidenti in condizioni di scarsa luce.

Percorso stradale

L'analisi dell'incidentalità sulle strade SP16 e SP255 nel comune di Sant'Agata Bolognese nel periodo 2019-2024 evidenzia dinamiche complesse, con un impatto significativo in termini di ferimenti e costi sociali.

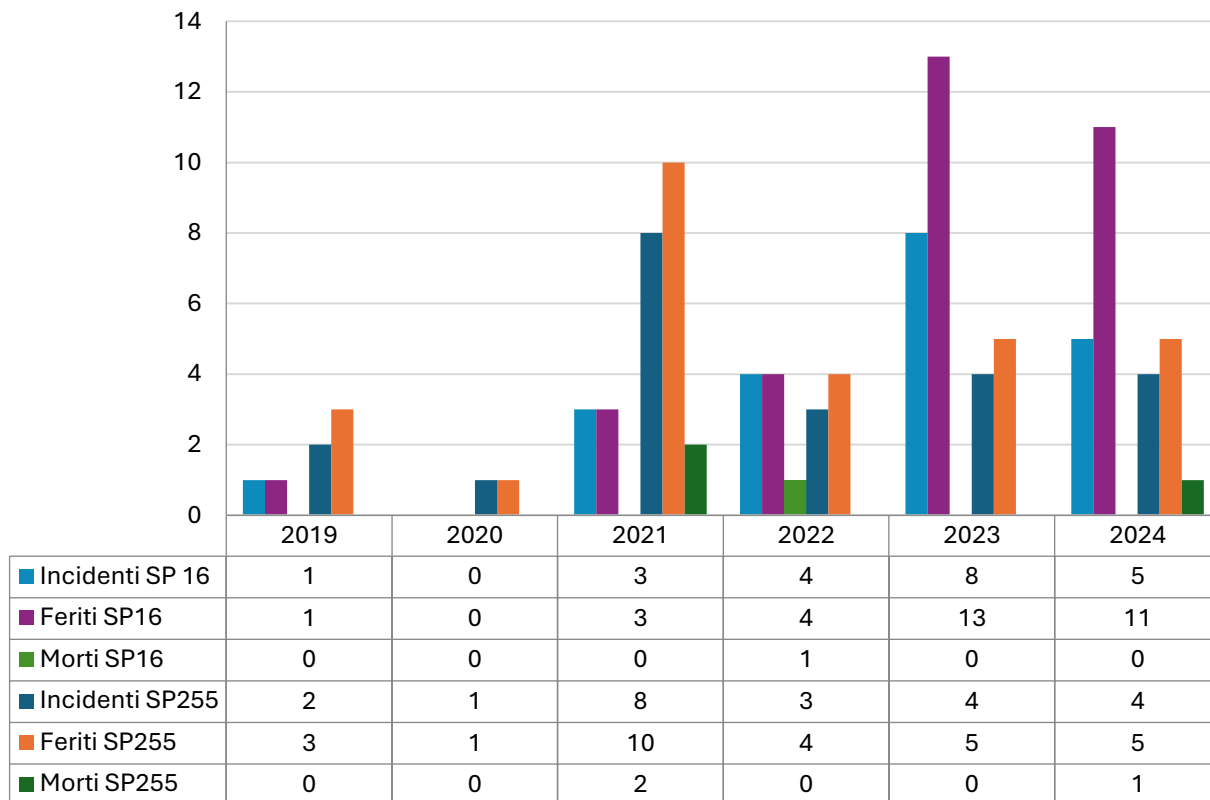


Figura 11 - Incidenti SP16 e SP255 dal 2019 al 2024

Sulla SP16 il numero di incidenti varia da 1 nel 2019 a 5 nel 2024, con un picco di feriti nel 2023 (13 feriti) e un incremento dell'indice di lesività (IF³), che raggiunge 220 nel 2024, indicando un aumento della gravità media degli incidenti in termini di ferimenti per evento. L'indice di mortalità (IM⁴) e l'indice di gravità (IG⁵) sulla SP16 rimangono nulli negli anni recenti, in quanto non si registrano decessi, mentre il costo sociale totale (CT⁶) cresce fino a 636.735 € nel 2023, a conferma dell'impatto economico dei ferimenti anche in assenza di morti. La SP16 mostra quindi una tendenza alla crescita del rischio per gli utenti, soprattutto in relazione all'aumento dei feriti per incidente, benché non vi siano stati decessi negli ultimi due anni considerati.

³ $IF = (NF/NI) \cdot 100$ in cui: IF=Indice di lesività, NF=numero feriti, NI=numero incidenti

⁴ $IM = (NM/NI) \cdot 100$ in cui: IM=Indice di mortalità, NM=numero morti, NI=numero incidenti

⁵ $IG = (NM/(NM+NF)) \cdot 100$ in cui: IG=Indice di gravità, NM=numero morti, NF=numero feriti

⁶ $CT = (CF \cdot NF) + (CM \cdot NM) + (CG \cdot NI)$ in cui: CT=Costo sociale totale, CF=costo medio umano per un ferito (42.219€), NF= numero feriti,, CM= costo medio umano per decesso (1.503.990€), NM=numero morti, CG=costi generali medi per incidenti (10.986€), NI=numero incidenti ISTAT)

Fonte: Studio di valutazione dei Costi Sociali dell'incidentalità stradale – Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

SP16 – Comune di Sant'Agata Bolognese											
Anno	Incidenti ⁷	Feriti ⁷	Morti ⁷	Numero di veicoli ⁸	Incl. due ruote ⁸	Incl. Merci ⁸	IF	IM	IG	TM ⁹	CT
2019	1	1	0	1	0	0	100	0	0	0	53.205 €
2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 €
2021	3	3	0	4	0	0	100	0	0	0	159.615 €
2022	4	4	1	8	1	1	100	25	20	0,14	1.716.810 €
2023	8	13	0	14	2	0	162,50	0	0	0	636.735 €
2024	5	11	0	n.d	n.d	n.d	220	0	0	0	519.339 €

Tabella 1 - Analisi incidentalità SP16

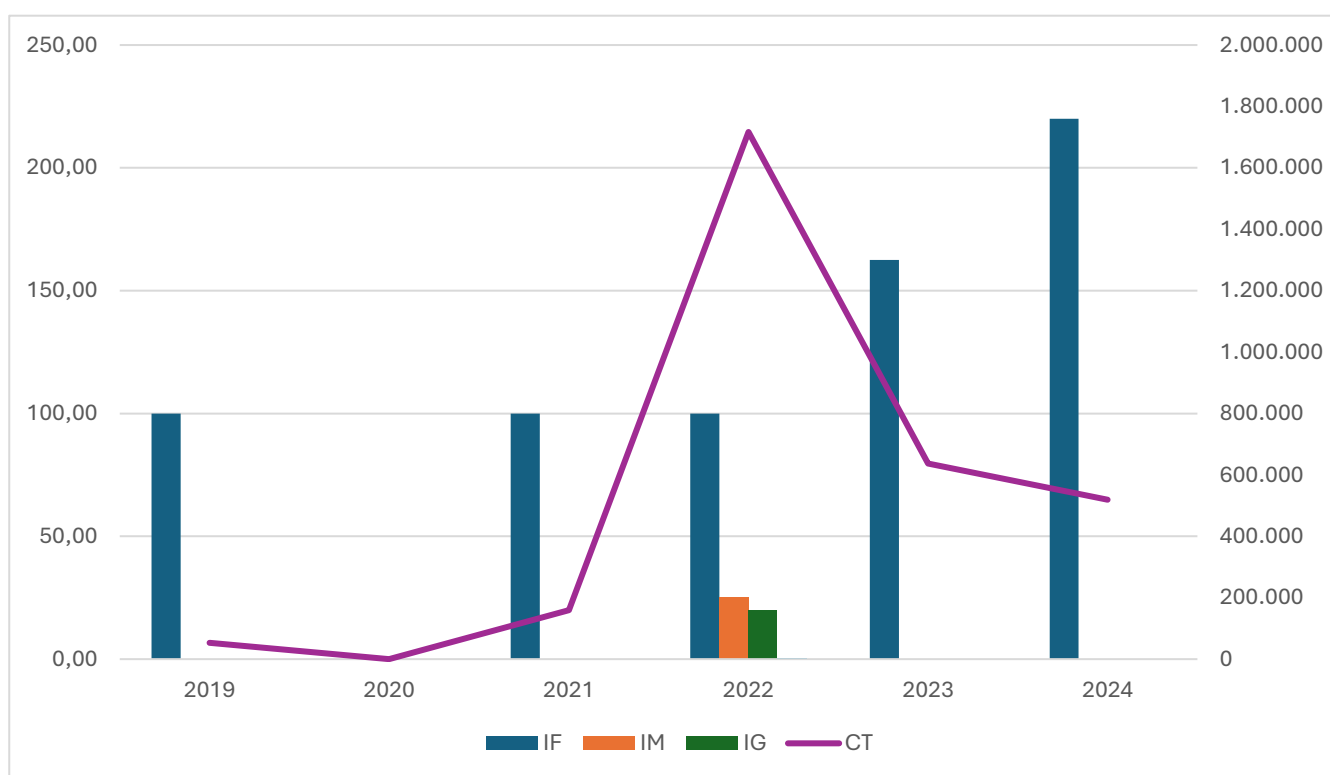


Figura 12 - Tassi di incidentalità SP16

Sulla SP255, il numero di incidenti varia tra 1 e 8 nel periodo considerato, con un picco nel 2021 (8 incidenti, 10 feriti e 2 decessi). L'indice di lesività (IF) oscilla tra 100 e 150, mentre l'indice di mortalità (IM) e l'indice di gravità (IG) raggiungono rispettivamente 25 e 16,7% nel 2024, indicando che oltre un sesto degli incidenti comporta esito mortale. Il tasso di mortalità (TM), calcolato rispetto alla popolazione residente, si attesta a 0,136 per 100.000 abitanti nel 2024, mentre il costo sociale totale (CT) raggiunge 1.759.029 €, il valore più elevato dopo il picco del 2021. La SP255 mostra quindi

⁷ Fonte: Osservatorio incidenti stradali Città Metropolitana di Bologna

⁸ Fonte: Localizzazione incidenti strade provinciali - ACI

⁹ $TM = (NM / Pop) * 100.000$ in cui: TM=Tasso di mortalità, NM=numero morti, Pop=popolazione media residente (dati ISTAT)

una maggiore gravità degli eventi rispetto alla SP16, con decessi concentrati in anni specifici e un impatto economico e sociale significativo, pur con un numero di incidenti contenuto.

SP255 – Comune di Sant'Agata Bolognese								
Anno	Incidenti	Feriti	Morti	IF	IM	IG	TM	CT
2019	2	3	0	150,00	0,00	0,00	0,00	148.629 €
2020	1	1	0	100,00	0,00	0,00	0,00	53.205 €
2021	8	10	2	125,00	25,00	16,67	0,27	3.518.058 €
2022	3	4	0	133,33	0,00	0,00	0,00	201.834 €
2023	4	5	0	125,00	0,00	0,00	0,00	255.039 €
2024	4	5	1	125,00	25,00	16,67	0,14	1.759.029 €

Tabella 2 - Analisi incidentalità SP255

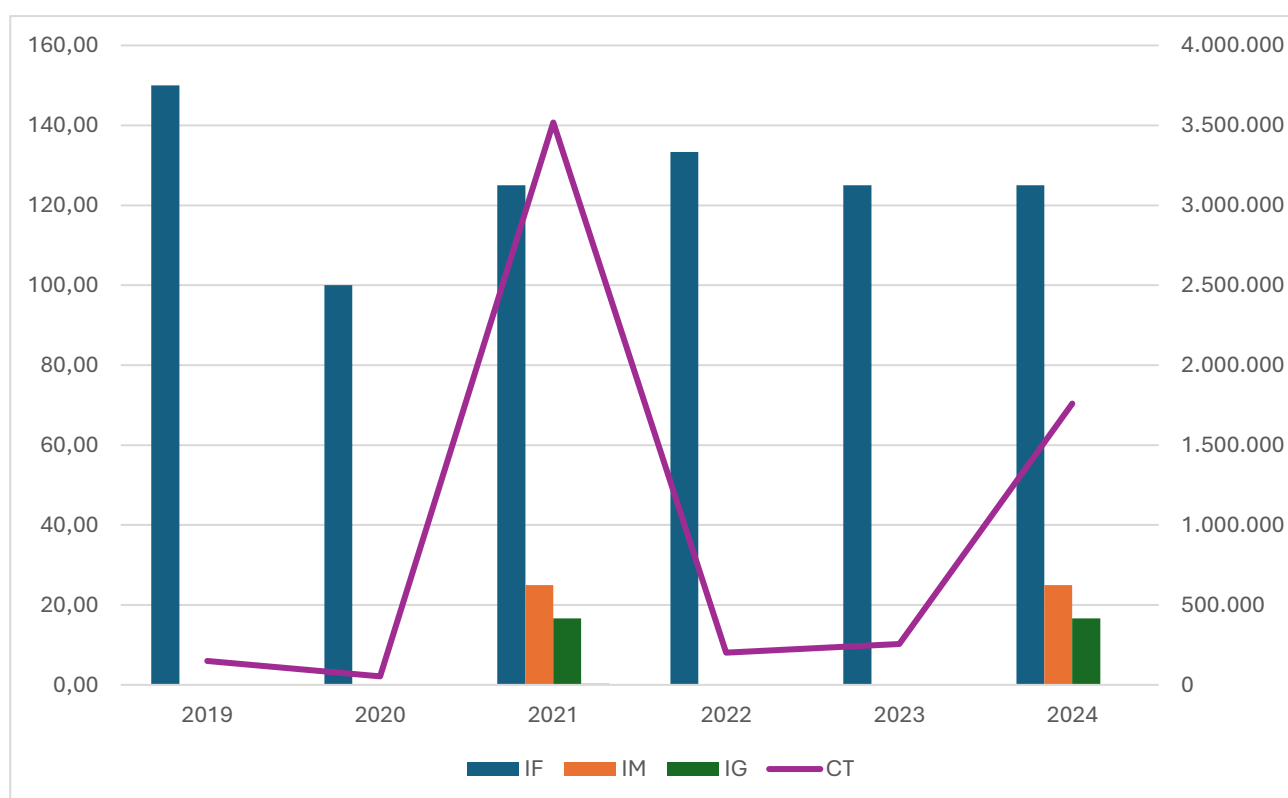


Figura 13 - Tassi di incidentalità SP255

L'analisi comparativa evidenzia che, sebbene la SP16 presenti un aumento della lesività negli ultimi anni, la SP255 è caratterizzata da maggiore mortalità e gravità degli incidenti. Complessivamente, entrambi i tratti stradali mostrano una criticità crescente negli ultimi anni, con IF e CT in aumento, soprattutto nel 2024, e un IG significativo sulla SP255.

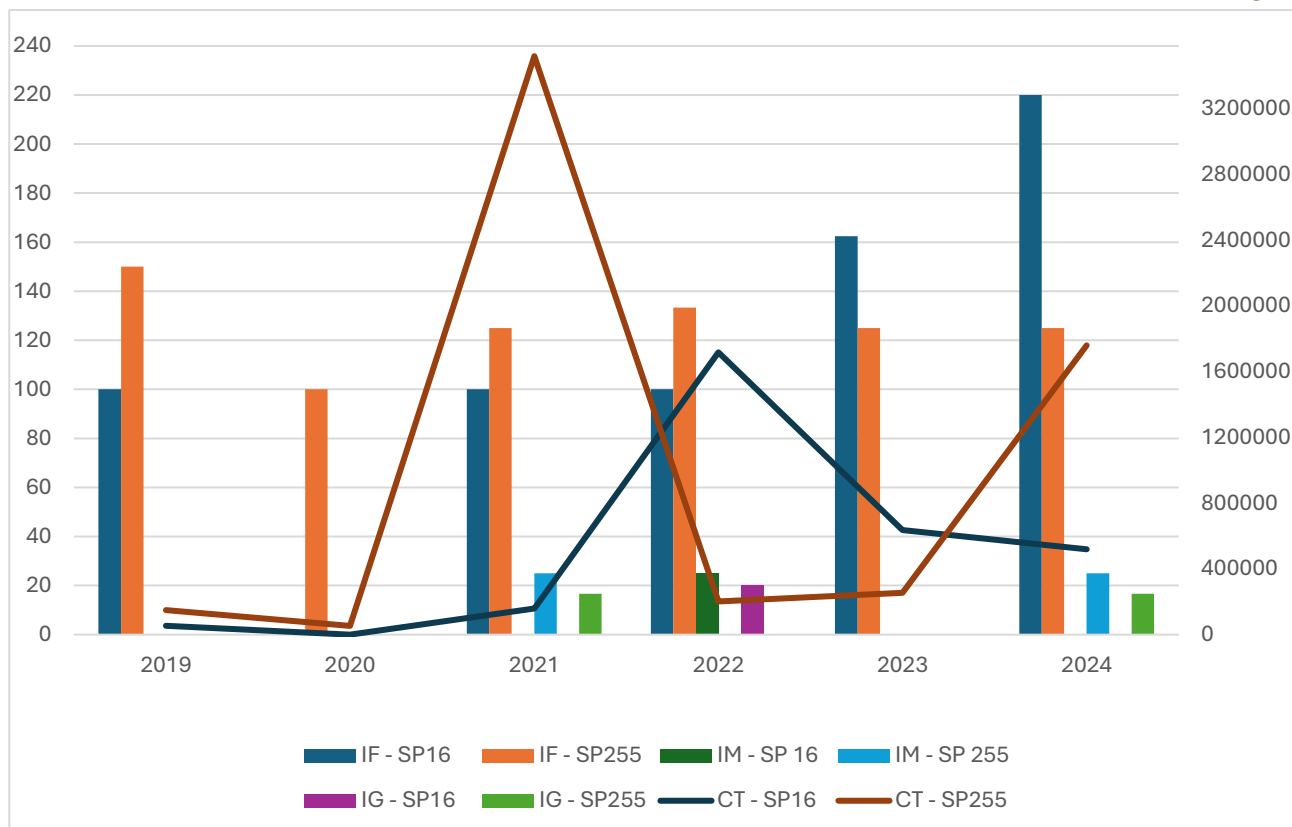


Figura 14 - Confronto tassi di incidentalità SP16-SP255

Dal punto di vista quantitativo, la pericolosità relativa del tratto stradale in prossimità di Automobili Lamborghini può essere valutata considerando l'esposizione al traffico.

Su un segmento di 1 km contiguo agli accessi aziendali, il traffico giornaliero medio (TGM) stimato è di 18.000 veicoli/giorno per la SP255¹⁰ e 7.500 veicoli/giorno per la SP16¹¹, con un'esposizione annua calcolata come TGM × 365 pari rispettivamente a 6.570.000 veicoli-km/anno e 2.737.500 veicoli-km/anno.

Rapportando a queste esposizioni i dati 2024, per la SP255 con 4 incidenti il tasso spaziale risulta $\approx 0,61^{12}$ incidenti per milione veicoli-km, mentre per la SP16 con 5 incidenti il tasso è $\approx 1,83^{13}$ incidenti per milione veicoli-km. Questi confronti mostrano che, **sebbene la SP255 presenti un valore assoluto di traffico e un costo sociale più elevati, la SP16 presenta un'esposizione al rischio per veicolo-passaggio più alta rispetto alla SP255.**

Nel complesso, **il tratto della SP255 in prossimità della sede aziendale si configura come un nodo critico per la sicurezza stradale:** l'elevato volume di traffico, la presenza significativa di mezzi pesanti e le interazioni con accessi laterali contribuiscono a determinare un livello di rischio elevato. Complessivamente, **i due assi pur presentando dinamiche differenti sono convergenti verso uno scenario di criticità: la SP255, arteria ad alta esposizione con una quota di mezzi pesanti stimata tra il 7% e il 12%, comporta un impatto sociale complessivo maggiore, mentre la SP16 evidenzia una lesività relativa superiore per unità di traffico.**

¹⁰ Fonte: Pratica ARP AE – AAC Metropolitana n. 26360/2020

¹¹ Avendo la strada caratteristiche di collegamento secondario, il flusso medio giornaliero stimato oscilla intorno a 7.000–8.000 veicoli/giorno

¹² $(4/6.570.000) \times 1.000.000$

¹³ $(5/2.737.500) \times 1.000.000$

Al fine di contestualizzare i risultati ottenuti sulle due direttrici, l'analisi è stata integrata con un confronto rispetto ai valori medi registrati sulle strade provinciali extraurbane della Città Metropolitana di Bologna, categoria selezionata poiché maggiormente omogenea rispetto alle caratteristiche funzionali della SP16 e della SP255, entrambe collocate fuori dal perimetro urbano e accomunate da geometrie, volumi di traffico e funzione territoriale analoghi alle altre arterie provinciali di rango extraurbano.

Provinciale extraurbana – Città metropolitana di Bologna							
Anno	Incidenti ¹⁴	Feriti ¹⁴	Morti ¹⁴	IF	IM	IG	CT
2019	404	609	16	150,74	3,96	2,56	54.213.555
2020	276	403	17	146,01	6,16	4,05	45.614.223
2021	255	363	9	142,35	3,53	2,42	31.662.837
2022	261	372	7	142,53	2,68	1,85	29.100.744
2023	260	371	10	142,69	3,85	2,62	33.559.509
2024	306	454	5	148,37	1,63	1,09	30.049.092

Tabella 3 - Analisi incidentalità delle strade provinciali extraurbane della città metropolitana di Bologna

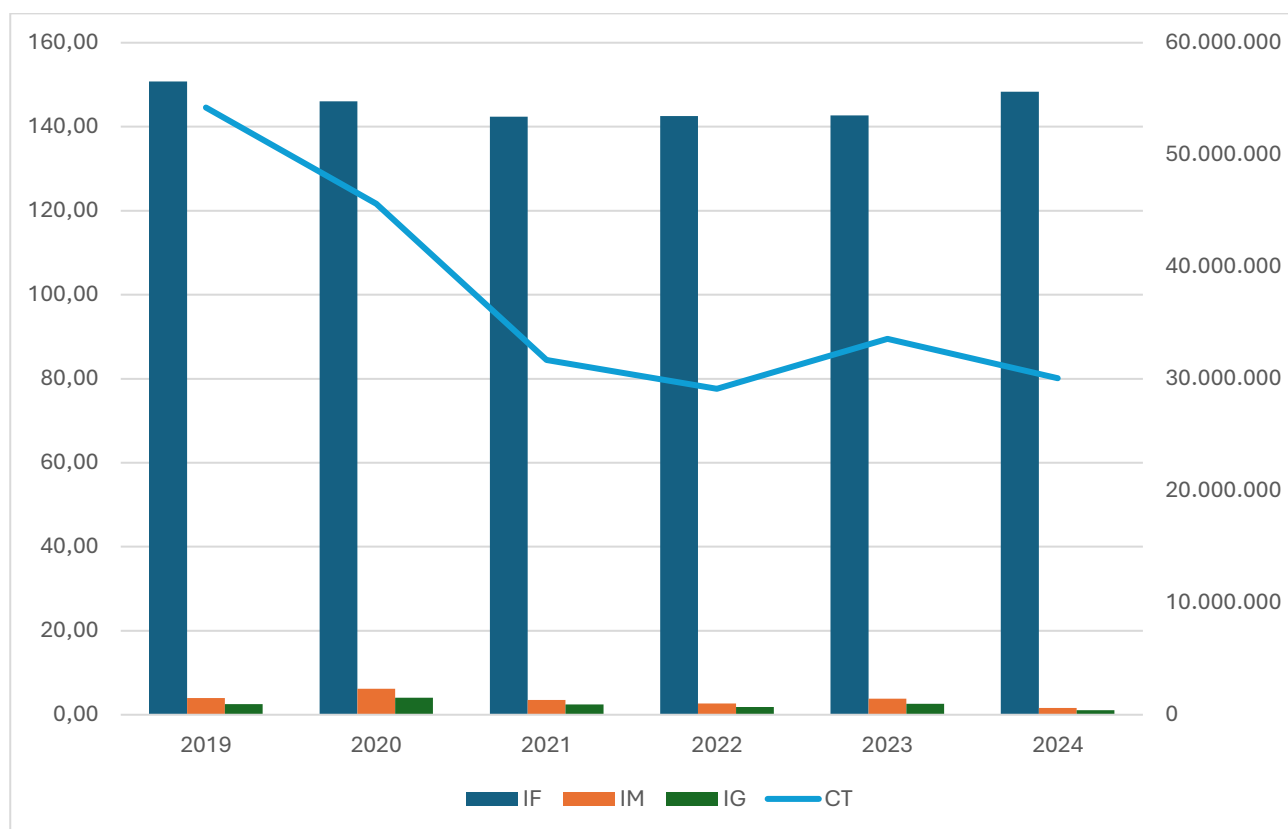


Figura 15 - Tassi di incidentalità delle strade provinciali extraurbane della città metropolitana di Bologna

Sulle strade provinciali extraurbane della Città Metropolitana di Bologna il numero di incidenti varia da 255 nel 2021 a 404 nel 2019, con un picco di feriti nel 2019 (609 feriti) e un andamento generalmente decrescente negli anni successivi fino al 2023, prima di un lieve aumento nel 2024 (454 feriti). L'indice di lesività (IF) mostra inizialmente una flessione dal valore massimo di 150,74 nel 2019 al minimo di 142,35 nel 2021, per poi registrare un incremento progressivo negli ultimi due anni, fino a 142,69 nel 2023 e 148,37 nel 2024, evidenziando un aumento della gravità media degli

¹⁴ Fonte: Osservatorio incidenti stradali Città Metropolitana di Bologna

incidenti in termini di ferimenti per evento. L'indice di mortalità (IM) e l'indice di gravità (IG) presentano variazioni più marcate, rispettivamente tra 1,63 e 6,16 e tra 1,09% e 4,05%, a indicare che la probabilità di incidenti mortali o con esiti particolarmente gravi non è costante, ma soggetta a oscillazioni annuali. Il costo sociale totale (CT) mostra un andamento decrescente dal massimo di 54.213.555 € nel 2019 al minimo di 29.100.744 € nel 2022, con un lieve incremento negli anni successivi fino a 30.049.092 € nel 2024, confermando che, pur in presenza di una riduzione complessiva dell'impatto economico degli incidenti, permangono anni con eventi di maggiore gravità. Nel complesso, le provinciali extraurbane evidenziano un quadro di pericolosità variabile nel tempo, con una tendenza recente all'incremento della lesività (IF), oscillazioni significative della mortalità e della gravità degli eventi (IM e IG) e costi sociali ancora rilevanti, delineando un profilo di rischio realistico e non omogeneo.

Anno	Indicatore	SP16	SP255	Provinciali Extraurbane	Scostamento SP16	Scostamento SP255
2019	IF	100	150	150,74	-33,7%	-0,5%
	IG	0	16,67	2,56	-100,0%	551,2%
	CT	53.205	148.629	54.213.555	-99,9%	-99,7%
2020	IF	0	100	146,01	-100,0%	-31,5%
	IG	0	0	4,05	-100,0%	-100,0%
	CT	0	53.205	45.614.223	-100,0%	-99,9%
2021	IF	100	125	142,35	-29,8%	-12,2%
	IG	0	16,67	2,42	-100,0%	588,8%
	CT	159.615	3.518.058	31.662.837	-99,5%	-88,9%
2022	IF	100	133,33	142,53	-29,8%	-6,5%
	IG	0	0	1,85	-100,0%	-100,0%
	CT	1.716.810	201.834	29.100.744	-94,1%	-99,3%
2023	IF	162,5	125	142,69	13,9%	-12,4%
	IG	0	0	2,62	-100,0%	-100,0%
	CT	636.735	255.039	33.559.509	-98,1%	-99,2%
2024	IF	220	125	148,37	48,3%	-15,8%
	IG	0	16,67	1,09	-100,0%	1429,4%
	CT	519.339	1.759.029	30.049.092	-98,3%	-94,1%

Tabella 4 - Confronto tassi di incidentalità strade provinciali extraurbane con SP16 e SP255

Sulla base dei dati disponibili, le strade provinciali extraurbane della Città Metropolitana di Bologna presentano, dal 2019 al 2024, un IF compreso tra 142,35 e 150,74, un IG tra 1,09% e 4,05%, e un costo sociale annuo variabile indicativamente fra 29,1 milioni e 54,2 milioni di euro. Questo intervallo rappresenta la soglia prestazionale entro la quale si collocano normalmente le provinciali extraurbane della rete metropolitana.

Rispetto a tali valori, confrontando i valori anno per anno, la SP16 mostra una dinamica chiara di crescita della lesività. Dal 2019 al 2022 l'IF rimane tra 0 e 100, quindi al di sotto del range provinciale, ma nel 2023 (IF = 162,50) e nel 2024 (IF = 220) supera stabilmente il limite massimo, con scostamenti rispettivamente di circa +13,9% e +48,3% rispetto al valore registrato in strade provinciali extraurbane della città metropolitana. L'indice di gravità, pari a 0% negli ultimi anni, resta inferiore ai valori provinciali, effetto diretto dell'assenza di eventi mortali piuttosto che miglioramento intrinseco della sicurezza. Il costo sociale annuale, sebbene enormemente inferiore ai valori assoluti della rete provinciale, appare elevato quando rapportato alla lunghezza estremamente contenuta del tratto e alla sua scala di traffico.



La SP255 presenta un profilo differente ma altrettanto significativo. Dal 2019 al 2024 l'IF oscilla tra 100 e 150, generalmente inferiore o vicino al range delle provinciali, indicando una frequenza di feriti per incidente non superiore ai valori tipici della rete. Tuttavia, la gravità degli eventi (IG) è costantemente elevata nei picchi con esiti mortali: 16,67% nel 2019, 2021 e nel 2024, valori che superano rispettivamente di circa 6,5, 6,9 e 15 volte i corrispondenti registrati sulle provinciali extraurbane della città metropolitana di Bologna. Ciò conferma che, pur con un numero di incidenti contenuto, gli esiti possono essere estremamente severi. Il costo sociale della SP255, pur inferiore ai valori assoluti provinciali, appare elevato se rapportato alla lunghezza del tratto, dimostrando come pochi incidenti gravi generino un impatto economico rilevante.

Nel complesso, **il confronto con le strade provinciali extraurbane evidenzia criticità distintive per i due tratti: la SP16 mostra un aumento significativo della lesività negli ultimi due anni, con IF ben al di sopra dei valori tipici della rete, mentre la SP255 si distingue per la gravità degli incidenti, con IG di picco superiore di oltre 15 volte rispetto al valore provinciale, confermando un rischio elevato anche in presenza di un numero limitato di eventi. Entrambi i tratti si collocano quindi in una fascia di rischio superiore rispetto agli intervalli di riferimento della rete extraurbana provinciale.**

Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Per ricostruire il quadro conoscitivo degli spostamenti casa-lavoro, è stata condotta un'indagine tramite la somministrazione di un questionario a tutto il personale stabile di Automobili Lamborghini S.p.A. Il questionario ha approfondito tutte le tematiche richieste dalla normativa, inclusi dati anagrafici, informazioni sull'attività lavorativa e sulle abitudini di spostamento, oltre a rilevare l'utilizzo degli strumenti aziendali a supporto della mobilità, come il servizio Jojob e la navetta aziendale.

L'azienda conta 3.800 dipendenti e il questionario è stato somministrato a tutta la popolazione. Sono state raccolte 556 risposte valide, ovvero questionari completati con il consenso al trattamento dei dati personali. Considerando la popolazione totale, con un **livello di confidenza del 95% e un margine di errore del 5%**, la dimensione del campione necessaria sarebbe stata di 349 risposte. Pertanto, il campione raccolto risulta ampiamente sufficiente per garantire la rappresentatività dei risultati dell'indagine.

Si riportano di seguito i risultati dell'indagine.

Dati anagrafici e origini di partenza

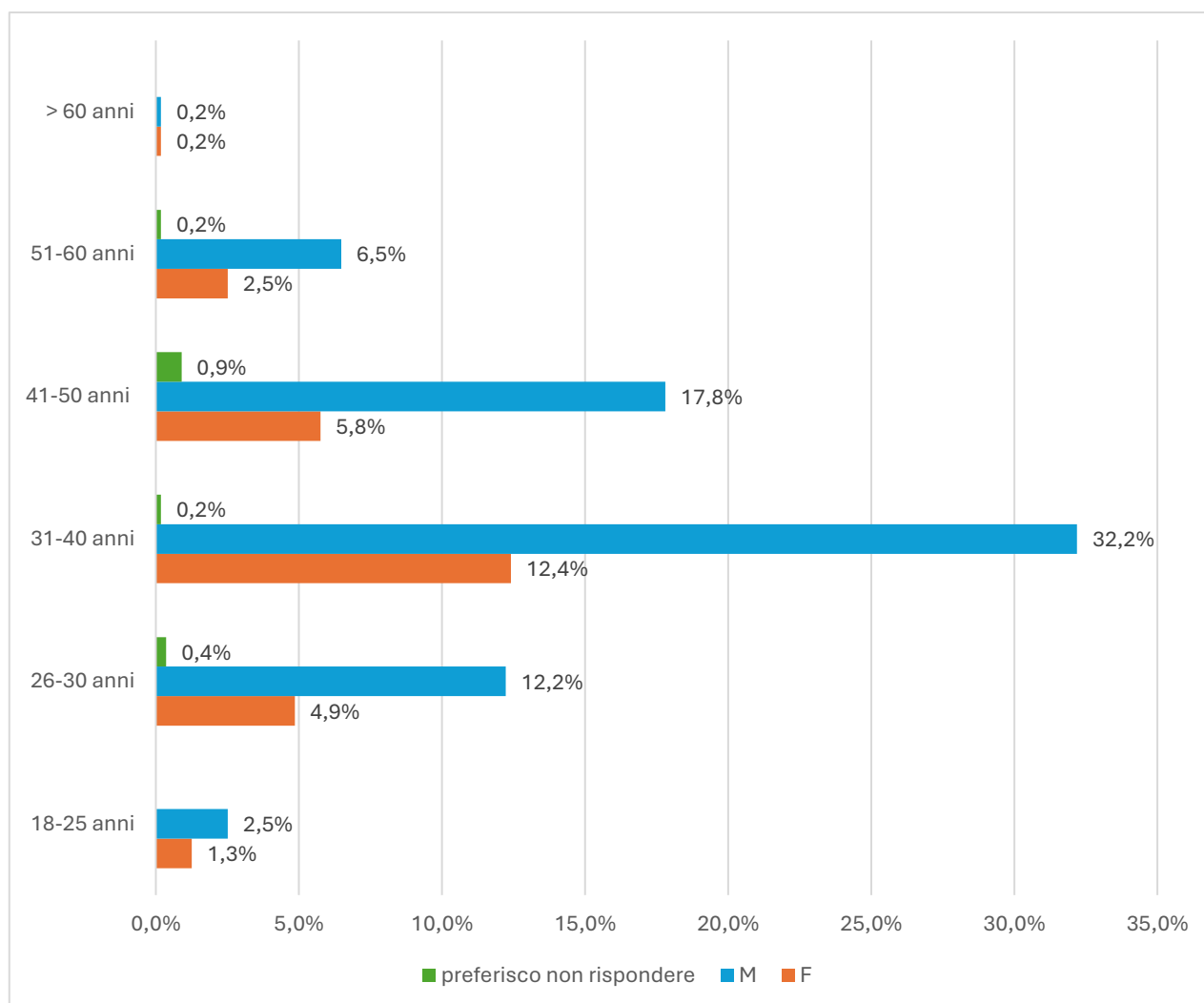


Grafico 1 - Età e genere rispondenti

L'indagine sulla mobilità sostenibile all'interno dell'azienda ha coinvolto prevalentemente **adulti tra i 26 e i 50 anni, che rappresentano circa il 87% dei partecipanti**.¹⁵ La fascia più numerosa è quella 31-40 anni, con 249 rispondenti (45%), seguita dalla fascia 41-50 anni con 136 rispondenti (25%). Le fasce estreme, 18-25 anni e >60 anni, sono poco rappresentate, rispettivamente con 21 e 2 partecipanti. Per quanto riguarda il genere, **la maggioranza dei partecipanti è di sesso maschile** (71%), soprattutto nelle fasce centrali (26-50 anni), mentre le donne rappresentano circa un quarto del campione. Un numero limitato di rispondenti ha preferito non dichiarare il genere.

¹⁵ Rispetto al 2024, si mostra un leggero incremento dell'età dei rispondenti, con una diminuzione dei rispondenti nelle fasce 18-25 (6,2% nel 2024) e 26-30 (23,2% nel 2024)

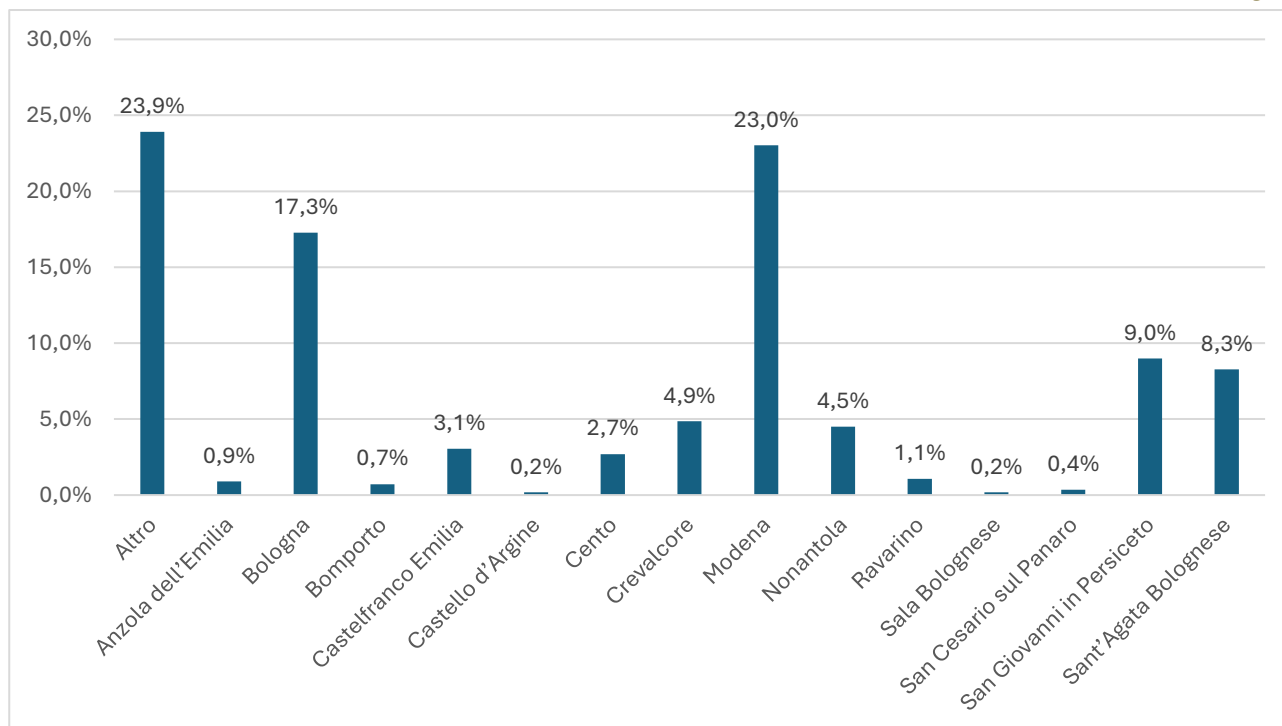


Grafico 2 - Comuni di domicilio dei rispondenti¹⁶

La maggior parte dei partecipanti all'indagine risiede nelle vicinanze dell'azienda, con una maggiore rappresentanza da Modena (128 rispondenti, 23,9%) e Bologna (96, 17,3%), seguiti da San Giovanni in Persiceto (50, 9%) e Sant'Agata Bolognese (46, 8,3%). Altri comuni vicini come Crevalcore (4,9%), Nonantola (4,5%) e Castelfranco Emilia (3,1%) hanno una partecipazione moderata, mentre alcune località contano pochi rispondenti.

Una quota significativa di partecipanti (23,9%) ha indicato "Altro" come comune, specificando località sia vicine (es. Campogalliano, Formigine, Maranello, Mirandola, Soliera, Spilamberto, Zola Predosa, Castel Maggiore, Casalecchio di Reno, Pieve di Cento) sia più distanti (es. Firenze, Torino, Noale, Borgomanero, Borgo Mantovano, Parma, Montichiari, Copparo, Ceretolo).

¹⁶ Rispetto al 2024 si mostra un leggero incremento dei rispondenti provenienti da Modena (21,9%) e una leggera diminuzione dei rispondenti da Bologna (18,8%). Piccole variazioni percentuali (inferiori al 1%) si registrano anche negli altri comuni

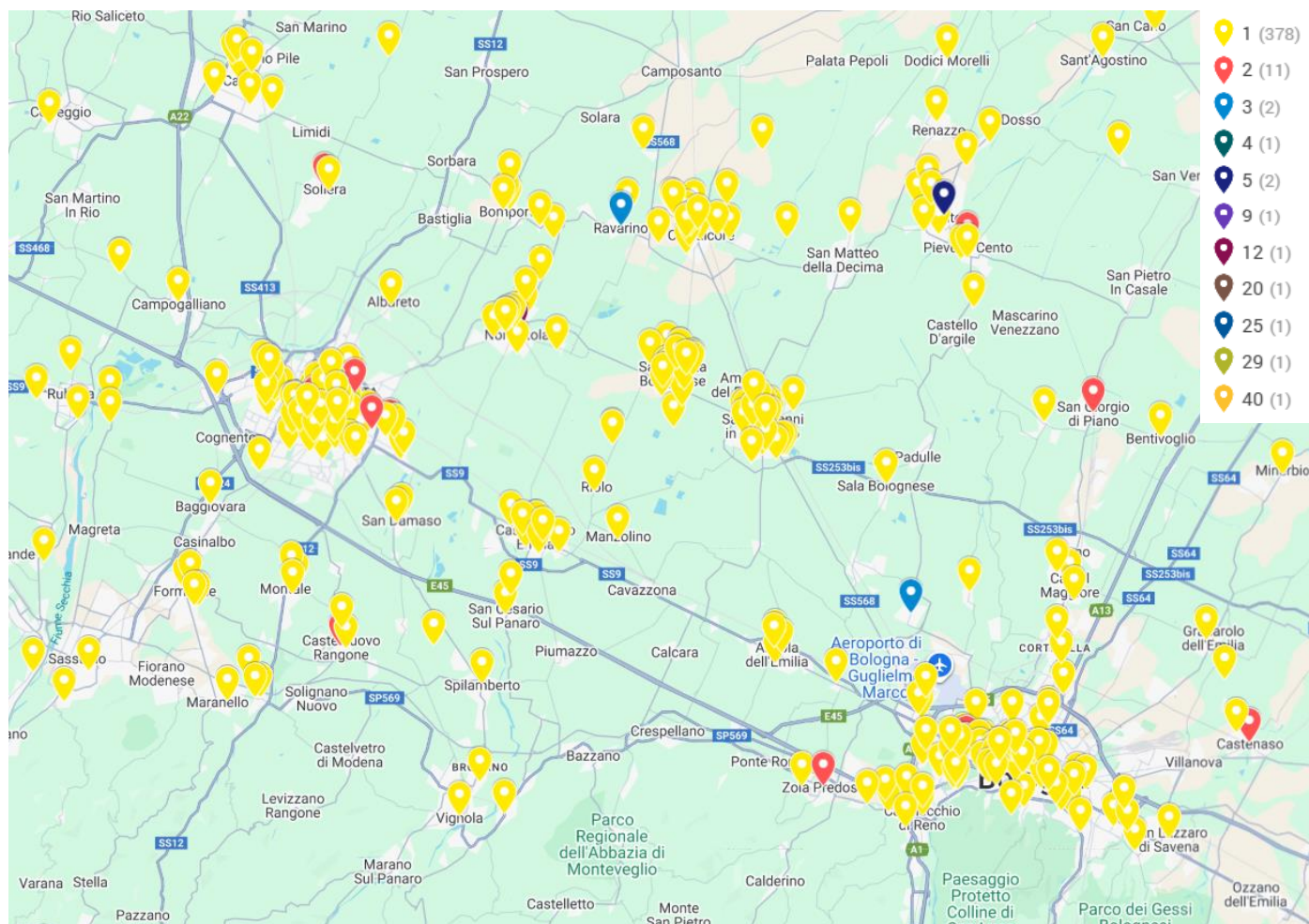


Figura 16 - Distribuzione dei domicili rispondenti¹⁷

Attività lavorativa

La quasi totalità dei partecipanti all'indagine aziendale sulla mobilità sostenibile è assunta con contratto full-time, pari a 550 rispondenti (98,9%). Solo una minima parte del campione, 6 persone, dichiara di lavorare part-time.

I dipartimenti con maggiore partecipazione alla survey sono L/E (188 rispondenti) e L/P (154), seguiti da L/GQ (52) e L/V (61). Gli altri dipartimenti, come L/B, L/F, L/S, L/G e LG1-LG4, registrano una partecipazione significativamente più bassa, variando da 2 a 33 rispondenti.

¹⁷ La mappa è visualizzabile al seguente link:

<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1oDTQzAKAx0ydaKOdHu5Tr7R5-Zx0ivg&usp=sharing>

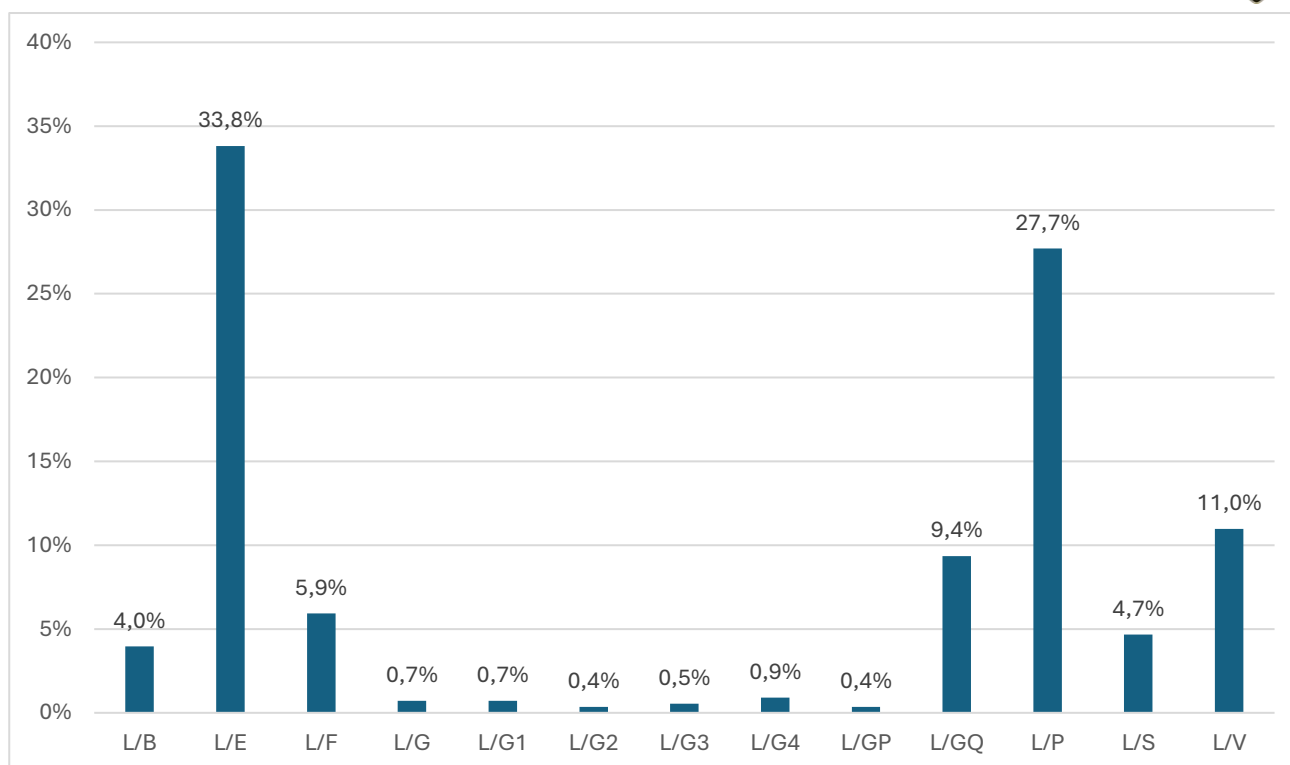


Grafico 3 - Suddivisione dei rispondenti nei vari dipartimenti

Nei dipartimenti più grandi (L/E e L/P) la maggioranza dei rispondenti rientra nella fascia 31-40 anni, con una quota rilevante anche tra i 41-50 anni; le fasce più giovani (18-25 anni) e quelle over 60 sono marginali. L/GQ e L/V mostrano una distribuzione più equilibrata, con una componente significativa di lavoratori tra 26-30 anni e tra 31-50 anni, suggerendo un mix generazionale più bilanciato. Nei dipartimenti più piccoli la distribuzione per età risulta più variabile, ma si osserva comunque una predominanza della fascia 31-50 anni, con i lavoratori più giovani presenti in misura minore.

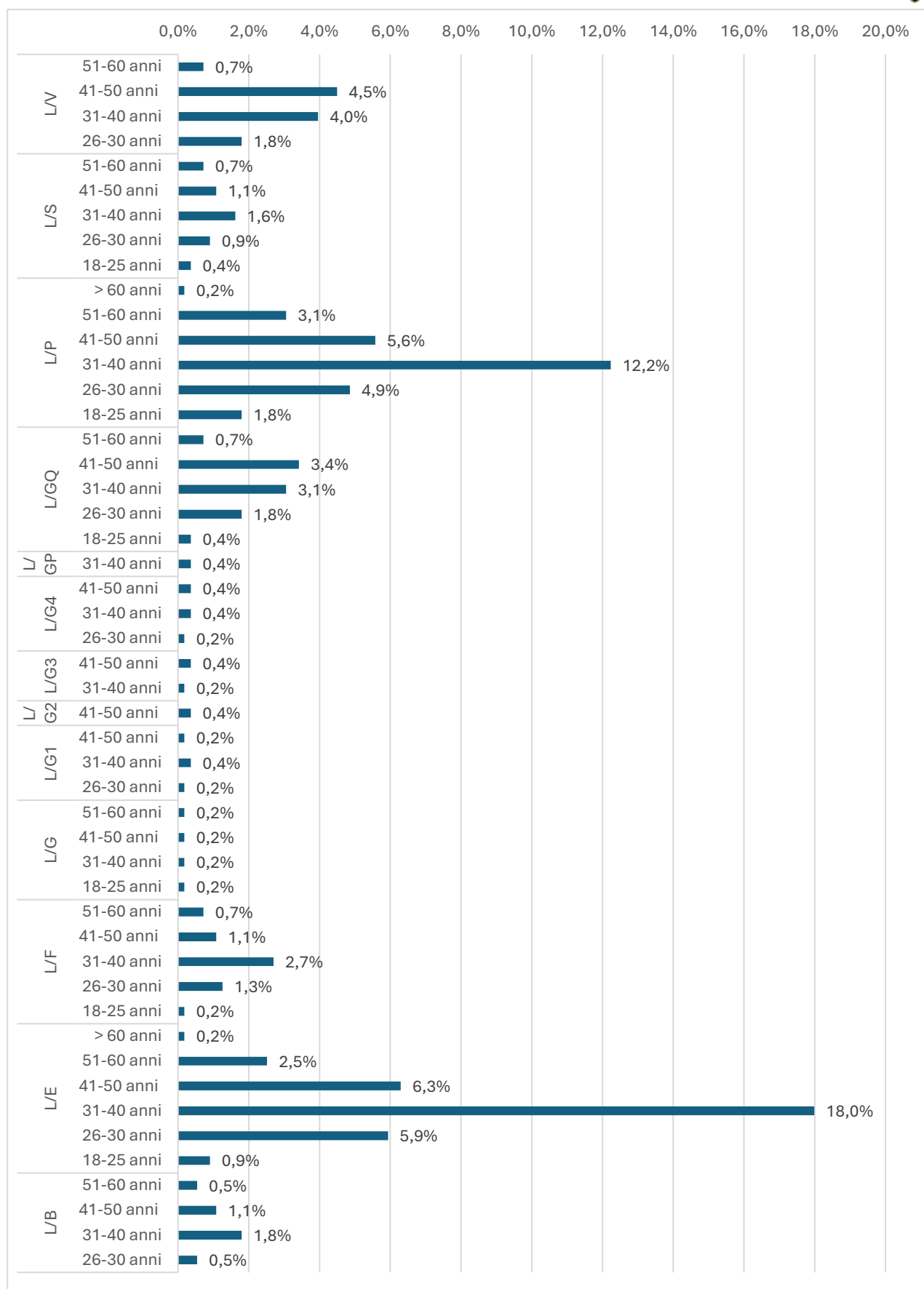


Grafico 4 - Suddivisione dei rispondenti per dipartimento ed età



Tra i rispondenti al questionario, la maggioranza opera in turno centrale flessibile (386), seguita dal turno centrale fisso 8:00-17:00 (104). I turni 1°, 2° e 3° comprendono 59 rispondenti, mentre i turni Paintshop su tre fasce coinvolgono solo 7 persone. La partecipazione alla survey è quindi fortemente concentrata sui turni centrali, con minor rappresentanza dei turni di produzione. I risultati risultano in linea con quanto emerso nella survey del 2024.

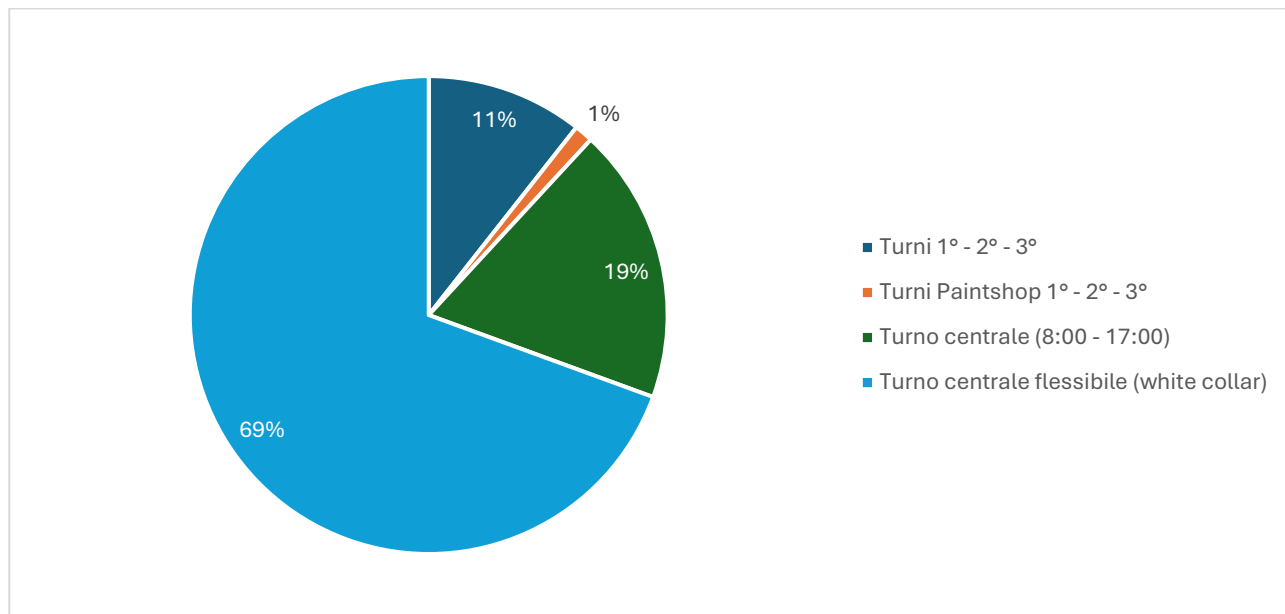


Grafico 5 - Distribuzione dei rispondenti per orario lavorativo

Tra i rispondenti con orario centrale flessibile, la maggior parte entra tra le 7:45 e le 8:30, con picchi nelle fasce 8:00-8:15 (18%) e 8:15-8:30 (20%). Solo 10 persone entrano prima delle 7:30 e 25 dopo le 9:00. **L'orario di uscita si concentra principalmente tra le 17:45 e le 18:15,** con i massimi in 18:00-18:15 (85, 22%) e 17:45-18:00 (64, 17%). Uscite anticipate prima delle 17:00 riguardano 8 rispondenti, mentre 15 lasciano dopo le 19:00. Pertanto, nonostante la flessibilità concessa, la maggioranza dei lavoratori tende a concentrarsi in ingressi tra le 7:45 e le 8:30 e uscite tra le 17:45 e le 18:15, evidenziando un comportamento relativamente uniforme all'interno della finestra flessibile.

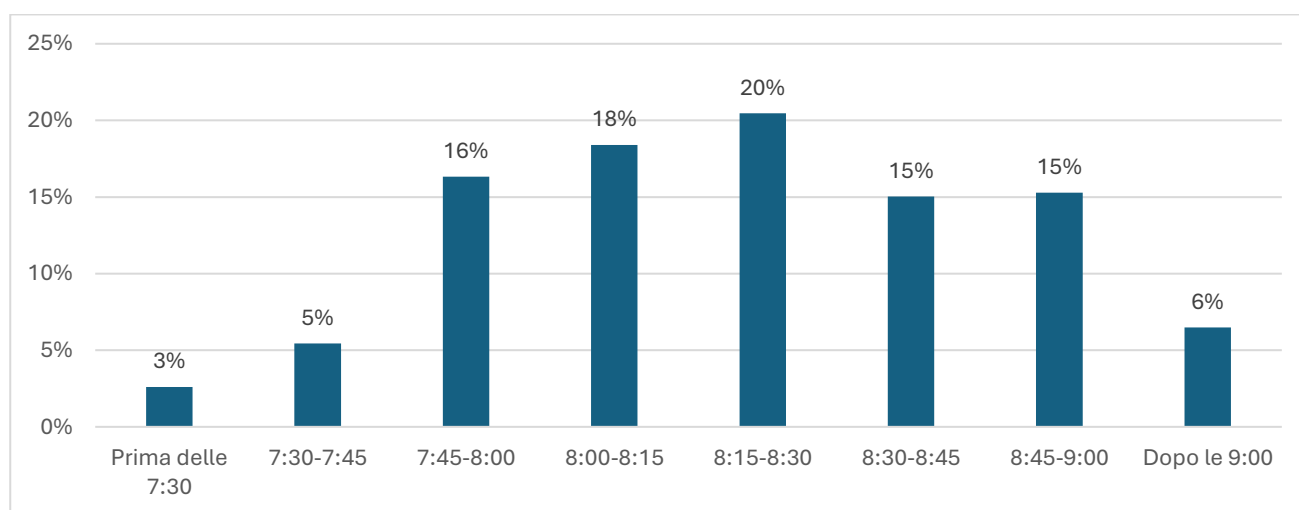


Grafico 6 - Orario di ingresso rispondenti white collar

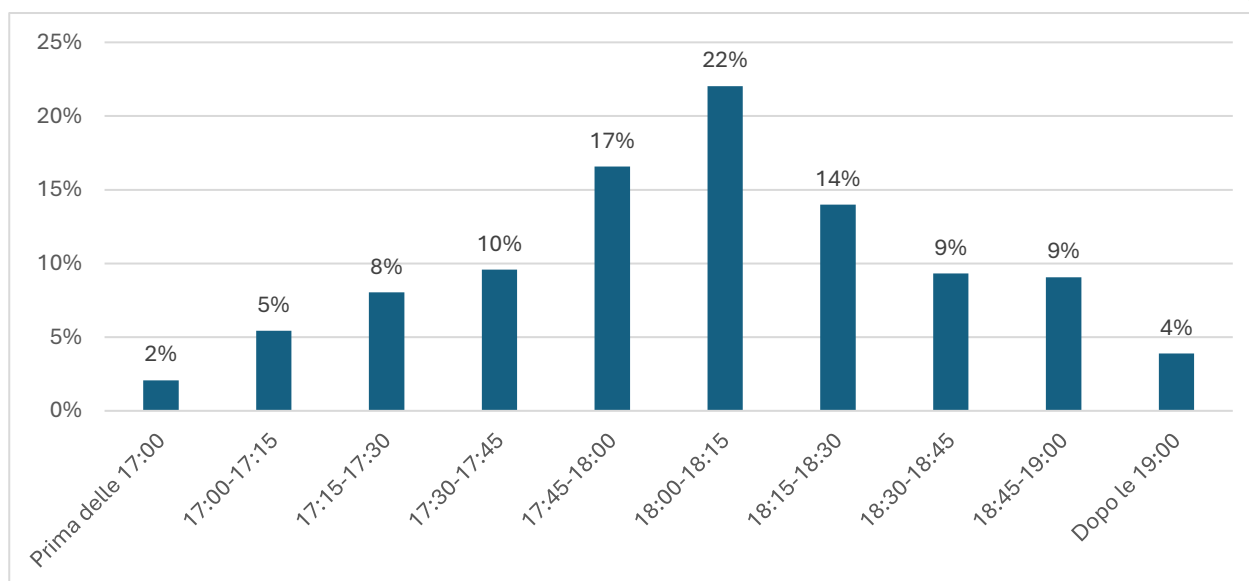


Grafico 7 - Orario di uscita rispondenti white collar

Tra i rispondenti appartenenti ai ruoli white collar, lo smart working è ampiamente praticato, con solo 47 persone che dichiarano di non utilizzarlo. La maggioranza usufruisce della modalità da 0 a 12 giorni al mese, con una concentrazione più alta nella fascia 9-12 giorni al mese (27%), seguita da 0-3 giorni (22%), 3-6 giorni (20%) e 6-9 giorni (19%). Analizzando per dipartimento, nei settori più grandi come L/E e L/P si osserva una distribuzione bilanciata tra chi utilizza lo smart working con frequenze basse, medie e alte, mentre in dipartimenti come L/GQ e L/V prevale l'uso intenso. **In media, i white collar che hanno risposto al questionario lavorano in smart working circa 6,22 giorni al mese,** calcolando il punto medio di ciascuna fascia di frequenza mensile dichiarata dai partecipanti, confermando un forte apprezzamento di questa modalità di lavoro.¹⁸

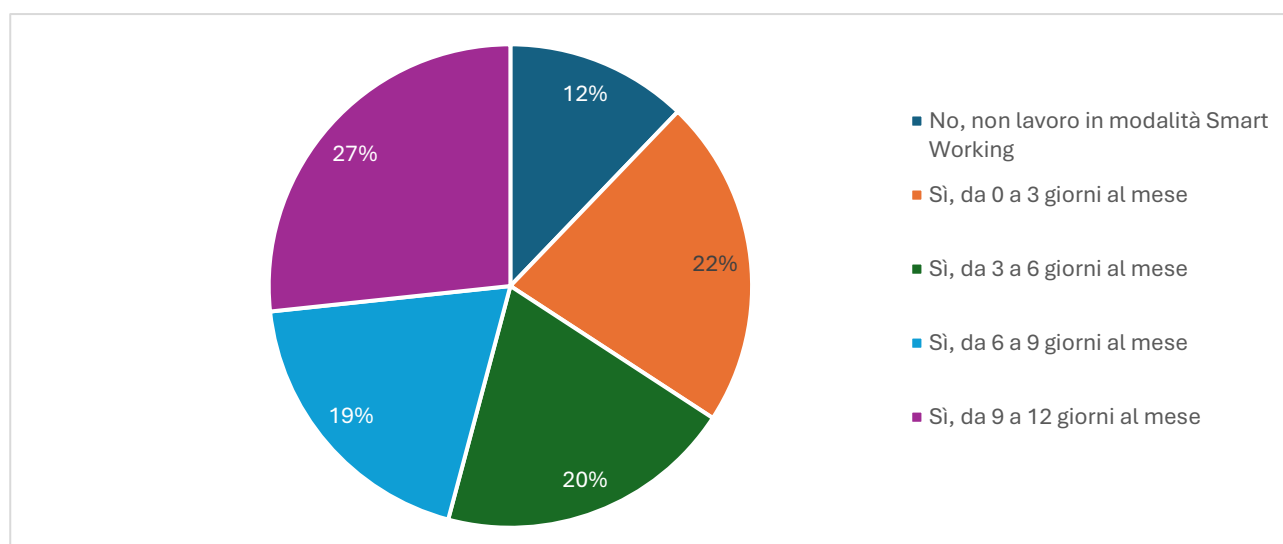


Grafico 8 - Fruizione dello smart working

¹⁸ La riduzione della media delle giornate mensili di smart working (6,2 giorni/mese nel 2025 rispetto a 7,8 giorni/mese nel 2024) è spiegabile con il fatto che nel 2024 era prevista la possibilità di fruire dello smart working oltre 12 giorni al mese, modalità adottata dal 14% dei rispondenti. Per tutte le altre fasce di frequenza, invece, le percentuali risultano in aumento rispetto al 2024.

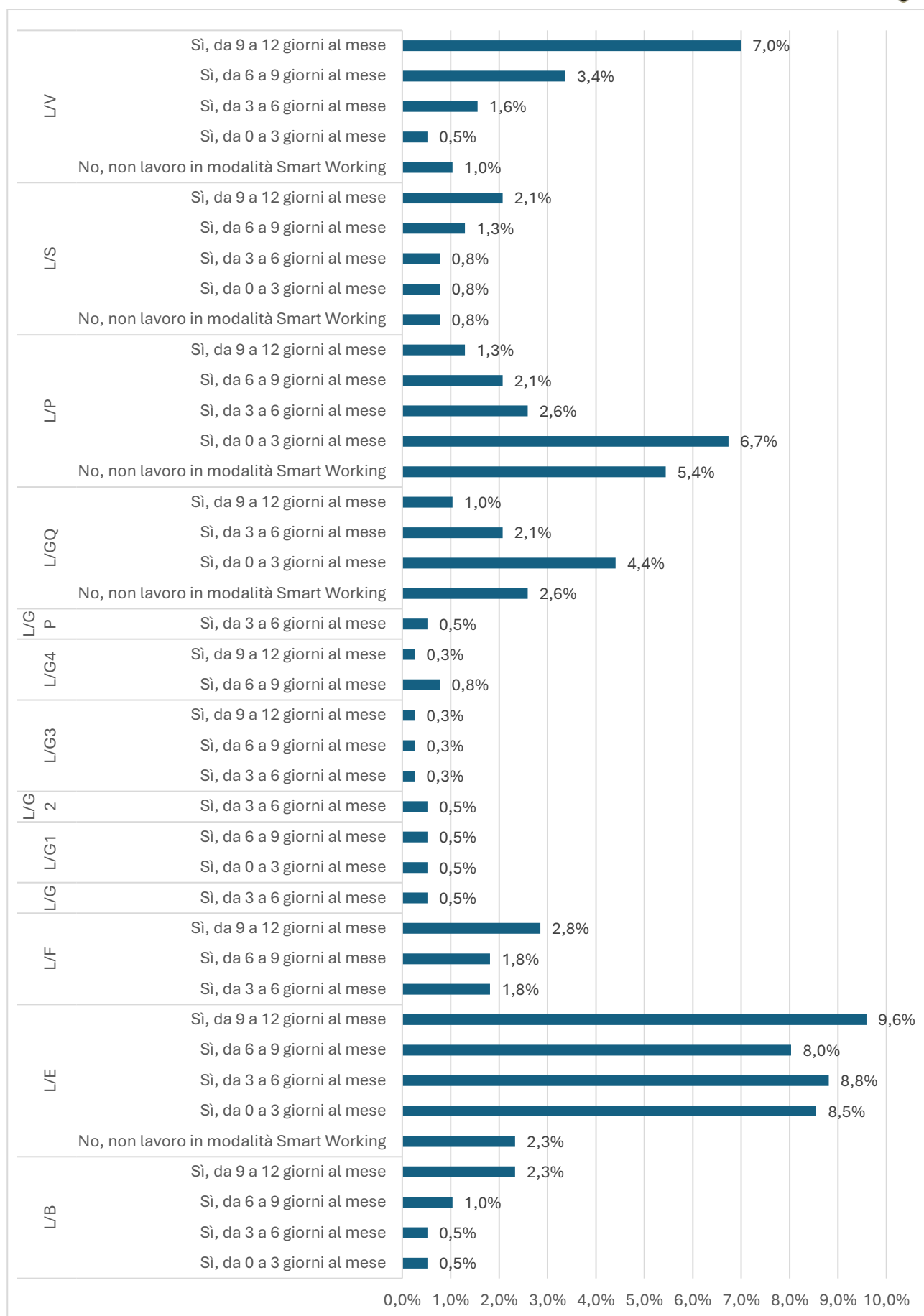


Grafico 9 - Fruizione dello smart working

Piano Spostamenti Casa-Lavoro redatto ai sensi del D.L. n°179 del 12 maggio 2021 art.3 comma 5

Caratteristiche dei tragitti casa-lavoro e delle tappe intermedie lungo il percorso

Automobili Lamborghini non prevede l'erogazione dei buoni pasto ma mette a disposizione dei propri dipendenti dei ristoranti aziendali. La stragrande maggioranza (368 persone) dei white collar, utilizza i ristoranti aziendali, confermando una forte preferenza per la pausa all'interno della sede. Solo 15 persone scelgono di recarsi in locali esterni. Un numero molto ridotto di rispondenti (3 persone) torna a casa o si sposta in altra sede dopo il pranzo. Complessivamente, i dati indicano che **la pausa pranzo è quasi esclusivamente fruita all'interno della sede aziendale.**

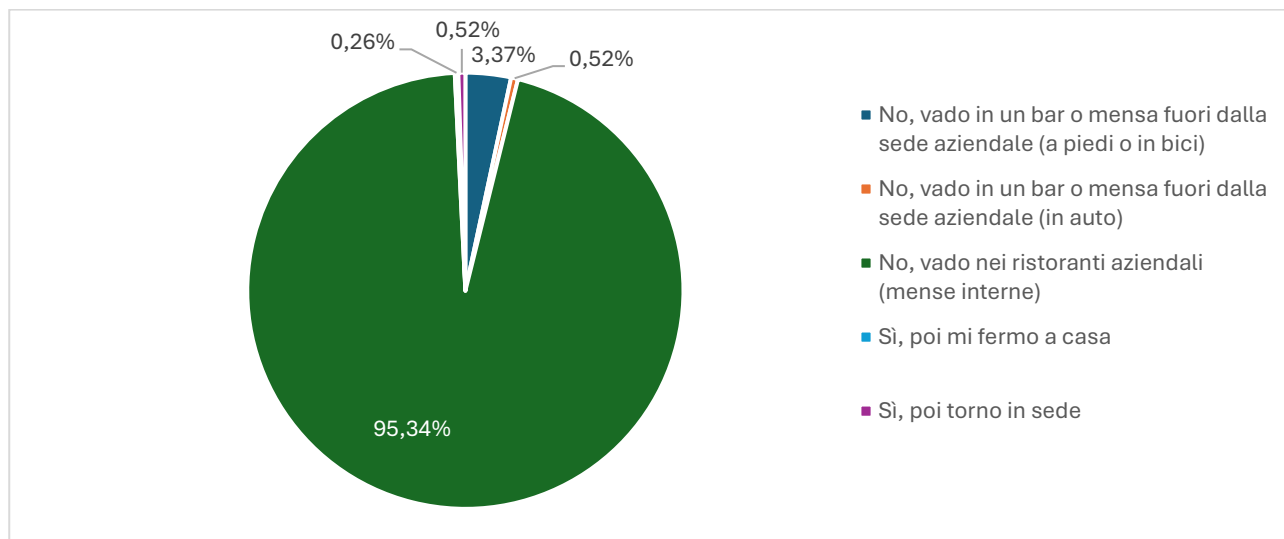


Grafico 10 - Spostamenti in pausa pranzo

Dall'analisi dei dati emerge che la maggior parte degli intervistati (73%) non effettua tappe intermedie nel tragitto casa-lavoro, indicando un comportamento di mobilità prevalentemente diretto e routinario. Il restante quarto del campione, pari a 152 persone, dichiara invece deviazioni abituali dal percorso standard. Tra questi, la quota più significativa (11%) concentra tali tappe nel tragitto pomeridiano, segno di una maggiore necessità di svolgere attività personali o familiari al rientro dal lavoro. Seguono coloro che effettuano deviazioni solo al mattino e coloro che compiono tappe sia in andata sia in ritorno, indicando uno schema di mobilità più complesso e meno prevedibile. Nel complesso, **i risultati evidenziano un quadro in cui prevale la linearità del tragitto casa-lavoro, ma con una componente significativa che manifesta esigenze aggiuntive, soprattutto nella fascia pomeridiana.**

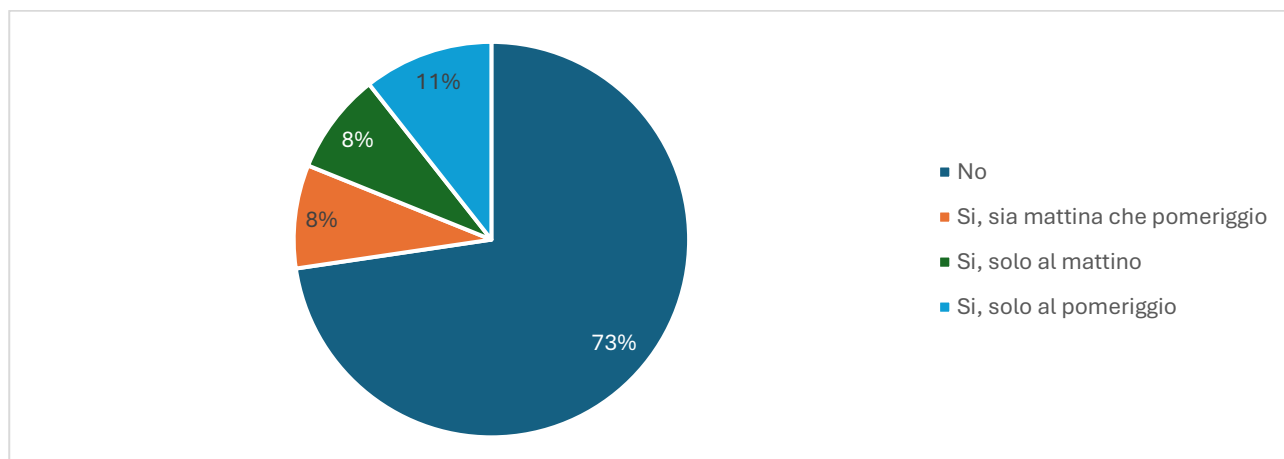


Grafico 11 - Spostamenti vincolati

L'analisi delle **distanze complessive percorse** quotidianamente nel tragitto casa–Lamborghini mostra una distribuzione piuttosto ampia giustificabile dall'ampia distribuzione dei domicili. **Il gruppo più numeroso si concentra nelle fasce intermedie: 20-30 km (21%) e 30-45 km (20%)**, che insieme rappresentano la parte più consistente del campione e indicano una diffusione rilevante di spostamenti di media distanza. Tuttavia, anche le distanze più contenute - in particolare quelle entro i 15 km dalla sede (28% complessivamente) - coinvolgono un numero significativo di lavoratori, evidenziando la presenza di una quota importante che risiede in un raggio relativamente vicino allo stabilimento. A completare il quadro, le fasce 15-20 km (11%) e 45-60 km (10%) mostrano ulteriori segmenti numericamente rilevanti che ampliano l'area di attrazione territoriale dell'azienda. È presente infine un gruppo di lavoratori che effettuano un tragitto casa-lavoro a lungo raggio: il 4% dei rispondenti percorre tra i 60 e 75 km, il 3% tra i 75 e i 100 km e il 4% supera i 100 km al giorno.

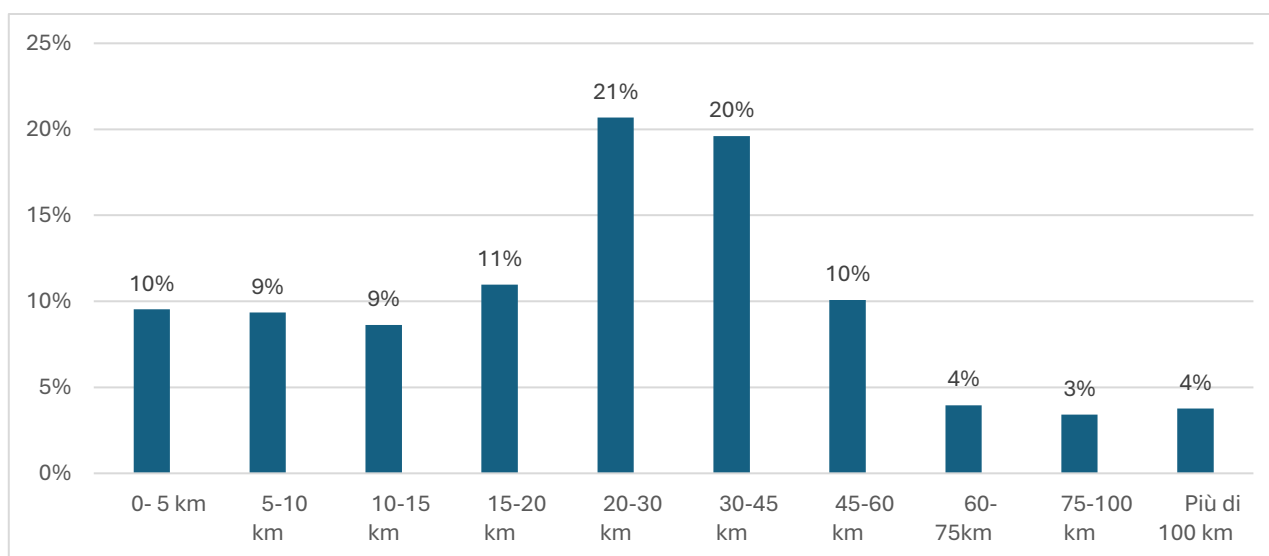


Grafico 12 – Distanza complessiva del tragitto casa-lavoro¹⁹

L'analisi delle risposte evidenzia una condizione di traffico generalmente presente nei tragitti casa–lavoro: una quota rilevante di lavoratori (37%, in calo del 10% rispetto all'anno precedente) dichiara di imbattersi nel traffico con una frequenza elevata, da “spesso” fino a “sempre”, indicando quindi uno scenario di congestione ricorrente lungo le principali direttrici di accesso allo stabilimento. Parallelamente, un segmento altrettanto consistente riferisce invece di incontrare traffico solo occasionalmente, tratteggiando un quadro di forte eterogeneità legata probabilmente alla diversa provenienza territoriale, agli orari di spostamento e alla tipologia di percorso utilizzato. Una parte più ridotta del campione segnala criticità legate ai soli momenti di punta mattutini o pomeridiani, confermando come la congestione possa essere influenzata dai flussi concentrati in entrata o in uscita dal lavoro.

¹⁹ Rispetto al 2024, l'analisi dei dati mostra un avvicinamento dei rispondenti al posto di lavoro con una conseguente riduzione del tragitto casa-lavoro.

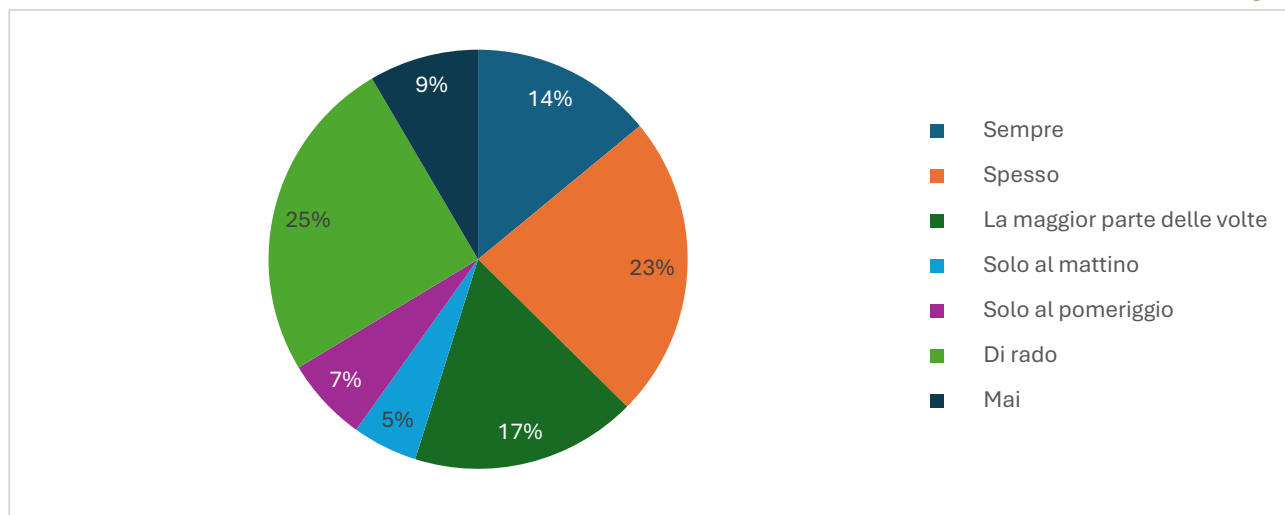


Grafico 13 - Frequenza traffico lungo il tragitto casa-lavoro

L'analisi dei tempi medi di percorrenza del tragitto casa-lavoro restituisce uno scenario articolato, con una concentrazione prevalente nelle fasce di durata intermedia. **La maggior parte dei lavoratori dichiara infatti di impiegare tra i venti e i quaranta minuti per raggiungere la sede**, accanto a questo gruppo centrale, si osserva la presenza di un insieme di spostamenti leggermente più brevi, attestati su intervalli compresi tra dieci e venti minuti. Sono inoltre presenti situazioni meno frequenti ma comunque rilevanti con tempi di percorrenza più elevati, che superano i quaranta minuti e, in una parte dei casi, arrivano anche oltre l'ora di viaggio. Residuale ma presente la quota di lavoratori che impiega meno di dieci minuti. L'analisi congiunta di distanza e tempo di percorrenza evidenzia una relazione coerente tra estensione del tragitto e incremento progressivo dei tempi di spostamento casa-lavoro. Nelle fasce entro i 15-20 km prevalgono tempi inferiori ai 20-30 minuti, al crescere della distanza dai 20 ai 45 km, la maggior parte dei dipendenti si concentra tra i 30 e i 50 minuti di viaggio, segno di condizioni di traffico o infrastrutturali che rallentano gli spostamenti nonostante distanze ancora moderate. Oltre i 45 km, e in particolare oltre i 60 km, aumentano sensibilmente le durate superiori ai 50 minuti.

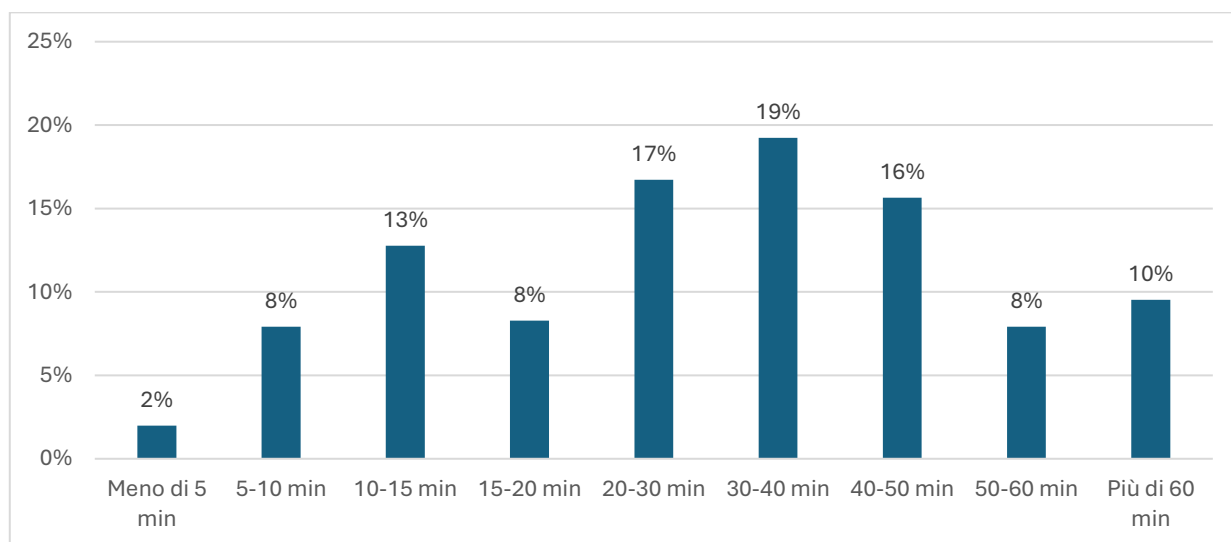


Grafico 14 - Tempo impiegato per il tragitto casa-lavoro²⁰

²⁰ I tempi dichiarati risultano essere comparabili con quelli del 2024, con piccole variazioni dell'ordine del 2-5%. In generale i tempi impiegati per effettuare il tragitto casa-lavoro risultano essere in leggera diminuzione rispetto al 2024.

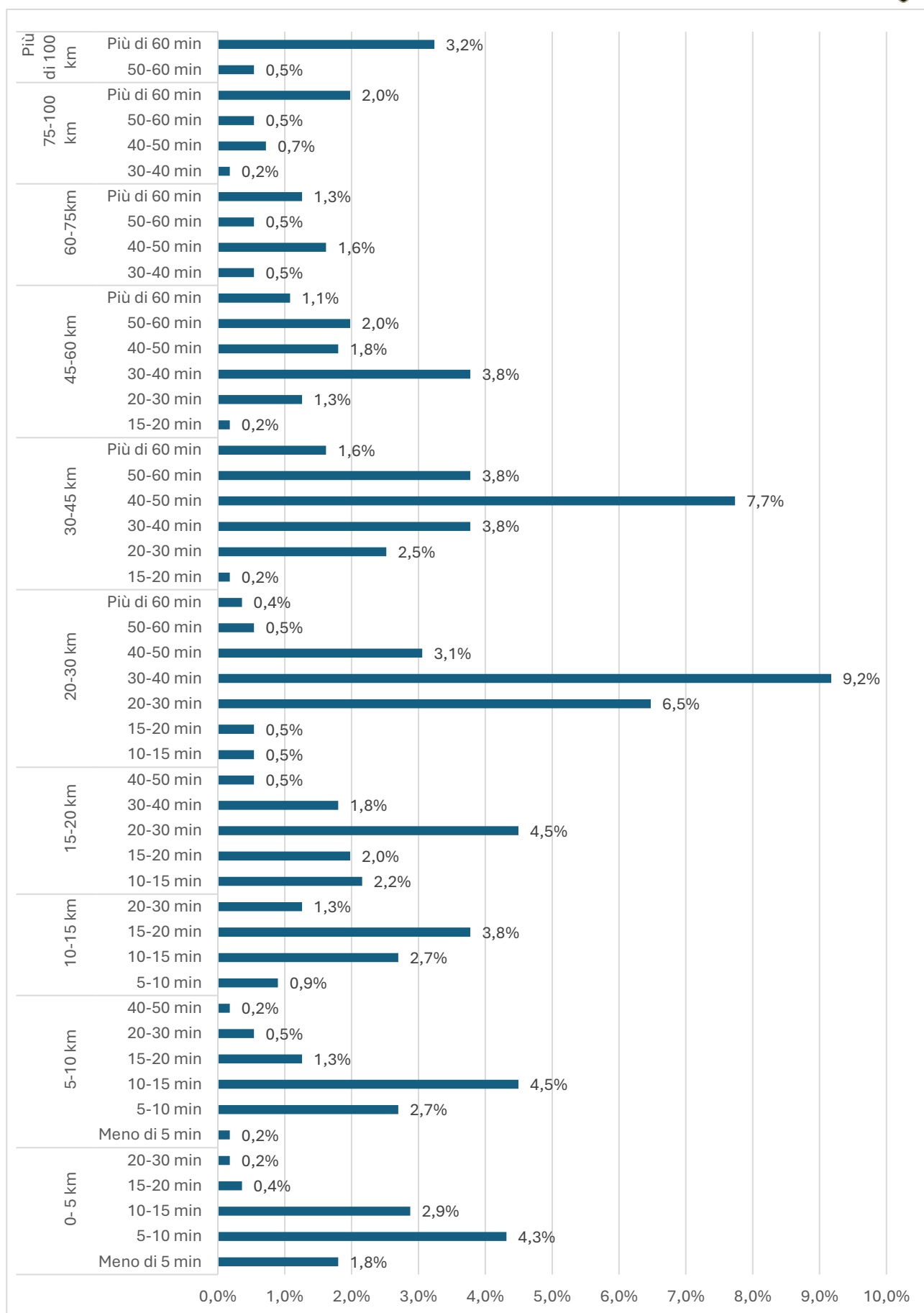


Grafico 15 - Tempo dedicato allo spostamento casa-lavoro in funzione della distanza casa-lavoro

Dall'analisi delle risposte emerge che la maggior parte dei lavoratori sostiene una spesa mensile compresa tra i 25 e i 100 € per gli spostamenti casa-lavoro-casa, con una concentrazione particolarmente significativa nelle fasce 50-75 € e 75-100 €. Si registra anche una quota non trascurabile di lavoratori, pari al 7%, che dichiara costi quasi nulli per gli spostamenti, grazie all'utilizzo della bicicletta o di altri mezzi di micromobilità: questo aspetto evidenzia come le scelte di mobilità sostenibile abbiano un impatto positivo e diretto sui costi individuali.

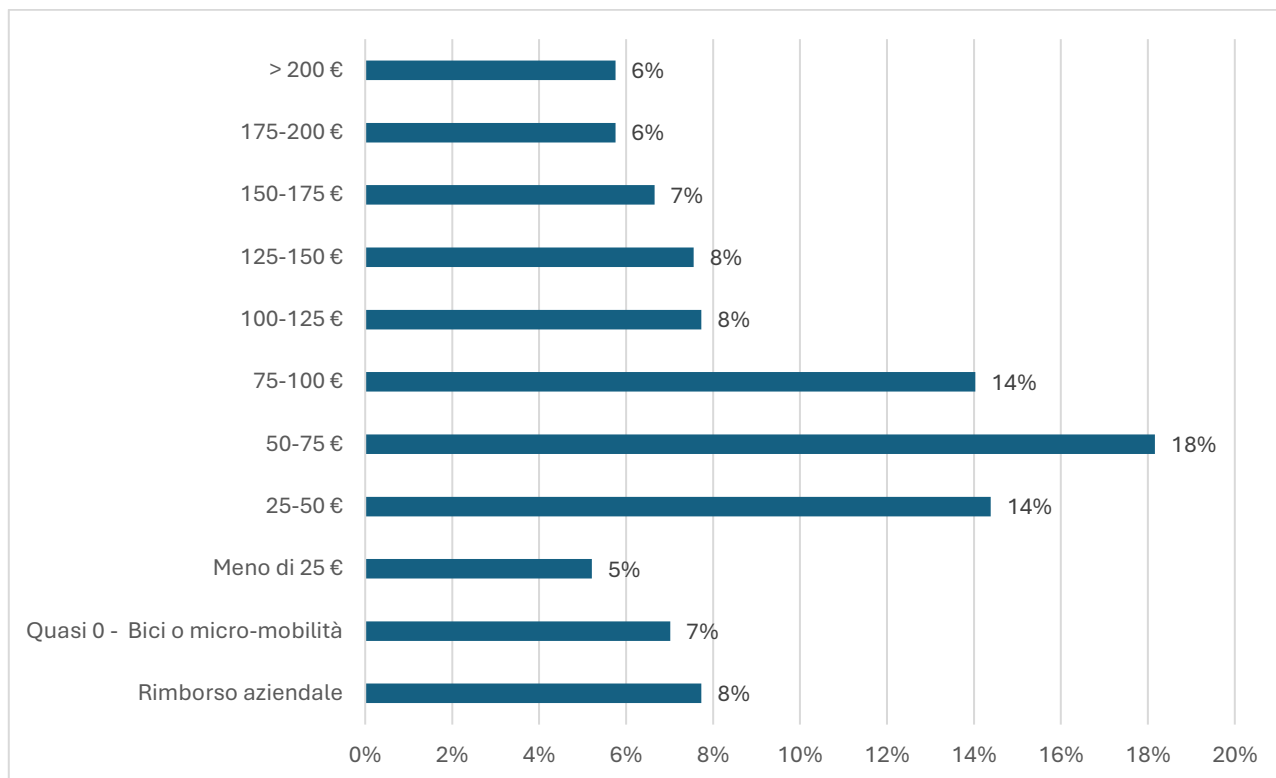


Grafico 16 - Spesa mensile per gli spostamenti casa-lavoro²¹

Dotazione di mezzi e abbonamenti a disposizione dei dipendenti

Dai dati emerge che la grande maggioranza dei rispondenti possiede un'automobile, seppur con modalità diverse. In particolare, 377 persone dichiarano di avere un'auto di proprietà ad uso esclusivo, rappresentando la quota più consistente del campione. Seguono 93 persone che dispongono di un'auto aziendale o di un veicolo a noleggio agevolato, quindi un bene messo a disposizione o agevolato dall'organizzazione. Un gruppo più ridotto possiede invece un'auto in condivisione con un familiare o convivente: 47 persone la usano prevalentemente, mentre 21 la utilizzano solo su richiesta o al bisogno. Infine, 18 rispondenti affermano di non possedere alcun veicolo, evidenziando che l'assenza dell'auto è un caso poco diffuso.

²¹ Rispetto al 2024, risulta in aumento la percentuale con spesa quasi nulla (3% nel 2024) e la quota di dipendenti che usufruiscono di un rimborso aziendale (4% nel 2024). Le altre fasce di spesa presentano leggere oscillazioni in diminuzione o in aumento, con variazioni massime del 4% in aumento per la fascia 50-75€ e in diminuzione per le fasce 100-125 € e 125-150 €

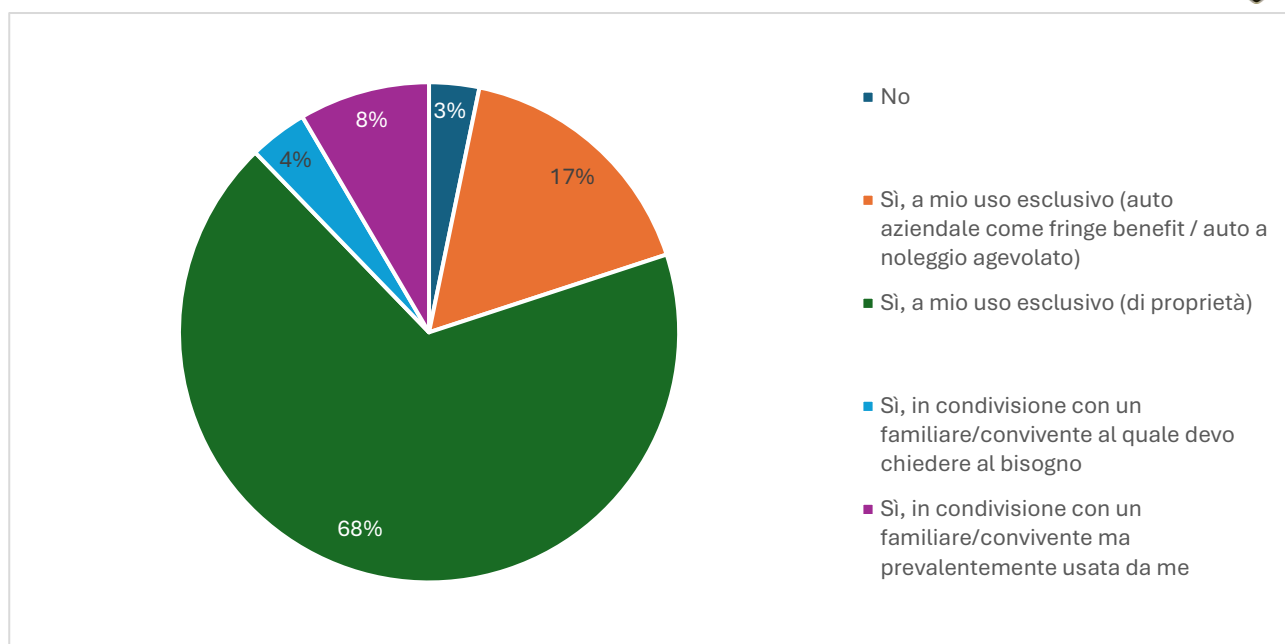


Grafico 17 - Disponibilità di un'auto²²

Dall'analisi emerge che **la bicicletta è un mezzo ampiamente diffuso tra i rispondenti**. La quota più significativa, pari a 373 persone, possiede una bicicletta muscolare da città, un numero più contenuto, 14 persone, dispone invece di una bicicletta elettrica, soluzione che può favorire spostamenti più lunghi o meno impegnativi dal punto di vista fisico. Tuttavia, 169 rispondenti dichiarano di non possedere alcuna bicicletta, evidenziando che una parte non trascurabile della popolazione non ha ancora accesso o interesse verso questo tipo di mezzo

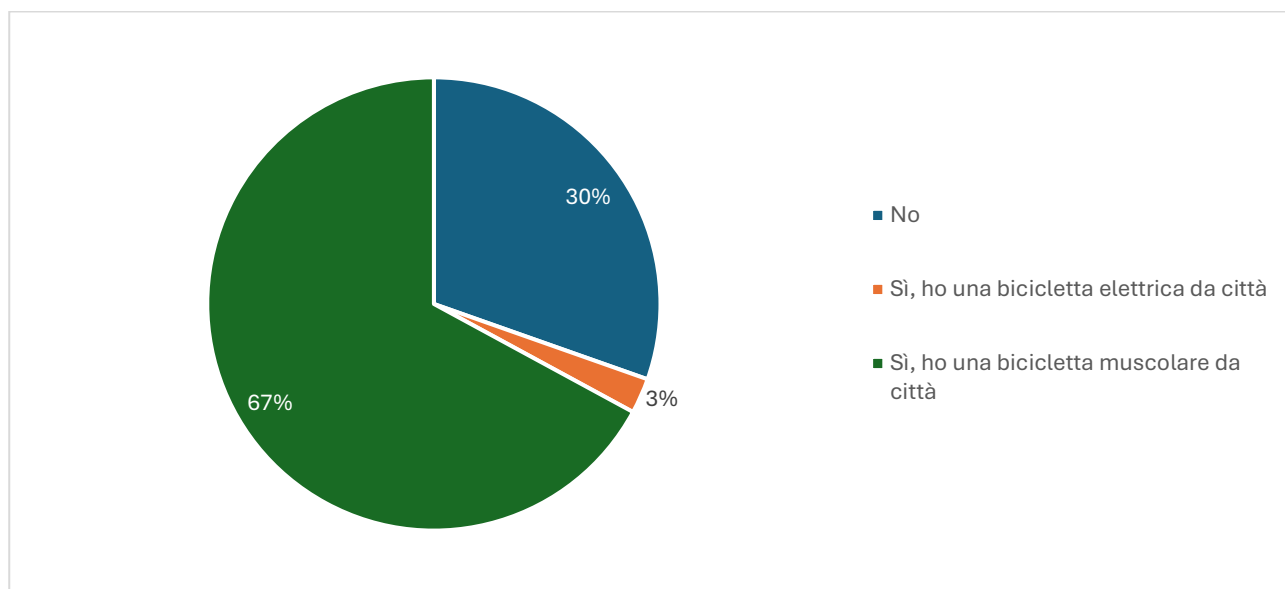


Grafico 18 - Disponibilità bicicletta²³

²² Rispetto al 2024, risulta notevolmente in diminuzione la percentuale di dipendenti che dispongono di un'auto ad uso esclusivo (82% nel 2024). In aumento, invece, la percentuale di dipendenti che hanno un'auto aziendale con fringe benefit o a noleggio aziendale (6% nel 2024).

²³ Rispetto al 2024, risulta in aumento la percentuale che dispone di una bicicletta (58% nel 2024).

Dai dati emerge che **la grande maggioranza dei rispondenti (490 persone) non possiede alcun abbonamento a mezzi pubblici o servizi di mobilità condivisa**, indicando che la sottoscrizione di tali servizi non è diffusa tra il campione. Tra chi dichiara di avere abbonamenti o iscrizioni, le forme più comuni sono il treno (14 persone) e l'autobus extraurbano (13 persone). Abbonamenti combinati, come autobus e treno o l'integrazione con servizi di sharing, risultano molto limitati: pochi casi di autobus urbano, treno e bikesharing (3 persone) o di autosharing (8 persone). Anche l'iscrizione al bikesharing senza altri abbonamenti è marginale, con 14 persone.

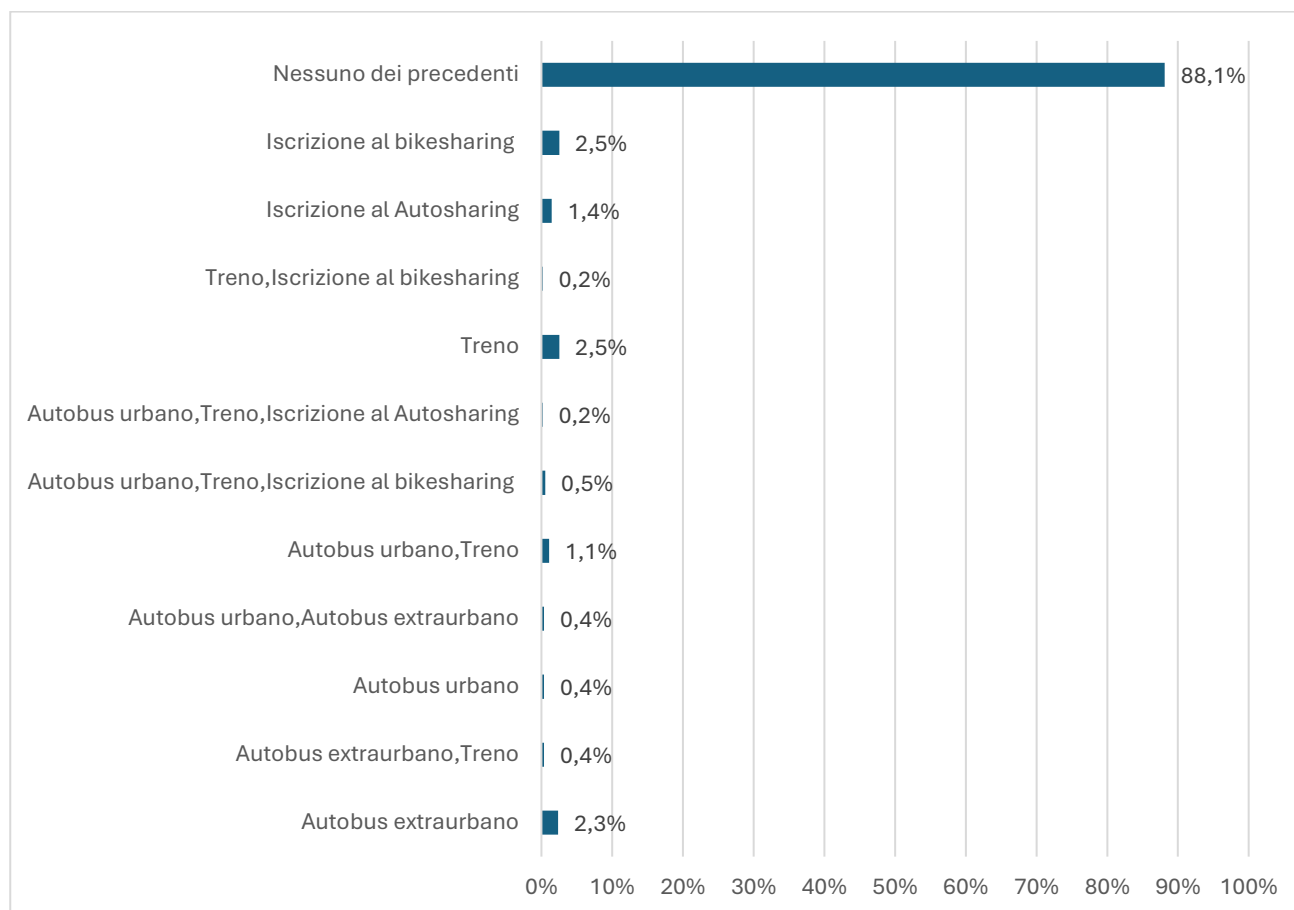


Grafico 19 - Disponibilità abbonamenti

Modalità di spostamento casa-lavoro abituale

Dall'analisi emerge che la maggioranza dei rispondenti (521 persone) si reca abitualmente al lavoro utilizzando un solo mezzo di trasporto, in aumento rispetto all'anno precedente. Solo 35 persone dichiarano di utilizzare più mezzi per i propri spostamenti, segnalando un impiego limitato della mobilità intermodale.

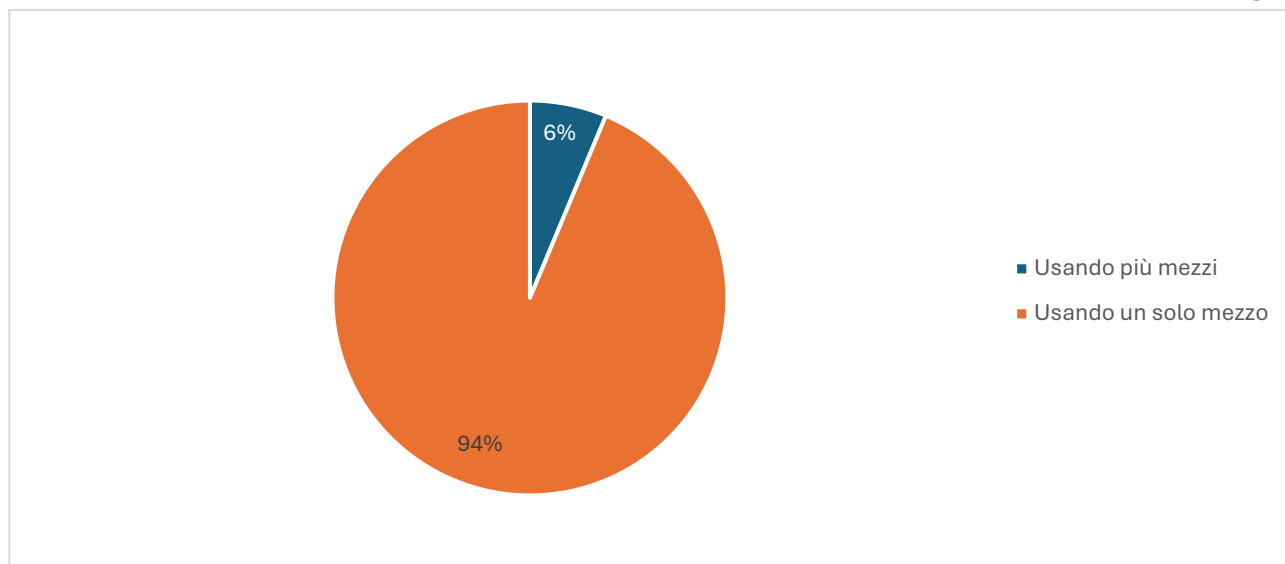


Grafico 20 - Modalità di spostamento abituale²⁴

Tra coloro che si spostano abitualmente utilizzando un solo mezzo, emerge chiaramente la **prevalenza dell'automobile**, scelta da 460 rispondenti, a conferma di una forte dipendenza dalla mobilità privata individuale. Gli altri mezzi sono marginali: 35 persone si spostano con soluzioni sostenibili come bicicletta, monopattino o a piedi, mentre l'autobus urbano o extraurbano è utilizzato solo da 18 persone. Moto, scooter e treno registrano un utilizzo minimo.

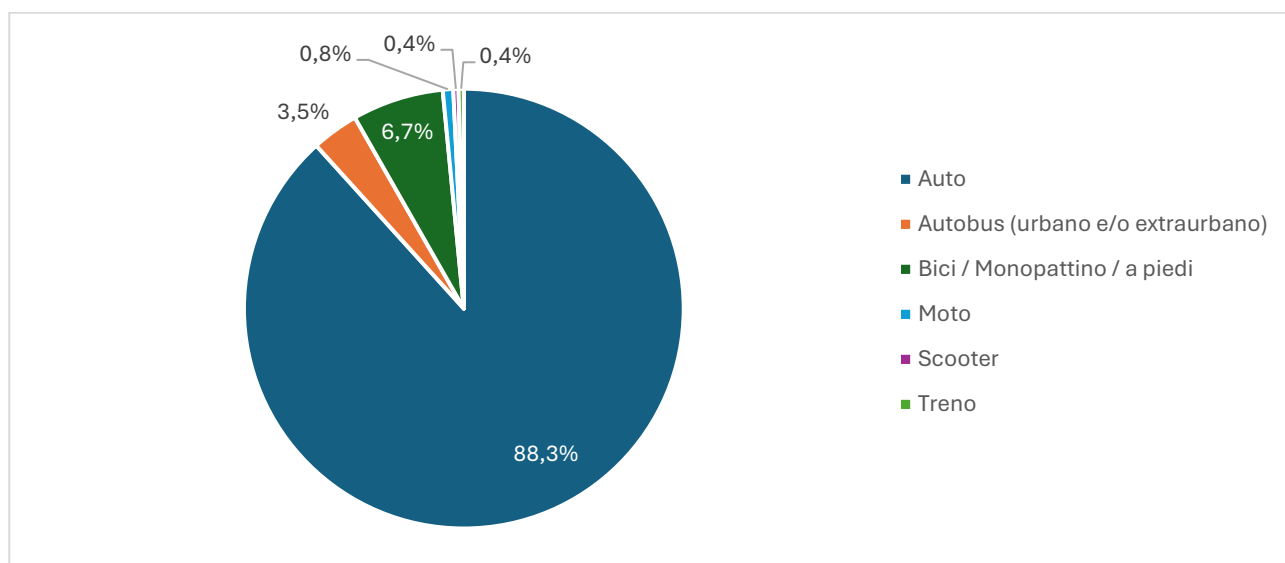


Grafico 21 - Mezzo utilizzato da chi compie lo spostamento casa-lavoro con un unico mezzo²⁵

²⁴ Rispetto al 2024 risulta in aumento la percentuale di rispondenti che si reca al lavoro con una combinazione di mezzi (3,8% nel 2024)

²⁵ Rispetto al 2024, si osserva una diminuzione della quota di rispondenti che si reca al lavoro in moto o scooter, che nel 2024 rappresentava il 4,8% del totale. È invece in aumento la percentuale di chi utilizza l'autobus per il tragitto casa-lavoro, rispetto all'1,8% registrato nel 2024. Si rileva inoltre una diminuzione del car pooling in qualità di passeggero, che nel 2024 coinvolgeva il 4,1% dei rispondenti, e una leggera flessione dell'utilizzo dell'auto come conducente, pari al 78,6% nel 2024.

Tra coloro che dichiarano di spostarsi abitualmente utilizzando più mezzi, emerge una certa varietà di combinazioni, sebbene i numeri assoluti restino contenuti. La maggioranza di questi rispondenti ha indicato "Altro", segnalando quindi combinazioni o mezzi non specificati tra le categorie principali. Tra le combinazioni più comuni tra i mezzi elencati, si nota l'integrazione di auto e treno e, in misura più limitata, combinazioni più complesse come auto + treno + autobus o micromobilità + treno e micromobilità + treno + autobus. Tra i rispondenti che utilizzano l'autobus, 2 persone hanno dichiarato di utilizzare il 552, 1 persona il 576, una la linea 2 e una la linea 21.

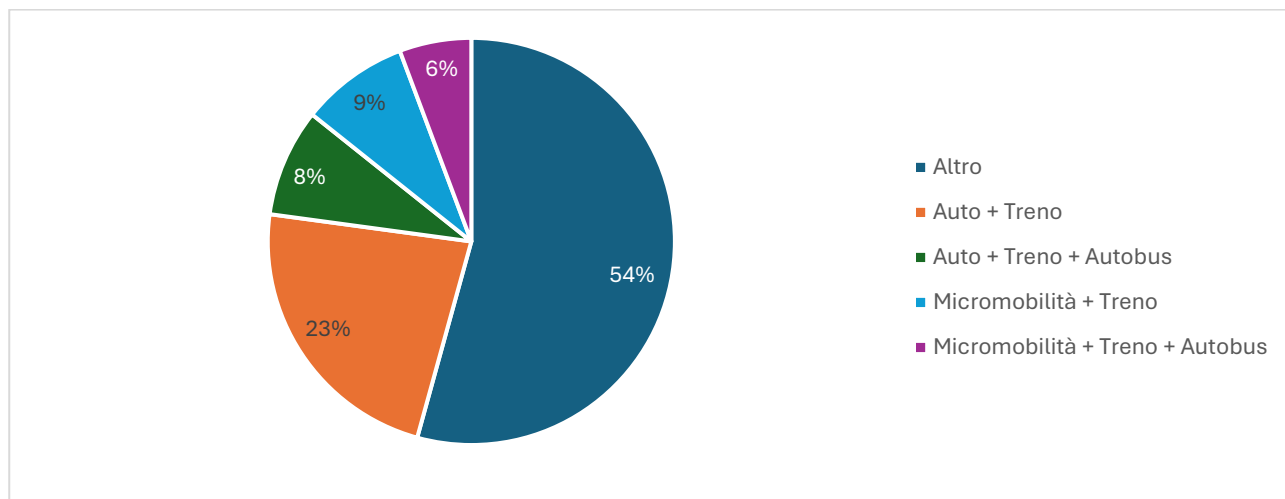


Grafico 22 - Mezzo utilizzato da chi compie lo spostamento casa-lavoro con più mezzi

Tra i rispondenti che dichiarano di utilizzare l'auto come unico mezzo, emerge chiaramente che la modalità più diffusa è l'uso individuale, con 404 persone che si recano al lavoro da sole. Un numero più ridotto di persone fa ricorso a modalità condivise: 37 rispondenti praticano l'auto pooling come conducenti, mentre 14 viaggiano come passeggeri. L'uso di auto sharing è marginale, così come coloro che vengono accompagnati da amici o familiari. Questi dati evidenziano che la mobilità resta per lo più individuale, mentre le forme di condivisione dei veicoli sono ancora poco diffuse.

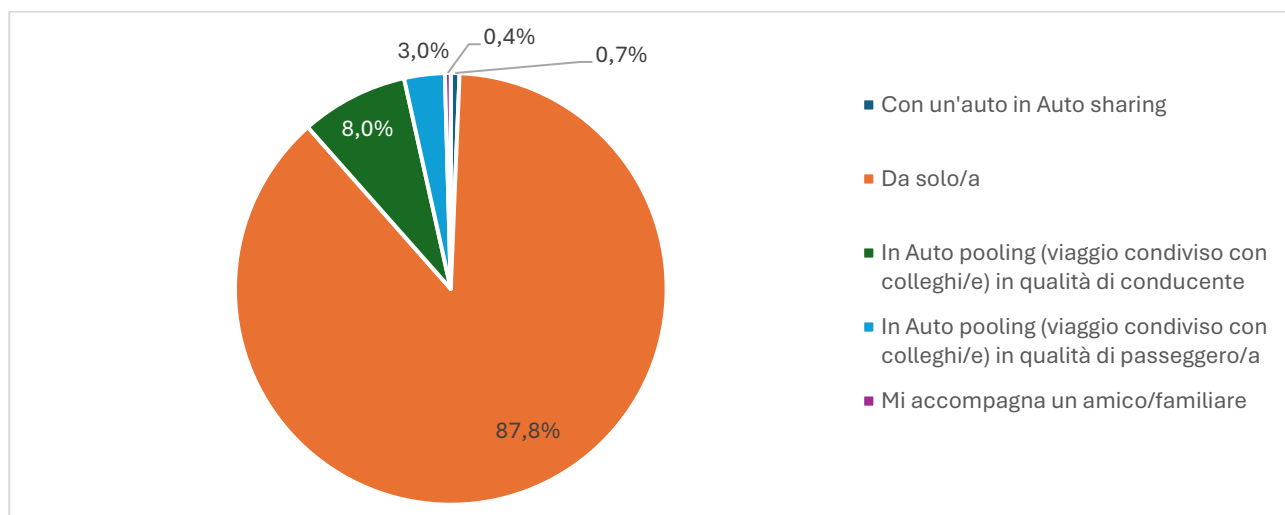


Grafico 23 - Modalità di utilizzo dell'auto

Tra chi utilizza l'auto come unico mezzo per gli spostamenti casa-lavoro, la maggioranza guida veicoli tradizionali a combustibile fossile, con circa 44% a gasolio e 27% a benzina, in calo rispetto al 2024. Le auto ibride e quelle completamente elettriche sono ancora una minoranza, rappresentando insieme meno del 15% dei veicoli, il dato risulta comunque in

aumento rispetto al 2024. Anche tra chi combina l'auto con altri mezzi, i veicoli principali restano a benzina o gasolio, mentre i modelli elettrici o ibridi sono praticamente assenti. Tra chi utilizza l'auto in combinazione con un altro mezzo, solo 2 persone la utilizzano per fare l'ultimo tratto di tragitto. Questo quadro mostra come la mobilità quotidiana sia ancora fortemente centrata sull'auto tradizionale.

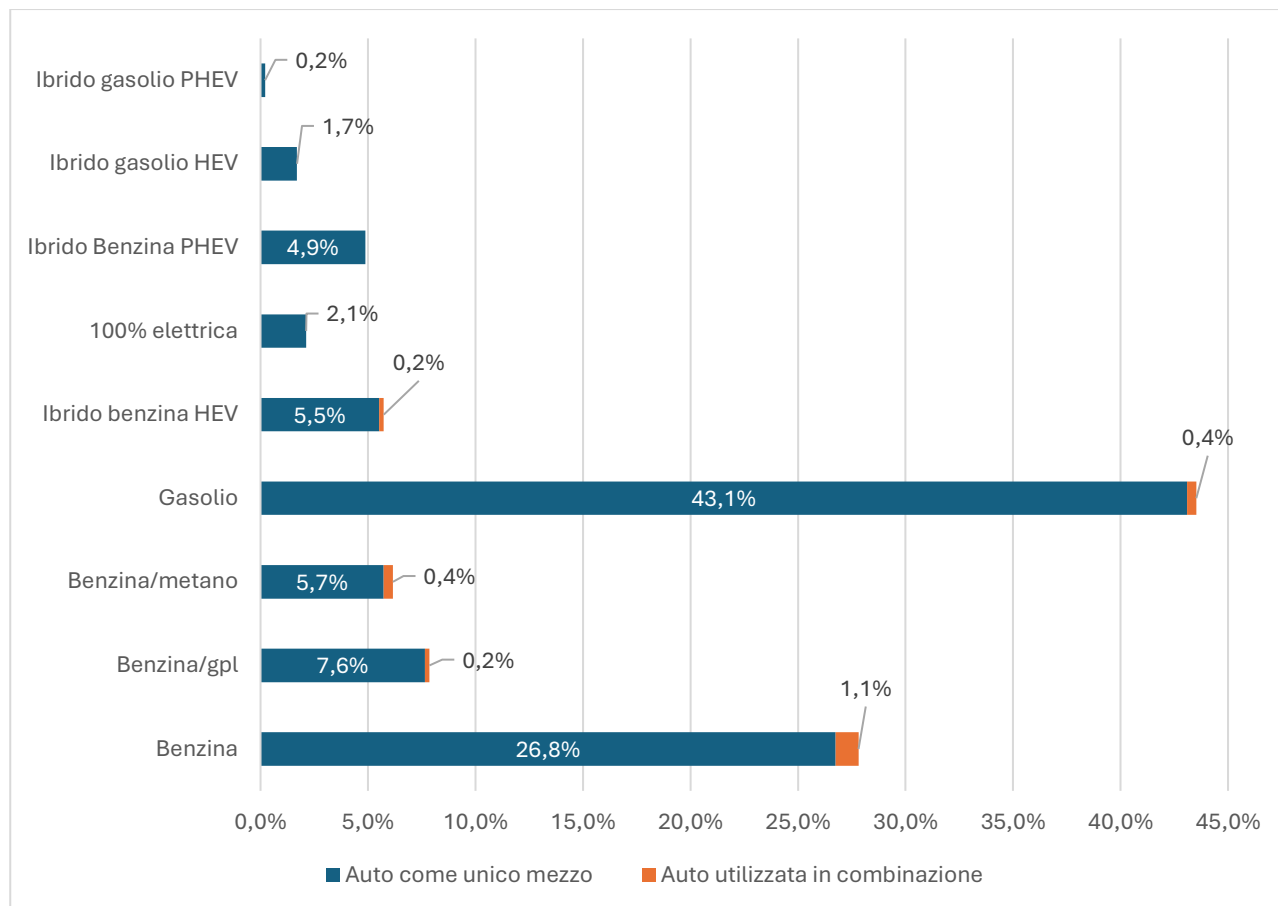


Grafico 24 - Alimentazione auto utilizzata per lo spostamento casa-lavoro

Dai dati emerge che la situazione dei parcheggi aziendali è nel complesso soddisfacente, ma con alcune criticità legate alla disponibilità e alla vicinanza ai reparti di lavoro. La quota più consistente dei rispondenti (40%) dichiara di riuscire a parcheggiare all'interno dei parcheggi aziendali, in prossimità del proprio reparto o stabilimento, segno di una buona accessibilità per una parte significativa del personale. Il 28% riesce a trovare posto nei parcheggi aziendali, ma non vicino alla propria area di lavoro, suggerendo la presenza di una distribuzione disomogenea dei posti o di una maggiore pressione su alcune zone. Il 27% afferma di parcheggiare all'esterno dei parcheggi aziendali ma nelle vicinanze della sede, evidenziando un livello di saturazione dei parcheggi interni e la necessità di ricorrere ad aree limitrofe. Solo il 5% dei rispondenti dichiarano di utilizzare parcheggi serviti dal servizio navetta aziendale, in calo rispetto al 2024.

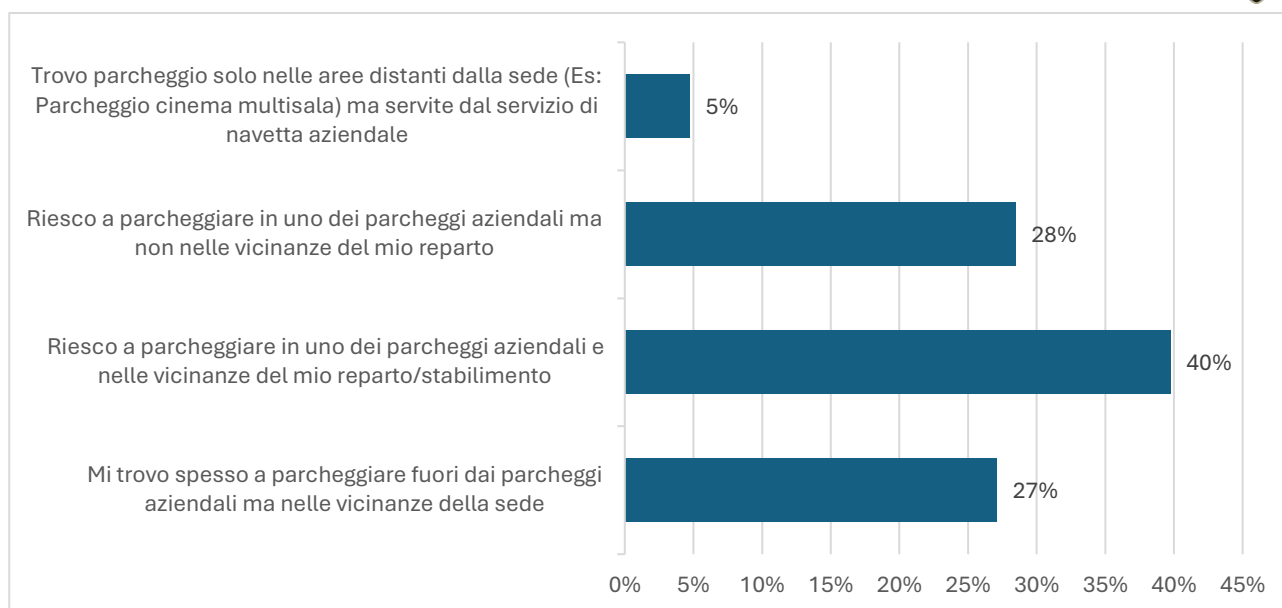


Grafico 25 - Disponibilità di parcheggio²⁶

I dati mostrano un livello di soddisfazione complessivamente basso rispetto alle soluzioni di parcheggio attualmente disponibili. La maggior parte dei rispondenti si colloca infatti nelle fasce più critiche: 175 persone si dichiarano poco soddisfatte e 128 per niente soddisfatte, pari a oltre il 68% del totale. Solo 120 persone (circa 27%) si dicono abbastanza soddisfatte, mentre un numero molto limitato, 20 rispondenti (meno del 5%), si definisce molto soddisfatto.

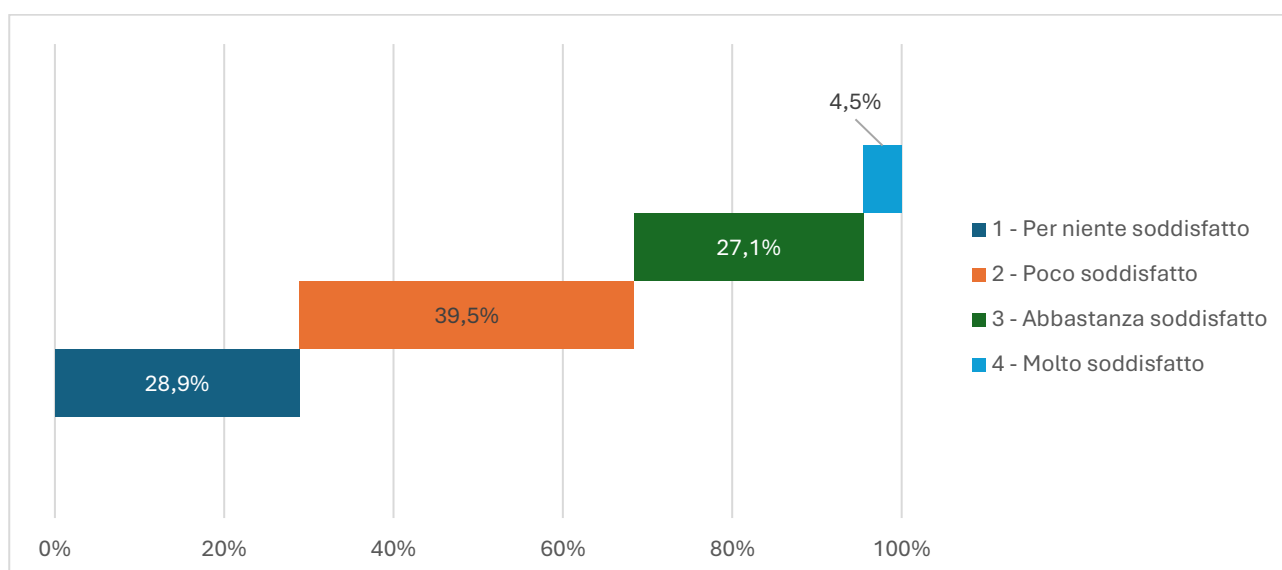


Grafico 26 - Soddisfazione parcheggi

Dai dati emerge che i parcheggi più utilizzati sono quelli P1/P2, con 146 persone, e P-Nord, con 110 utilizzatori, che insieme rappresentano oltre la metà dei rispondenti. Seguono il parcheggio P3, utilizzato dal 21% dei rispondenti, e in misura minore il P4 (9,3%) e il P-Costa (7,7%). I parcheggi P-Direzione/P0 e P5 risultano invece scarsamente utilizzati. Solo l'1,8% dei rispondenti ha dichiarato

²⁶ Rispetto al 2024, si rileva un incremento del campione che ha dichiarato di riuscire a parcheggiare nei parcheggi aziendali. In aumento la quota parte che parcheggia nelle vicinanze del reparto (33% nel 2024), in calo quelli che invece non riescono a parcheggiare nelle vicinanze del reparto (32% nel 2024).

di utilizzare il parcheggio del cinema multisala, indicato come area esterna servita da navetta, a conferma del fatto che il suo uso rimane residuale.

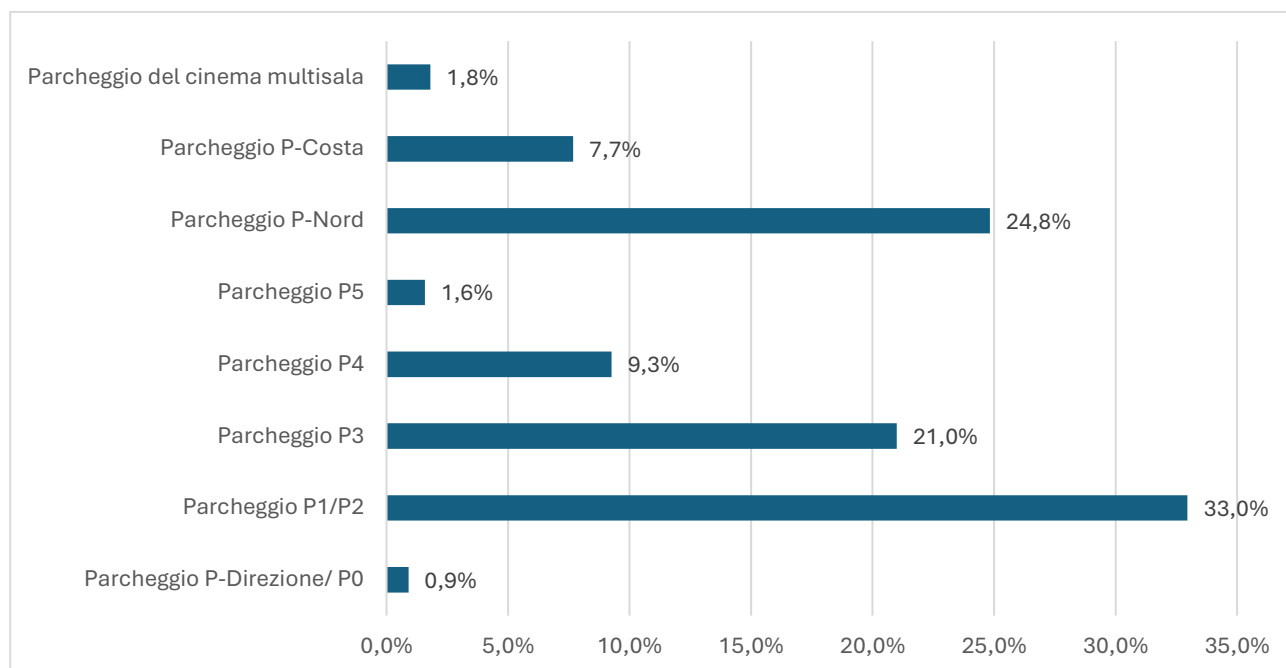


Grafico 27 - Area di parcheggio preferita

Nel complesso, i dati mostrano un livello di soddisfazione moderatamente positivo riguardo alla modalità di spostamento abituale. La maggior parte dei rispondenti si colloca nelle fasce centrali della scala: il 43% dei rispondenti si dichiara abbastanza soddisfatto e il 9% molto soddisfatto, per un totale di circa 52% del campione con un giudizio positivo. Tuttavia, una quota consistente manifesta un certo grado di insoddisfazione: il 34% dei rispondenti si definisce poco soddisfatto e il 13% per niente soddisfatto, pari complessivamente a circa il 48% del totale.

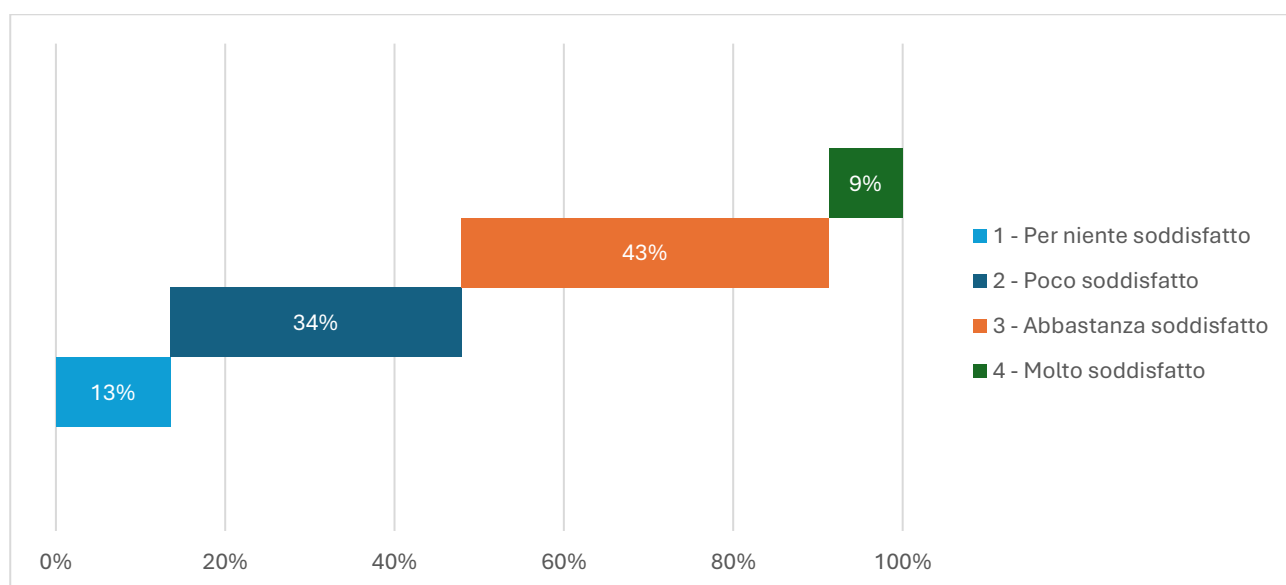


Grafico 28 - Soddisfazione modalità di spostamento²⁷

²⁷ I dati risultano in peggioramento rispetto al 2024. In particolare, risulta in calo del 4% la quota di rispondenti che si ritengono molto soddisfatti.

Propensione al cambiamento

Dall'analisi dei dati emerge che i fattori più determinanti nella scelta della modalità di spostamento sono legati principalmente a esigenze di autonomia, comodità e rapidità. Il fattore più citato è infatti "Autonomia di movimento / comfort", seguito dalla "Mancanza di collegamenti diretti del trasporto pubblico" e dal "Tempo impiegato nello spostamento". Complessivamente, questi tre fattori rappresentano circa il 42,8% delle risposte totali evidenziando come le persone privilegino modalità di trasporto che garantiscono libertà di orario, comodità e tempi di percorrenza ridotti - caratteristiche tipiche dell'uso dell'auto privata. Un ulteriore gruppo di fattori rilevanti riguarda la qualità e disponibilità delle alternative di trasporto. In particolare, l'assenza di alternative (10,6%) e le carenze del servizio di trasporto pubblico (9,5%) rappresentano barriere significative alla scelta di modalità più sostenibili. Complessivamente, questi cinque fattori rappresentano circa il 62,9% del totale delle risposte raccolte. Anche la distanza casa-lavoro (7,2%) e le esigenze familiari (5,7%) incidono sulle scelte, confermando che la mobilità quotidiana è fortemente influenzata dall'organizzazione personale e dai vincoli familiari. Fattori come il costo economico (4,3%), la difficoltà nel trovare parcheggio (4,8%) e l'assenza di collegamenti ciclabili adeguati (4,2%) risultano invece di importanza intermedia: vengono percepiti come elementi condizionanti, ma non prioritari rispetto alla comodità e ai tempi di viaggio. Infine, gli aspetti legati alla presenza di collegamenti ciclabili diretti (1,5%) e all'impatto ambientale (2,1%) sono tra i meno citati. Questo suggerisce che la sostenibilità ambientale non rappresenta ancora un criterio determinante nelle scelte individuali di mobilità.

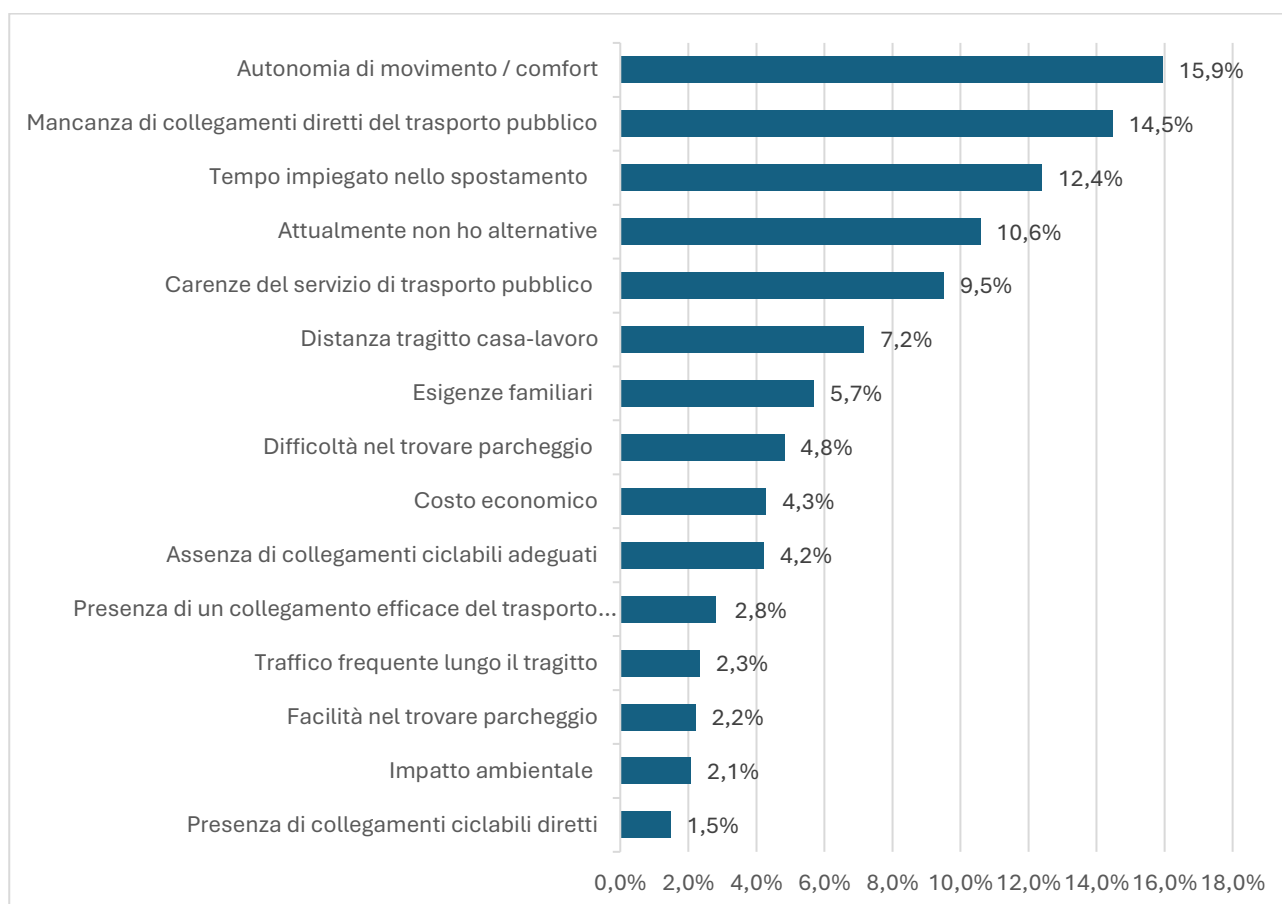


Grafico 29 - Fattori di influenza nella scelta del mezzo²⁸

²⁸ Rispetto al 2024, risultano in calo di 1-3 % i seguenti fattori: tempo impiegato, autonomia, mancanza di collegamenti diretti del TPL, carenze del TPL, assenza di collegamenti ciclabili, traffico, presenza di un collegamento efficace con il TPL

L'analisi dei dati evidenzia come la maggior parte del personale non abbia ancora modificato in modo significativo le proprie abitudini di spostamento casa-lavoro, con circa il 70% dei rispondenti che dichiara di non aver introdotto cambiamenti rispetto al passato.

Tuttavia, emerge una quota non trascurabile di persone (**circa il 30%**) che ha già adottato o rafforzato comportamenti più sostenibili. Tra questi, spiccano coloro che hanno scelto il carpooling, l'utilizzo dei mezzi pubblici o la micromobilità (bicicletta, monopattino, navetta aziendale). Si segnala inoltre un piccolo ma significativo gruppo di dipendenti che utilizza automobili elettriche o un mix di soluzioni sostenibili.

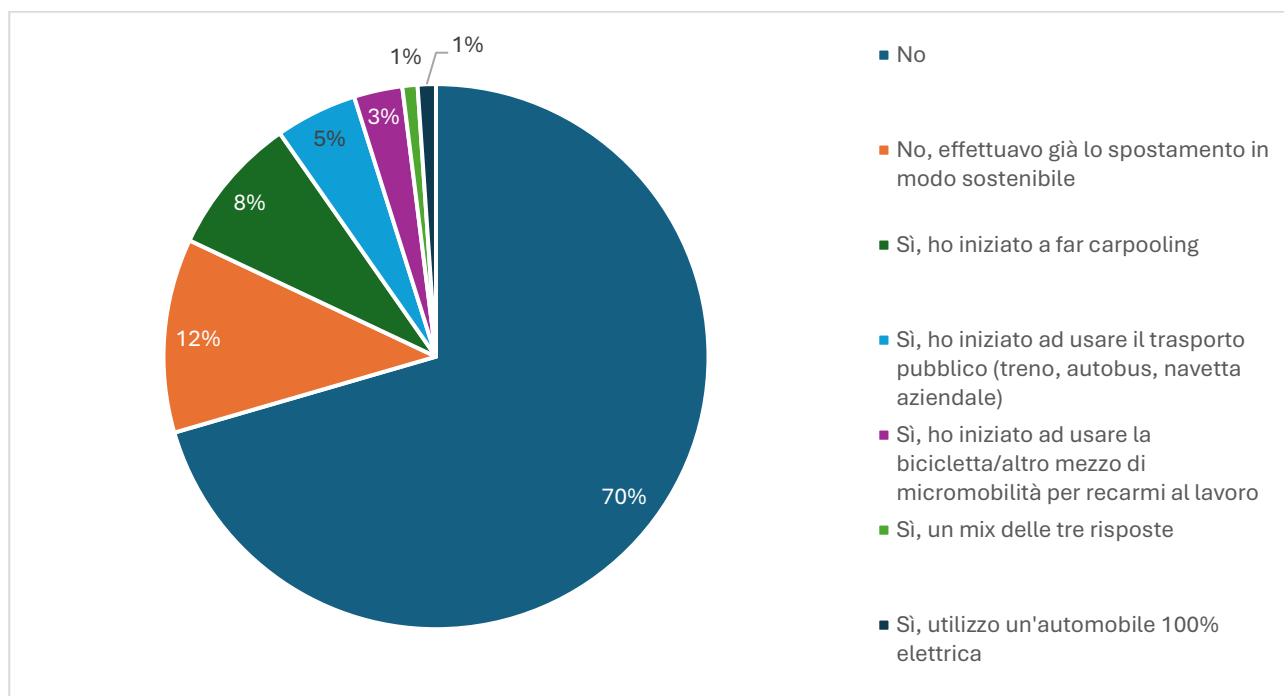


Grafico 30 - Cambiamento della modalità di spostamento verso una più sostenibile

Tra coloro che hanno modificato le proprie abitudini di mobilità nell'ultimo anno, i principali fattori che hanno favorito la transizione verso modalità più sostenibili risultano di natura economica e relazionale. L'incentivazione economica per il carpooling emerge come il fattore più rilevante, indicato da 10 rispondenti, segno che le politiche aziendali di sostegno economico possono avere un impatto concreto nel promuovere comportamenti virtuosi. A questo si affiancano i fattori economici generali (9 risposte), che riflettono la crescente attenzione al contenimento dei costi legati agli spostamenti individuali. Un numero più contenuto di risposte fa riferimento al servizio di navetta aziendale e alla presenza di linee di trasporto pubblico comode per raggiungere la sede di lavoro, evidenziando come la disponibilità di alternative pratiche rappresenti comunque un elemento utile a supportare la scelta sostenibile. Tra gli altri fattori personali e le motivazioni raccolte nella categoria "Altro", emergono invece ragioni di tipo sociale e personale, come la possibilità di avere compagnia lungo il tragitto, la presenza di colleghi che abitano nelle vicinanze o la ricerca di un maggiore benessere fisico.

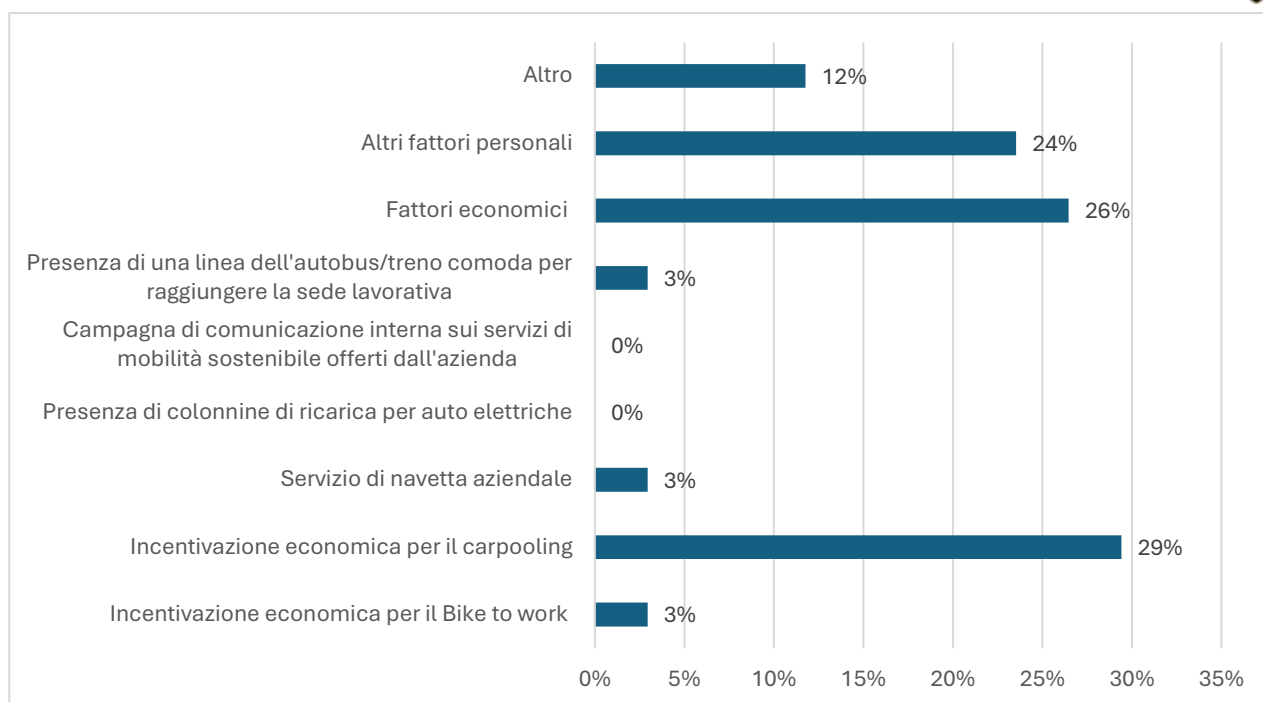


Grafico 31 - Fattori che hanno contribuito al cambiamento

Dall'analisi dei dati relativi alla disponibilità dei dipendenti a condividere l'auto per gli spostamenti casa-lavoro emerge che **la maggioranza non partecipa attualmente al carpooling per motivi personali, familiari o organizzativi**. Solo una minoranza, pari al 13% dei rispondenti, dichiara di praticarlo già. Una quota significativa, circa il 41% del campione, segnala che non è possibile farlo per esigenze personali, mentre il 6% non è disponibile in alcun caso. **Tra coloro che potrebbero considerare il carpooling, l'interesse aumenta se sono previsti incentivi concreti: la disponibilità a partecipare cresce in presenza di un parcheggio riservato all'interno del perimetro aziendale, di un risparmio economico rilevante o della possibilità di non modificare significativamente il proprio percorso abituale.**

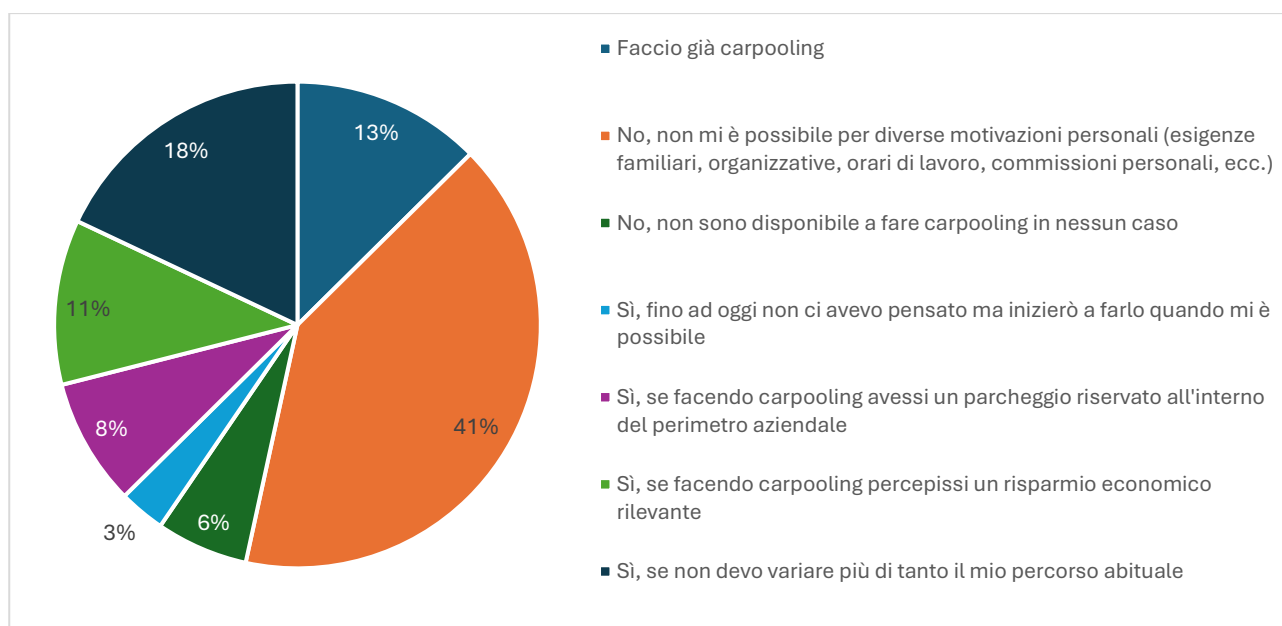


Grafico 32 - Interesse verso il carpooling

Dall'analisi delle risposte relative alla conoscenza dell'app "Jojob", messa a disposizione da Lamborghini per facilitare il carpooling, emerge un buon livello di consapevolezza dello strumento, ma un utilizzo ancora limitato. La maggior parte dei rispondenti, pari a circa il 75%, dichiara di conoscere l'app ma di non utilizzarla. **Solo il 21% afferma di utilizzarla attivamente**, mentre il 4% non ne è a conoscenza. Rispetto al 2024, risulta in aumento del 9% l'utilizzo dell'app Jojob per il carpooling aziendale, in diminuzione anche la percentuale di persone che non conoscono l'app (complessivamente l'11% nel 2024).

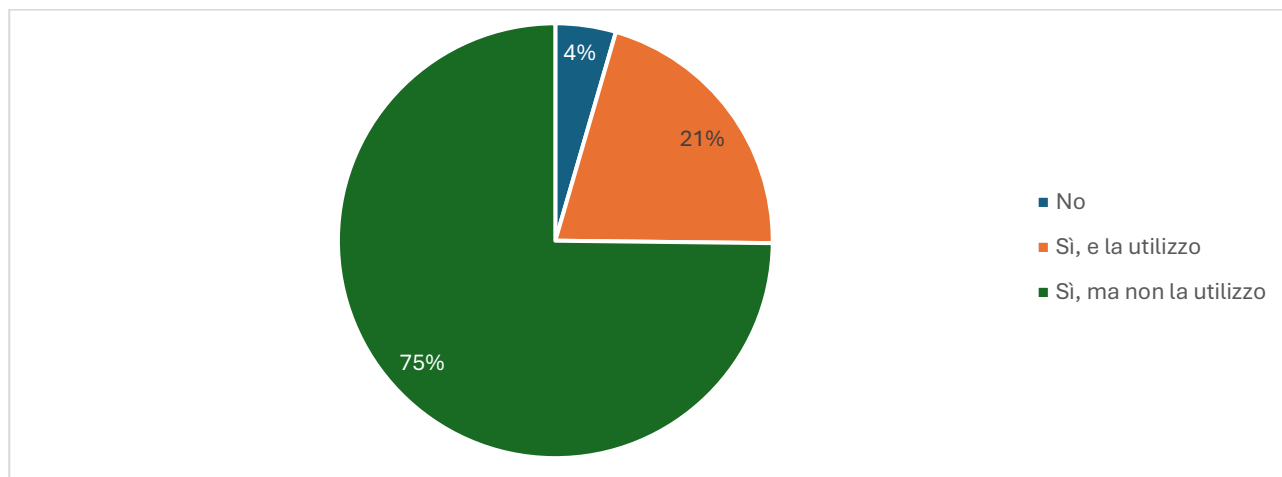


Grafico 33 - Utilizzo Jojob per il carpooling

Tra i rispondenti che dichiarano di utilizzare l'app Jojob per il carpooling aziendale, è stato chiesto con quale frequenza la utilizzino. Dall'analisi emerge che la maggior parte degli utenti afferma di utilizzare l'app quasi sempre, ossia più di tre volte a settimana. Un numero rilevante di utenti, pari al 35% dichiara invece di utilizzare l'app raramente, ovvero una o due volte al mese. Infine, il 16% dei rispondenti affermano di usarla spesso, cioè una o due volte a settimana, collocandosi in una posizione intermedia tra gli utenti abituali e quelli saltuari. Nel complesso, **i risultati mostrano che, tra chi utilizza Jojob, prevale una tendenza all'uso frequente e regolare**, segno di un buon livello di fidelizzazione e di una percezione positiva dello strumento come soluzione efficace per la mobilità aziendale sostenibile.

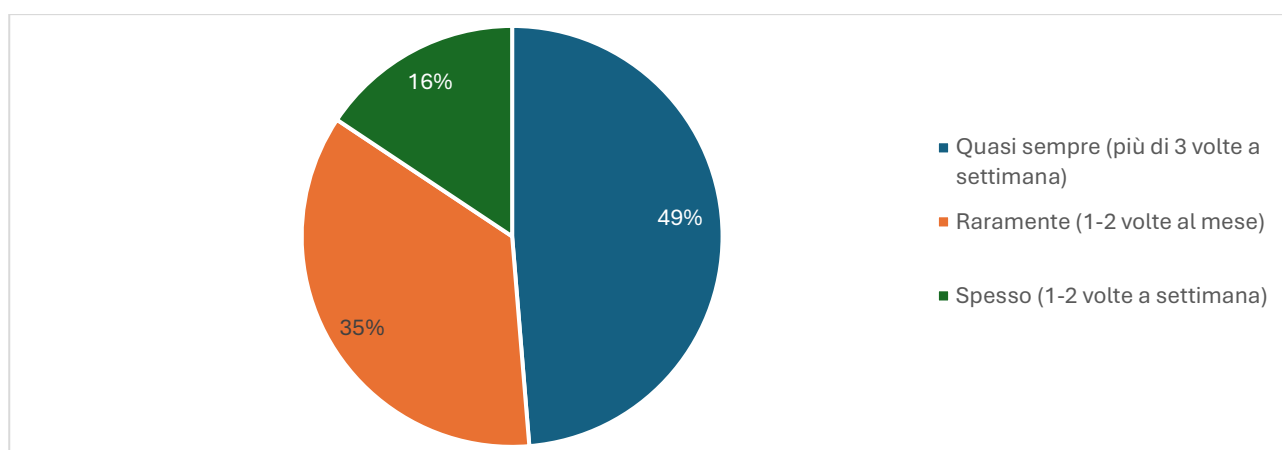


Grafico 34 - Frequenza di utilizzo Jojob per il car pooling²⁹

²⁹ Rispetto al 2024, si registra un aumento della percentuale di rispondenti che utilizzano l'app di carpooling quasi sempre, passata dal 47% del 2024 al valore attuale. Al contrario, diminuisce la quota di coloro che dichiarano di utilizzarla spesso, che nel 2024 rappresentavano il 28% del totale.

La grande maggioranza degli utenti si dichiara abbastanza o molto soddisfatta, pari a circa nove persone su dieci. In particolare, la quota di “molto soddisfatti” rappresenta più di un terzo del totale, segno di un alto gradimento complessivo. Solo una piccola parte dei rispondenti esprime insoddisfazione, con percentuali marginali di utenti che si dichiarano “poco” o “per niente soddisfatti”. Rispetto al 2024, si rileva un aumento della soddisfazione del servizio.

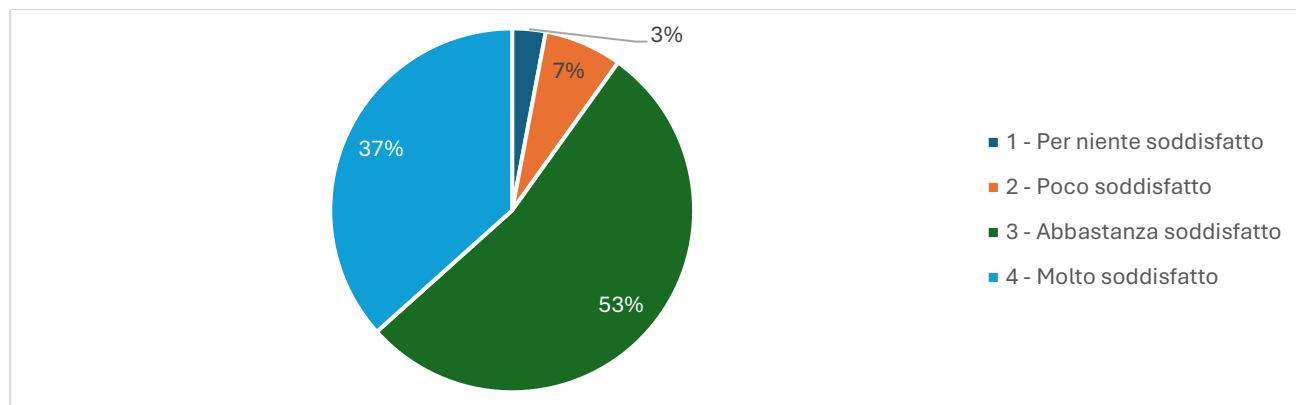


Grafico 35 - Soddisfazione dell'app Jojob per il carpooling

Tra coloro che conoscono l'app Jojob ma non la utilizzano, il motivo più frequentemente indicato riguarda la mancanza di colleghi lungo il proprio itinerario, segnalata da circa un terzo dei rispondenti. Una quota significativa, pari a oltre il 52%, dichiara invece di non poter utilizzare l'app per motivazioni personali, come esigenze familiari, orari di lavoro, commissioni personali o altri vincoli che rendono difficile condividere l'auto. Seguono, con percentuali più contenute, coloro che non ritengono conveniente il risparmio economico derivante dalla condivisione dei costi o che considerano l'app poco intuitiva o scomoda da usare. Solo una minoranza afferma di organizzare già il carpooling autonomamente con i colleghi o di preferire altri mezzi di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro.

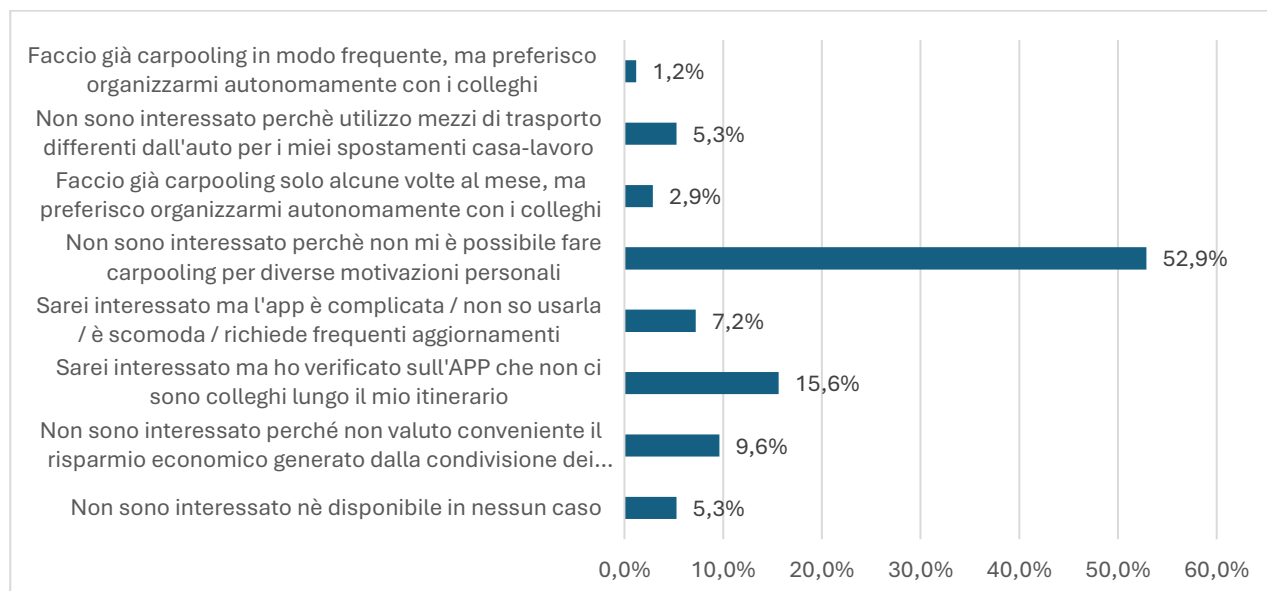


Grafico 36 - Motivazioni di mancato utilizzo dell'app carpooling³⁰

³⁰ Rispetto al 2024, si registra un aumento dei rispondenti che sarebbero interessati ma non trovano colleghi lungo il percorso (+2%) e di quelli che preferiscono organizzarsi autonomamente pur facendo carpooling alcune volte al mese (+2%). Crescono anche coloro che non considerano conveniente il risparmio economico (+3%) e chi ritiene l'app difficile da utilizzare (+3%). In lieve aumento (+1%) anche gli utenti non interessati in alcun modo al servizio.

Alla domanda sulla **disponibilità a effettuare il tragitto casa-lavoro in bicicletta o con un altro mezzo di micromobilità**, emerge una propensione limitata ma non assente verso queste modalità di spostamento. La maggioranza dei rispondenti dichiara di non essere disposta a utilizzare mezzi di micromobilità. Tuttavia, **circa un terzo del campione complessivo si mostra aperto all'idea**, tra chi afferma che lo farebbe e chi già lo fa regolarmente. A questi si aggiunge una piccola quota che sarebbe disponibile solo con mezzi elettrici, segnalando un interesse crescente verso forme di mobilità sostenibile purché più confortevoli o meno faticose.

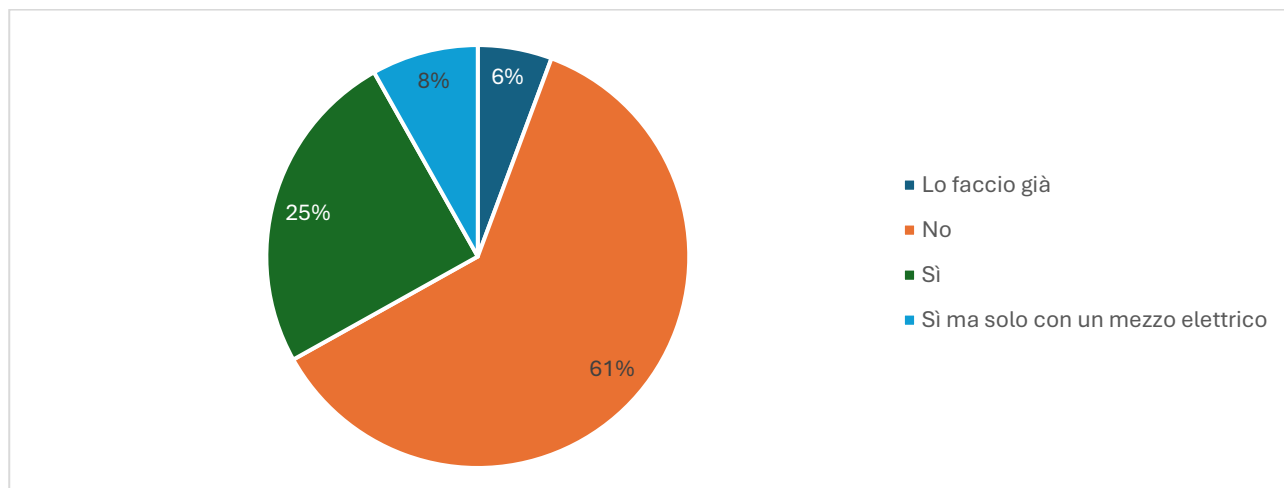


Grafico 37 - Interesse verso la micromobilità³¹

Dalle risposte emerge che le principali leve per incentivare l'uso della bicicletta o di altri mezzi di micromobilità riguardano soprattutto aspetti infrastrutturali e di sicurezza. La motivazione più citata è la presenza di piste ciclabili dirette (27%), indicata da una larga parte dei rispondenti, segno che la continuità e la sicurezza dei percorsi rappresentano il fattore decisivo per incoraggiare un cambio di abitudini. Molto rilevanti risultano anche la disponibilità di posteggi sicuri in azienda (20%) e l'introduzione di agevolazioni economiche, come incentivi all'acquisto della bicicletta (16%) o titoli di viaggio integrati per chi alterna bici e trasporto pubblico (18%). In misura minore, vengono citati i percorsi segnalati (10%) e la presenza di colonnine di ricarica (10%).

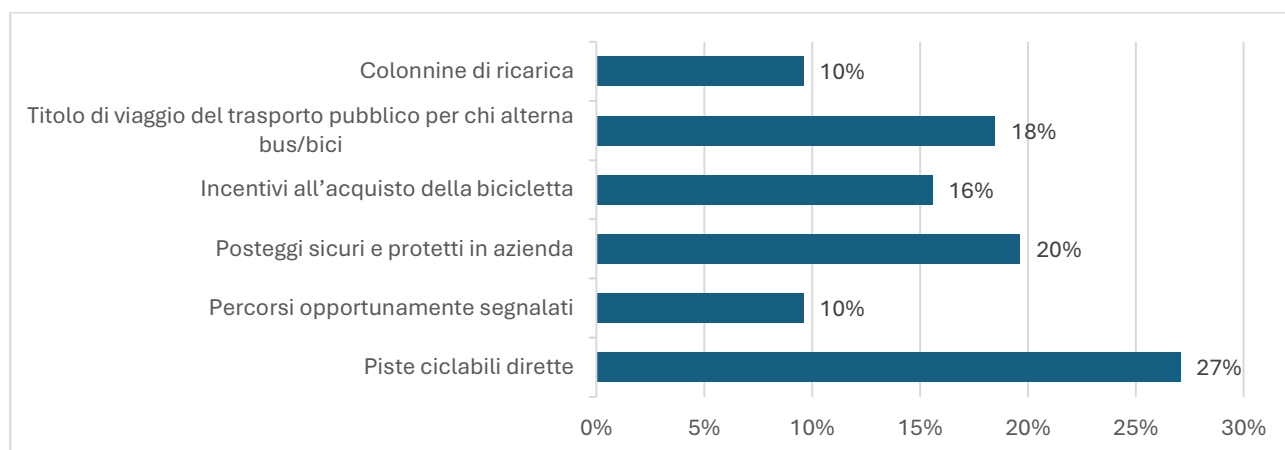


Grafico 38 - Motivazioni che potrebbero spingere al cambiamento verso la micromobilità

³¹ Rispetto al 2024, si registra una diminuzione della quota di rispondenti che si dichiarano non interessati (79% nel 2024). Risulta invece in aumento la percentuale di chi utilizza già il servizio (2% nel 2024) e di chi manifesta una propensione all'utilizzo senza particolari condizioni (2% nel 2024). Si riduce, infine, la quota di chi sarebbe disposto a utilizzarlo solo a determinate condizioni (17% nel 2024).



Come per il car pooling, anche per il Bike to Work Lamborghini ha messo a disposizione dei dipendenti l'applicazione Jojob, utile per registrare gli spostamenti casa-lavoro in bicicletta e ricevere relative premialità. I risultati del questionario mostrano che la maggior parte dei rispondenti conosce la **funzione “Bike to Work” dell’app**, ma solo una minoranza ne fa effettivo uso. **Rispetto al 2024, si registra un incremento del 3% dei dipendenti che la utilizzano concretamente.** Parallelamente, il 30% dei rispondenti, in calo rispetto all'anno precedente, dichiara di non essere a conoscenza che Jojob può essere impiegata anche per il Bike to Work.

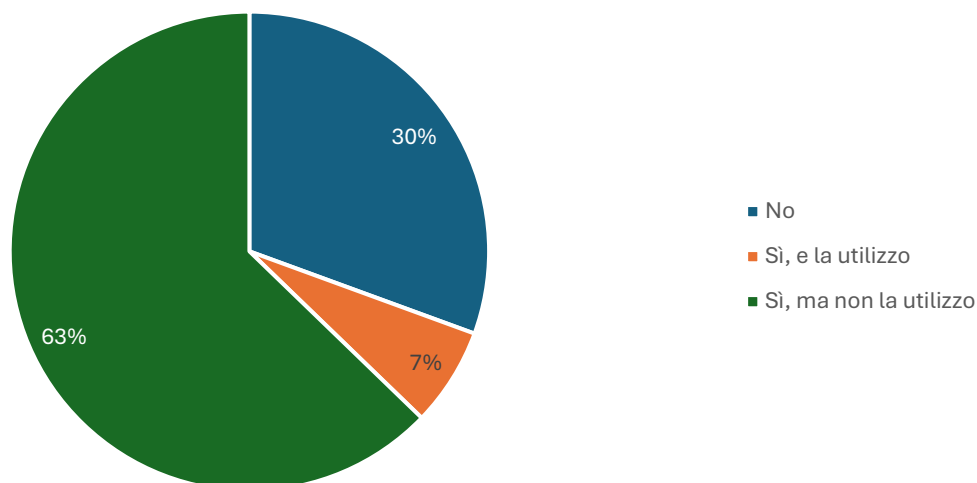


Grafico 39 - Conoscenza di Jojob per il bike to work

Dall’analisi della frequenza di utilizzo dell’app Jojob per il Bike to Work emerge che la maggior parte dei dipendenti la utilizza con regolarità. In particolare, 23 rispondenti dichiarano di usare l’app quasi sempre, ossia più di tre volte a settimana, mentre 7 persone la utilizzano spesso (1-2 volte a settimana) e altre 7 raramente (1-2 volte al mese).

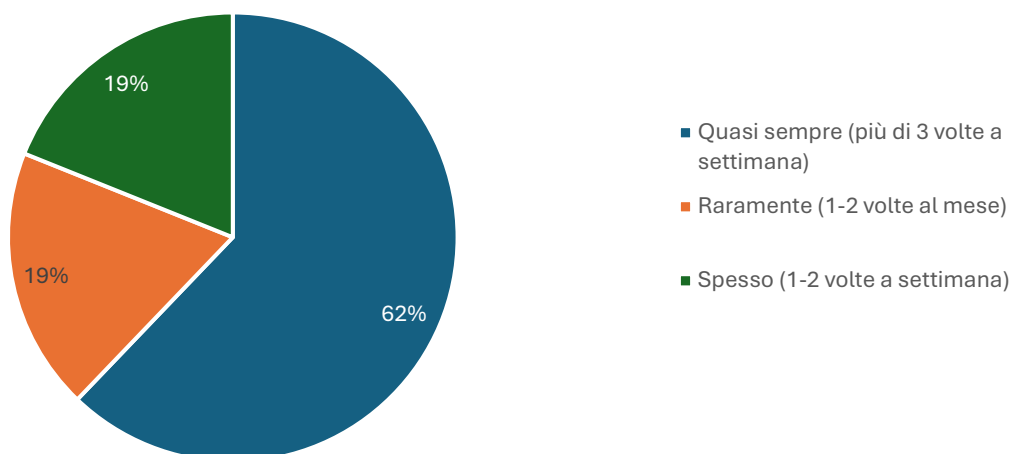


Grafico 40 - Frequenza di utilizzo Jojob per il bike to work³²

³² Rispetto al 2024, si registra una diminuzione nell'utilizzo dell'app per il Bike to Work. In particolare, una parte dei dipendenti che l'anno scorso la utilizzava frequentemente ha ridotto la frequenza: nel 2024 il 25% dei rispondenti la usava spesso, mentre il 13% la utilizzava raramente; oggi, invece, una quota di questi utenti ha spostato il proprio utilizzo verso la categoria “raramente”

Complessivamente, i rispondenti si dichiarano generalmente soddisfatti del servizio Bike to Work tramite l'app Jojob. La maggior parte degli utenti si colloca tra il livello “abbastanza soddisfatto” e “molto soddisfatto”, mentre solo una minima parte si dichiara per niente soddisfatta. Rispetto al 2024, il gradimento complessivo dell'app è aumentato; tuttavia, si registra anche una piccola quota di utenti che si dichiara per niente soddisfatta, mentre l'anno scorso una parte dei rispondenti era poco soddisfatta e nessuno si dichiarava totalmente insoddisfatto.

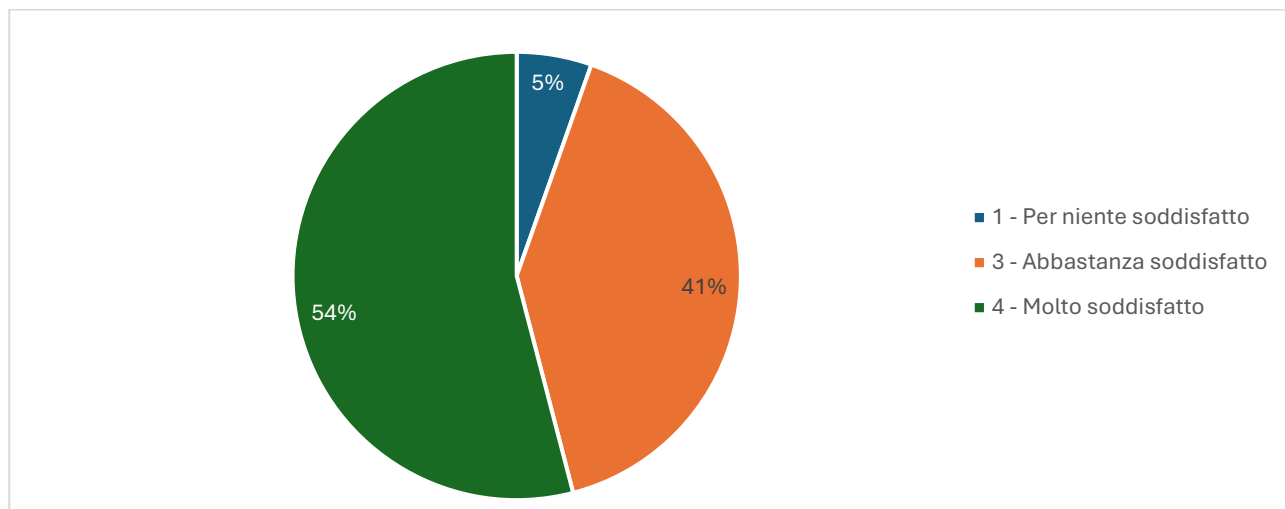


Grafico 41 - Grado di soddisfazione dell'utilizzo di Jojob per il bike to work

Dall'analisi delle motivazioni per cui i dipendenti non utilizzano l'app Jojob per il Bike to Work emerge che la principale ragione, indicata da circa il 70% dei rispondenti, è legata a fattori logistici o personali che rendono difficile o impossibile recarsi al lavoro in bicicletta. Una quota minore segnala problemi legati all'app stessa, come difficoltà d'uso o scarsa praticità, o la mancanza di una bicicletta o di un altro mezzo idoneo, corrispondenti rispettivamente a circa il 3% e il 6% dei rispondenti. Solo una piccola percentuale, di poco superiore all'1%, utilizza già la bicicletta o altri mezzi di micromobilità ma non è comunque interessata all'iniziativa.

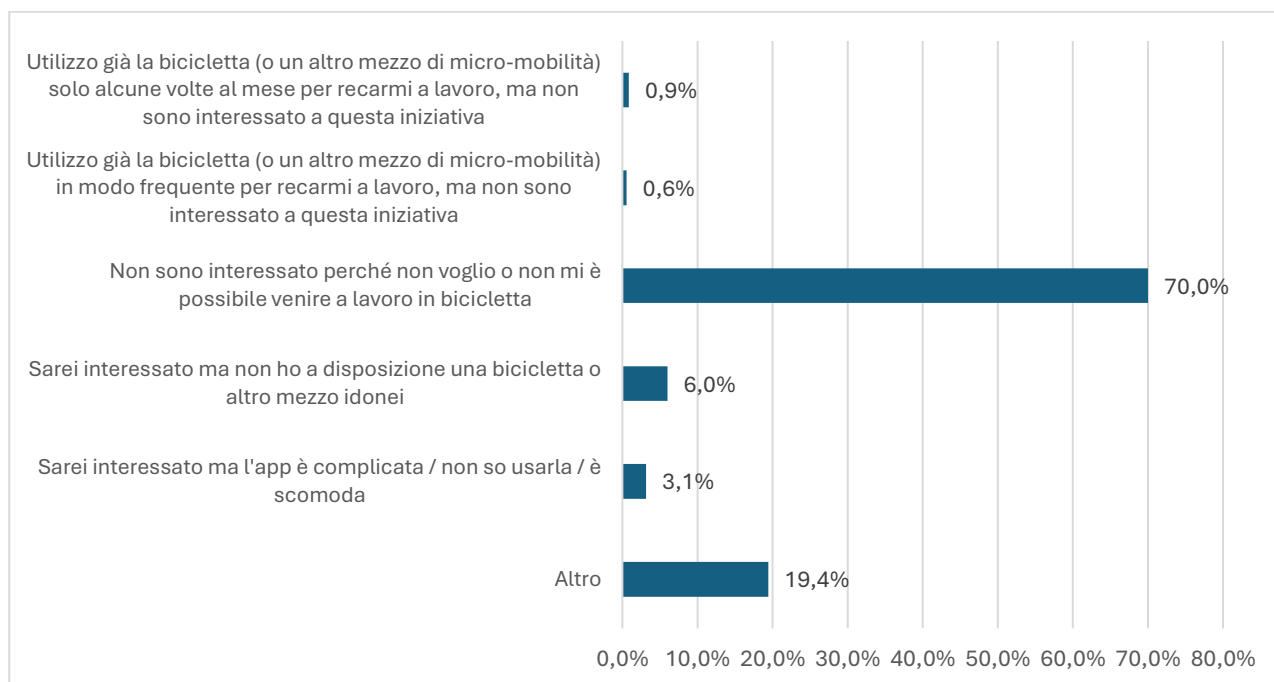


Grafico 42 - Motivazioni di mancato utilizzo di Jojob per il bike to work

Dall'analisi delle risposte aperte alla voce "Altro" emergono ulteriori elementi che confermano e arricchiscono le motivazioni già individuate. In particolare, la distanza tra il luogo di residenza e il posto di lavoro rappresenta il principale ostacolo all'utilizzo della bicicletta, menzionato nella quasi totalità dei commenti. Molti dipendenti dichiarano di abitare a più di 20-30 km dal luogo di lavoro, con casi che arrivano anche oltre i 40 km, rendendo di fatto impraticabile lo spostamento quotidiano in bici.

Un secondo tema ricorrente riguarda la mancanza di infrastrutture ciclabili sicure e continue. Numerosi rispondenti segnalano l'assenza di piste ciclabili lungo direttrici principali, oppure la presenza di tratti pericolosi, bui o troppo trafficati. Questo elemento si intreccia spesso con la distanza, poiché anche chi sarebbe disposto a percorrere qualche chilometro in bici rinuncia a causa della scarsa sicurezza stradale.

Diversi partecipanti menzionano poi la mancanza di servizi di supporto in azienda, come spogliatoi o docce, considerati indispensabili per chi percorre tragitti superiori ai 10 km o desidera evitare di restare sudato durante la giornata lavorativa.

Alcuni commenti sottolineano criticità di natura organizzativa o personale, come la necessità di portare con sé oggetti ingombranti (PC, borse) o la difficoltà di conciliare l'uso della bici con altre abitudini quotidiane (ad esempio attività fisica mattutina o gestione degli orari). Infine, un numero limitato di risposte fa riferimento a problemi legati all'app Jojob stessa, come il mancato riconoscimento dei bonus per chi è esterno all'azienda o difficoltà nell'interazione con altri utenti.

Dall'analisi emerge che, pur essendo la maggioranza dei rispondenti (circa 68%) raggiunta da una fermata dell'autobus, **il servizio di trasporto pubblico non risulta efficiente per il tragitto casa-lavoro**: oltre tre quarti di chi ha una fermata disponibile (307 su 381) dichiara infatti che la linea non è diretta e richiede cambi, rendendo il viaggio più lungo o scomodo. Un ulteriore 20% circa non dispone di alcuna fermata nelle vicinanze, mentre un 12% non sa se sia presente o meno, segnale di una limitata conoscenza o utilizzo del servizio di trasporto pubblico. Solo una quota minoritaria (circa 13%) afferma di avere accesso a una linea diretta utile per raggiungere il lavoro: questo evidenzia che, anche dove la copertura è presente, l'effettiva accessibilità del trasporto pubblico al luogo di lavoro rimane molto ridotta.

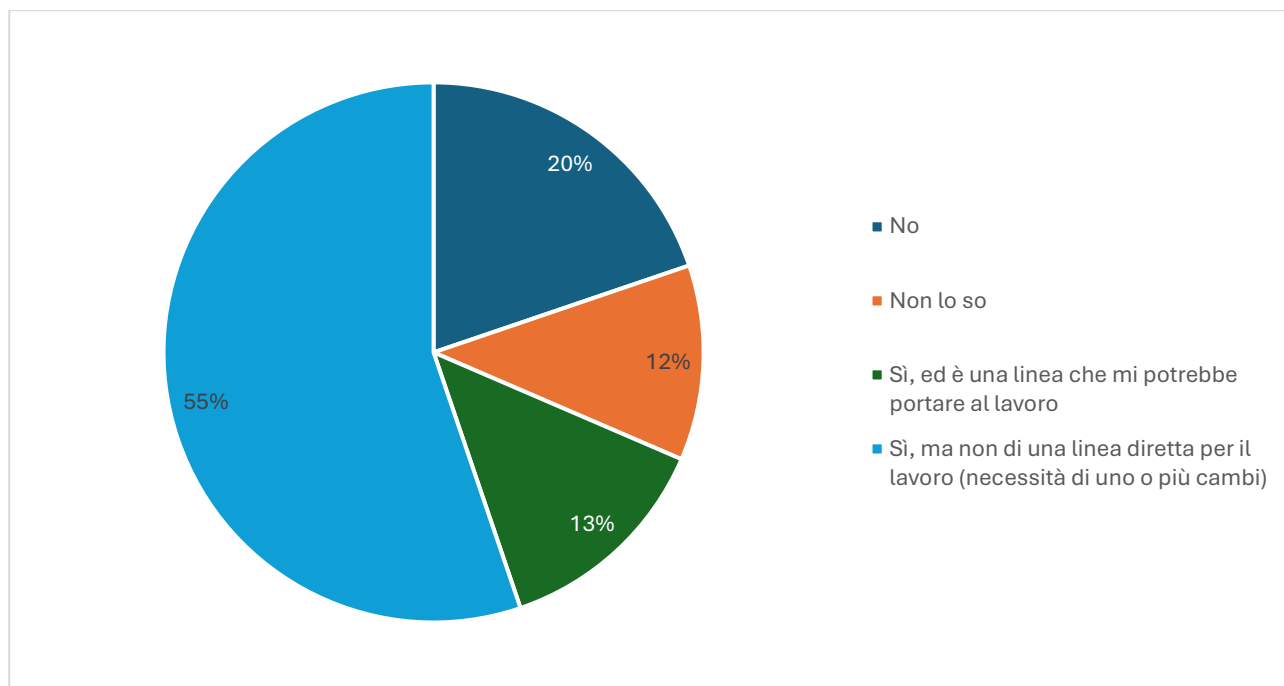


Figura 17 - Presenza fermate autobus nei pressi dell'abitazione

La disponibilità a utilizzare il trasporto pubblico si attesta su livelli incoraggianti: il 46% dei rispondenti si dichiara aperto a questa opzione e l'8% lo utilizza già, mentre il restante 46% non la considera praticabile.

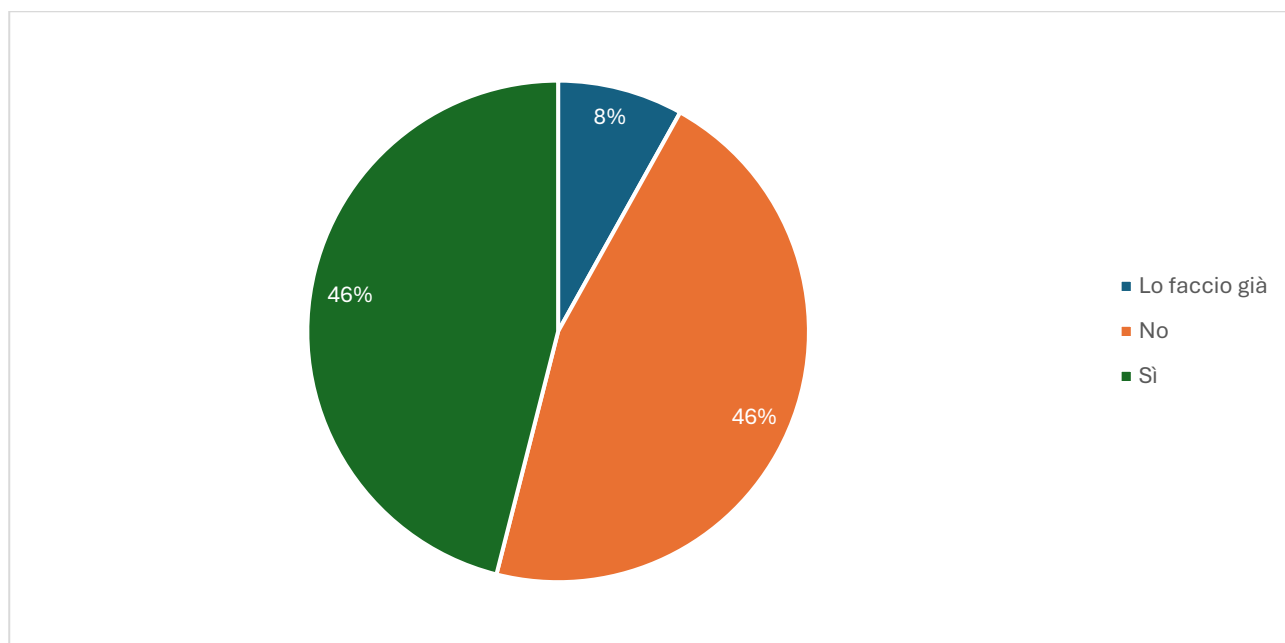


Figura 18 - Disponibilità nel effettuare il tragitto casa-lavoro con il TPL³³

Tra i fattori che potrebbero incentivare un maggiore utilizzo del trasporto pubblico, i partecipanti individuano principalmente la maggiore frequenza delle corse degli autobus (35%) e la presenza di agevolazioni tariffarie (31%). Seguono, con valori più contenuti, la vicinanza delle fermate all'abitazione (18%) e la puntualità del servizio (16%). Non sono invece considerate determinanti la frequenza dei treni né gli aspetti legati a sicurezza e comfort a bordo.

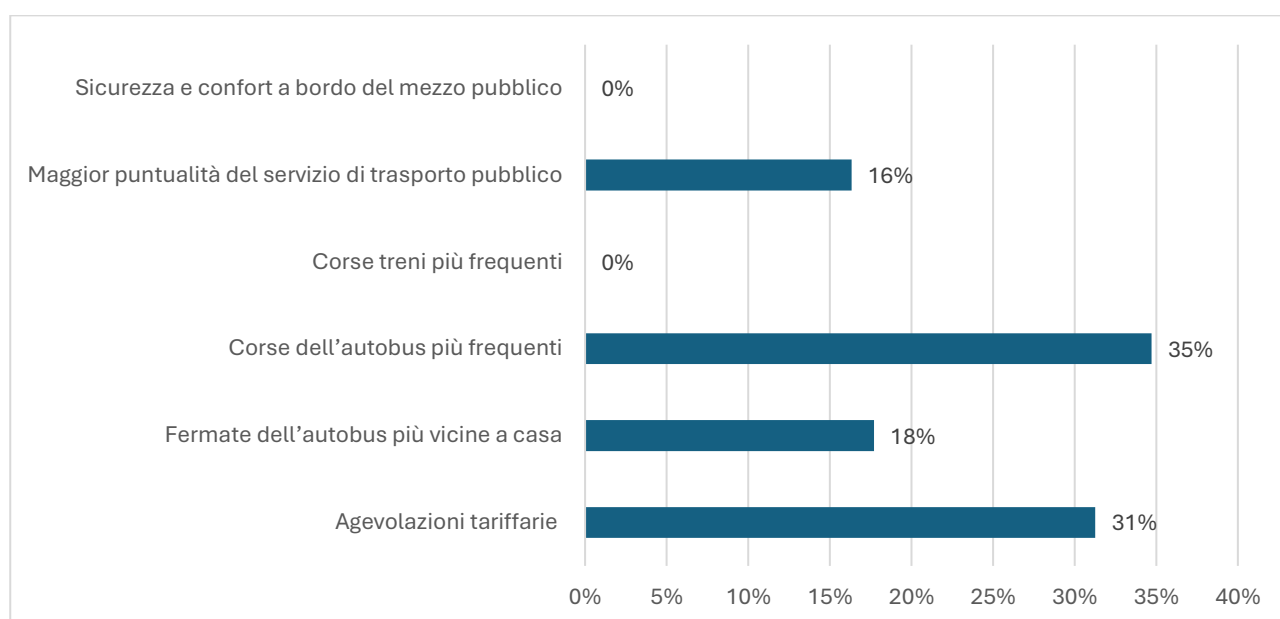


Figura 19 - Motivazioni che potrebbero incentivare il cambiamento verso il TPL

³³ Rispetto al 2024 risultano in aumento del 2% i rispondenti che utilizzano già il TPL. In diminuzione invece la percentuale dei rispondenti disponibili all'uso (58% nel 2024)

Alla domanda relativa all'interesse verso l'attivazione di nuove linee di autobus di collegamento tra Modena, Bologna e Sant'Agata Bolognese, emerge una forte propensione all'utilizzo del servizio.

Circa la metà dei rispondenti (49%) afferma che lo utilizzerebbe con una certa regolarità: il 32% "il più possibile", il 13% "spesso" (1-2 volte a settimana) e il 4% "solo occasionalmente". Un ulteriore 17% si dichiara incerto ma disponibile a provarlo, segnale di una potenziale apertura. Il 34% del campione non mostrerebbe interesse, motivando la scelta principalmente con la distanza o con il fatto di abitare in aree non coperte dai possibili itinerari.

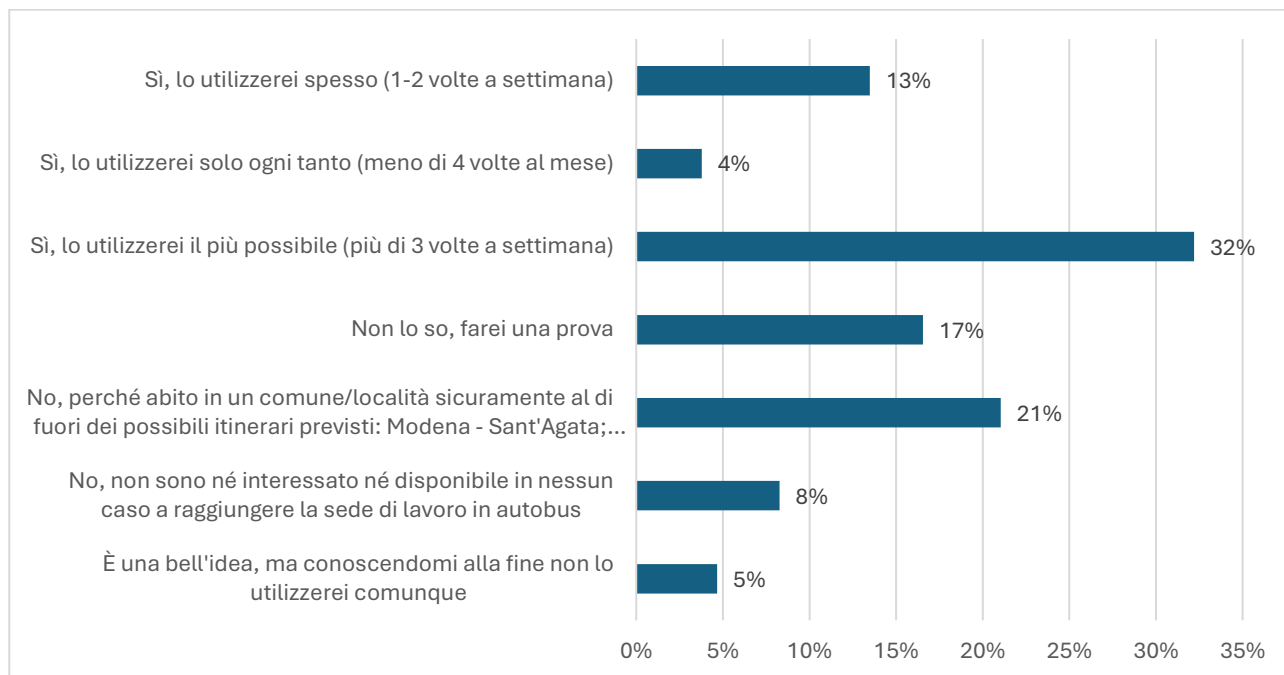


Figura 20 - Interesse nuove linee di collegamento

Dall'analisi delle risposte emerge che la maggior parte dei dipendenti è a conoscenza del servizio di navetta aziendale attivo tra la stazione di San Giovanni in Persiceto, il parcheggio del Cinema Multisala di Sant'Agata Bolognese e la sede di lavoro. Solo una quota limitata, pari al 3%, dichiara di non esserne informata (in diminuzione rispetto al 5,05% del 2024). **Tra coloro che conoscono il servizio, l'11% complessivamente lo utilizza con regolarità**, suddiviso tra chi lo prende alla stazione di San Giovanni in Persiceto (7%, nel 2024 i rispondenti erano il 6,52%) e chi invece lo utilizza dal parcheggio del Cinema Multisala (4%, in calo di del 2,52% rispetto al 2024). Una parte dei rispondenti (10%) afferma di conoscere la navetta e di trovarsi lungo un percorso compatibile, ma di non utilizzarla, lasciando intendere una potenziale disponibilità futura in caso di maggiore comodità o adattamento degli orari. La quota più consistente dei rispondenti (51%) conosce il servizio ma non lo considera una soluzione praticabile, principalmente per motivi legati al proprio itinerario — ad esempio per chi proviene da Modena - valore in lieve aumento (+2%) rispetto al 2024. Anche la percentuale di chi, pur essendo informato, non è interessato a usufruirne risulta in crescita, passando dal 21,8% del 2024 all'attuale 25%.

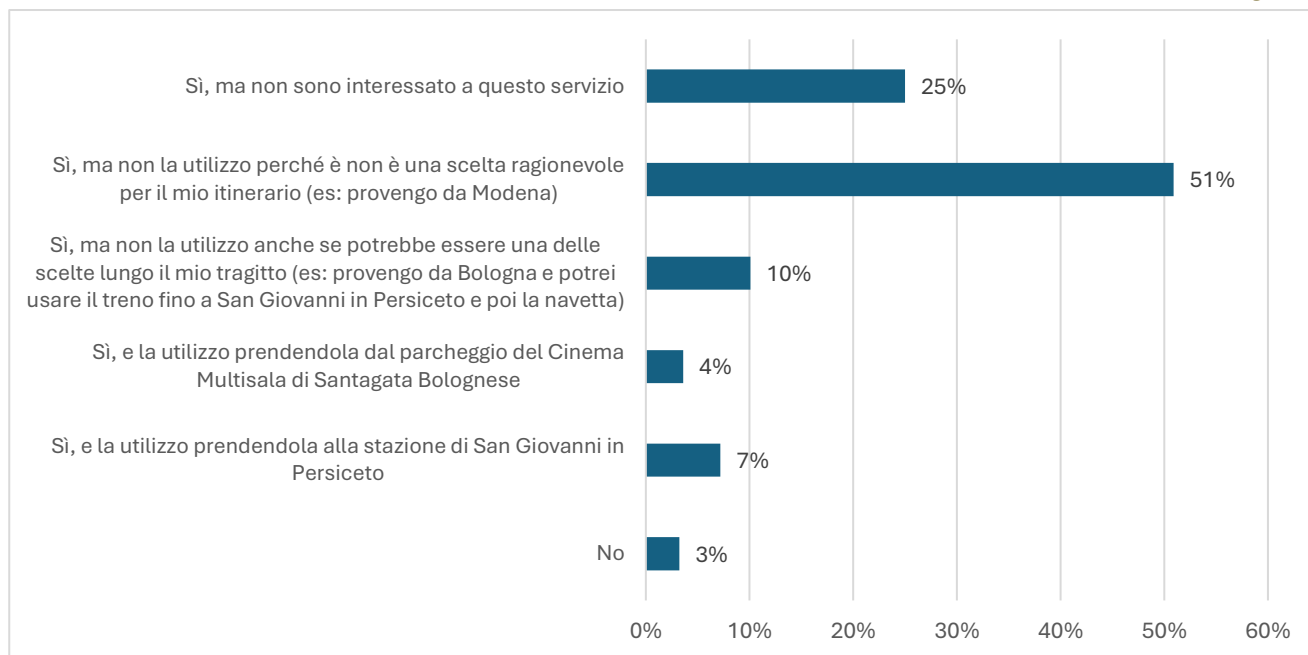


Figura 21 - Conoscenza del servizio navetta

Tra coloro che utilizzano il servizio di navetta aziendale, emerge una frequenza di utilizzo prevalentemente regolare. La maggior parte dei rispondenti (43%, -1% rispetto al 2024) dichiara di servirsi della navetta quasi sempre, mentre una quota più contenuta (37%, in aumento del 9% rispetto al 2024) la utilizza raramente. Una percentuale intermedia (20%, in calo del 8% rispetto al 2024) la utilizza con una certa costanza, pari a una o due volte a settimana.

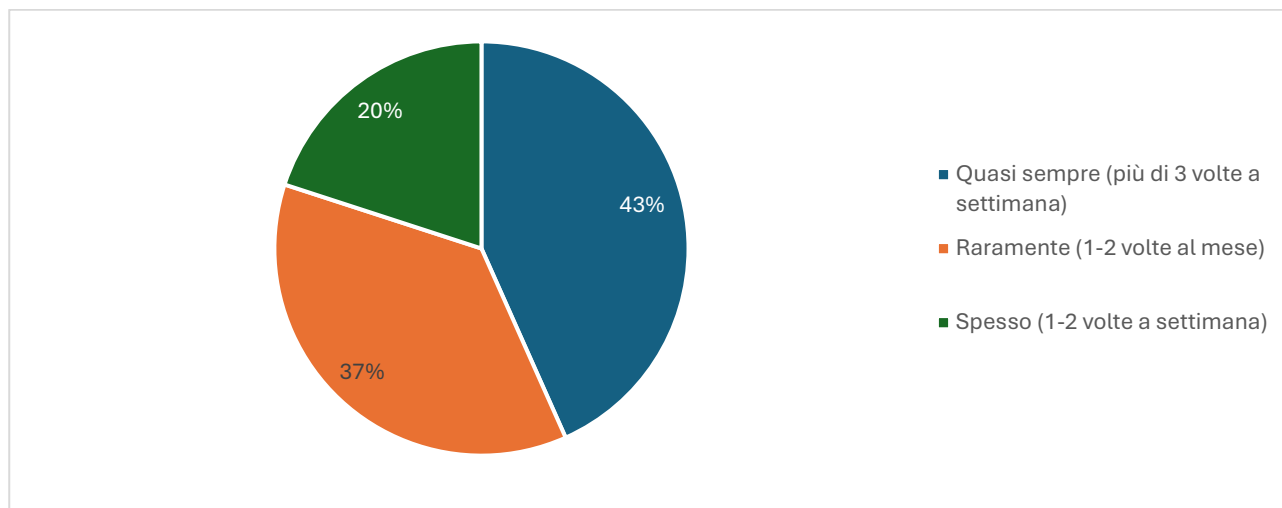


Figura 22 - Frequenza di utilizzo servizio navetta

La valutazione complessiva del servizio di navetta risulta positiva. La maggior parte degli utilizzatori (87%) si dichiara abbastanza o molto soddisfatta, con una leggera prevalenza di giudizi intermedi (“abbastanza soddisfatto”). Solo una quota residuale (13%) esprime invece un livello di soddisfazione basso. La valutazione complessiva del servizio di navetta risulta positiva. La maggior parte degli utilizzatori (87%) si dichiara abbastanza o molto soddisfatta, con una leggera prevalenza di giudizi intermedi (“abbastanza soddisfatto”). Solo una quota residuale (13%) esprime invece un livello di soddisfazione basso. Rispetto al 2024, non si rileva la presenza di personale non soddisfatto, nel 2024 il 4% era non soddisfatto e il 24% poco soddisfatto. In aumento la percentuale

delle persone molto soddisfatte (31% nel 2024) e delle persone abbastanza soddisfatte (41% nel 2024).

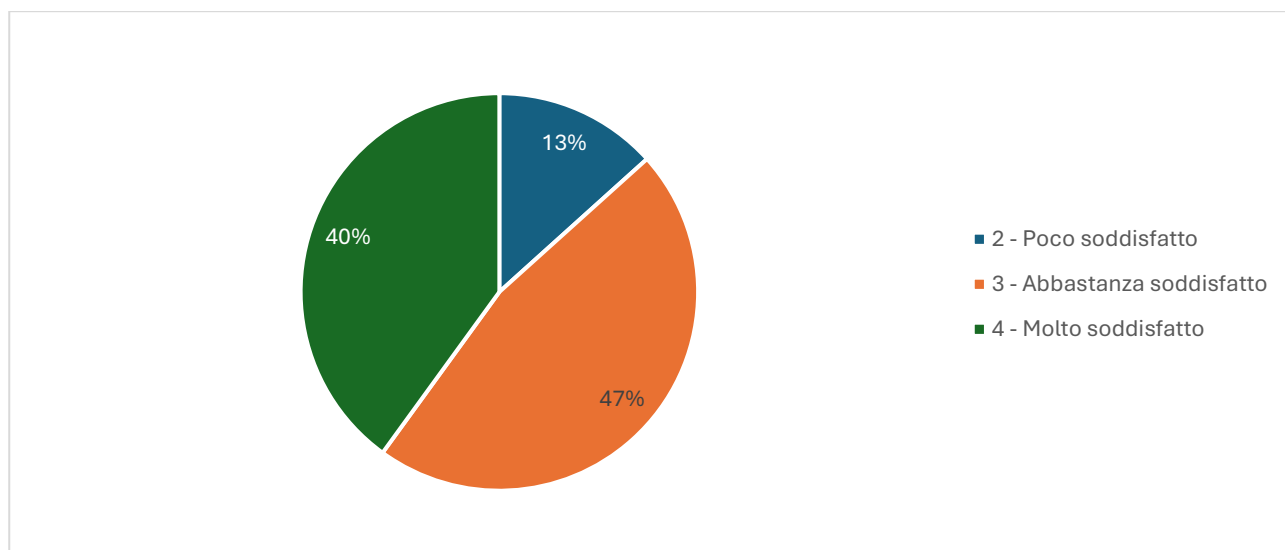


Figura 23 - Soddisfazione del servizio navetta

L'utilizzo del bike sharing per gli spostamenti casa-lavoro risulta ancora limitato tra i rispondenti. La grande maggioranza (82%) dichiara di non essere interessata a questa modalità di mobilità, mentre una quota minoritaria (16%) si mostra potenzialmente disponibile, a determinate condizioni. In particolare, l'11% afferma che prenderebbe in considerazione l'uso del bike sharing in presenza di incentivi economici, mentre il 5% dichiara che non aveva ancora pensato a questa possibilità ma sarebbe disposto a provarla in futuro. Solo una percentuale residuale (2%) utilizza già servizi di sharing mobility per il tragitto casa-lavoro.

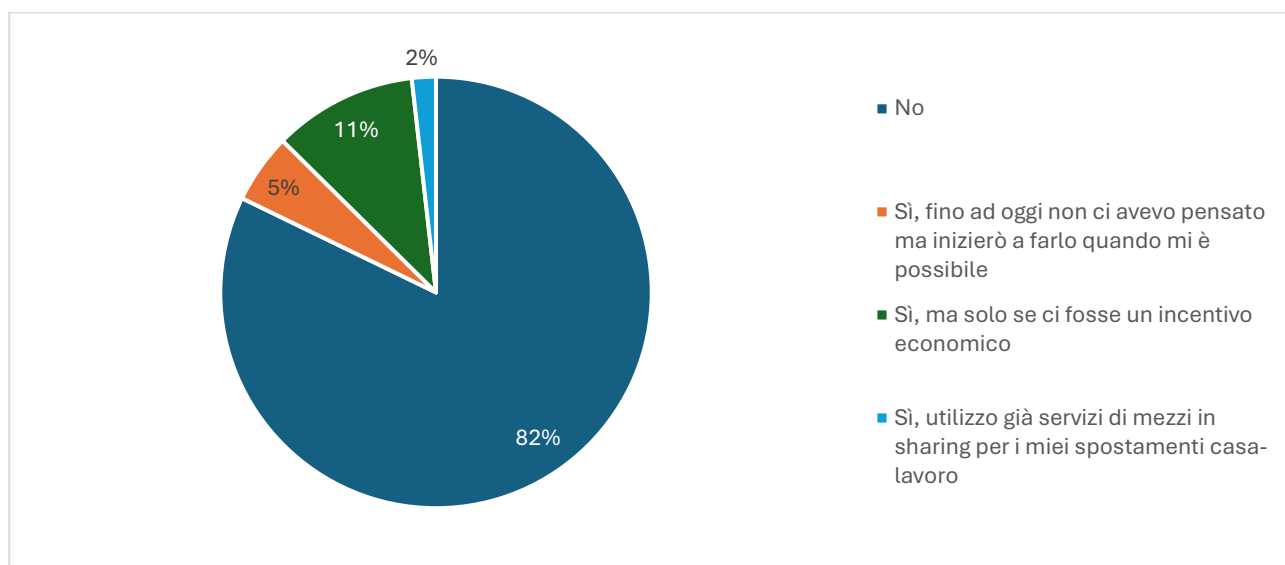


Figura 24 - Interesse verso l'utilizzo di un mezzo in bike sharing



Propensione al cambiamento

Le osservazioni fornite dai rispondenti mettono in luce alcune criticità strutturali e proposte concrete per migliorare la mobilità casa-lavoro e la sostenibilità complessiva degli spostamenti verso la sede di Sant'Agata Bolognese.

La tematica più ricorrente riguarda la necessità di potenziare i collegamenti da Modena, oggi considerati insufficienti o assenti. Molti dipendenti suggeriscono l'attivazione di nuove linee di navetta dedicate, analoghe a quelle già esistenti da Bologna, Modena e Cento, con eventuali fermate intermedie a Castelfranco Emilia, Nonantola o presso parcheggi scambiatori. Diverse proposte includono la possibilità di collegare la navetta agli orari dei treni, così da favorire l'intermodalità e l'uso del trasporto pubblico.

Tra i temi più segnalati emerge anche la carenza di parcheggi, indicata come una criticità ormai strutturale, che limita l'efficacia della flessibilità oraria. Molti suggeriscono l'ampliamento delle aree di sosta (anche mediante parcheggi multipiano) o l'introduzione di priorità per chi utilizza forme di mobilità sostenibile, come carpooling. In parallelo, viene proposta una migliore gestione dei parcheggi dedicati ai turnisti, in particolare nelle aree produttive.

Diversi rispondenti segnalano inoltre la necessità di ampliare gli orari, sia al mattino che al pomeriggio e le fermate del servizio navetta esistente, come ad esempio San Giovanni centro, così da renderlo più flessibile e adatto anche ai lavoratori con orari differenziati. Alcuni suggeriscono di prevedere corse aggiuntive a metà giornata, di estendere il servizio fino alle ore serali. Una possibile iniziativa per ridurre l'impatto ambientale potrebbe essere sostituire l'attuale navetta con un servizio navetta elettrica.

Altro tema trasversale riguarda la mobilità dolce, con numerose richieste di realizzazione di piste ciclabili sicure tra Modena, Nonantola e Sant'Agata, accompagnate da incentivi per l'acquisto di e-bike e da infrastrutture di supporto, come stalli coperti per le biciclette. Alcuni rispondenti si dichiarano favorevoli all'utilizzo della bicicletta, ma ne risultano di fatto impossibilitati a causa della distanza tra casa e luogo di lavoro.

In diversi commenti viene infine sottolineata l'importanza di incentivi economici per scegliere modalità di spostamento sostenibili — come incentivi per l'acquisto o per il noleggio di veicoli elettrici— nonché la proposta di promuovere maggiormente lo smart working per i ruoli che lo consentono, riducendo così la pressione sui parcheggi e i flussi di traffico. Alcuni rispondenti fanno presente che sarebbero disposti a cambiare l'attuale modalità di spostamento solo in caso in cui convenga economicamente.

Un ulteriore spunto di valore riguarda il carpooling aziendale, che viene considerato un'iniziativa positiva ma migliorabile. Alcuni suggeriscono di premiare i comportamenti virtuosi (ad esempio attraverso bonus o icone identificative nell'app Jojob) per facilitare l'incontro tra colleghi che non si conoscono e incoraggiare una partecipazione più ampia, molti esterni segnalano di non poter usufruire degli incentivi collegati all'utilizzo di Jojob.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, alcuni utenti dichiarano di essere disposti a utilizzarlo solo se i collegamenti fossero frequenti, puntuali e compatibili con gli orari di lavoro. Inoltre, ritengono accettabile il suo impiego solo quando il numero di cambi è limitato e il tragitto casa-lavoro non comporta, rispetto all'uso dell'auto, un aumento significativo dei tempi di percorrenza. Molti si dichiarano impossibilitati all'utilizzo a causa di vincoli famigliari.

Nel complesso, le segnalazioni indicano che i dipendenti sono molto sensibili al tema della mobilità sostenibile, ma richiedono soluzioni più integrate, flessibili e accessibili, che permettano di coniugare efficienza negli spostamenti, sostenibilità ambientale e migliore qualità della vita lavorativa.

Calcolo delle emissioni

L'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) mette a disposizione una banca dati dei **fattori di emissione medi relativi al trasporto stradale** aggiornati annualmente.

Fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia - 2022				
Categoria	Alimentazione auto	CO ₂ g/km	PM10 g/km	NOx g/km
Auto	Benzina	161,3337	0,024079	0,104462
Auto	Ibrido Benzina Non Plug-in	135,60138	0,024441	0,014258
Auto	Gasolio	167,10331	0,035887	0,46056
Auto	Ibrido Gasolio	137,58303	0,02502	0,057354
Auto	Benzina/gpl	154,71603	0,024035	0,057399
Auto	Benzina e metano	126,08822	0,023284	0,036834
Auto	Ibrido Benzina Plug-in	123,05876	0,022124	0,010264
Auto	Elettrica	0	0,020061	0
Moto	Benzina	107,84043	0,024275	0,086485
Scooter	Benzina	55,32385	0,067719	0,135197

Tabella 5 - Fattori di emissione

I dati elaborati dal questionario permettono di calcolare, per l'anno 2025, le emissioni di CO₂, NOx e PM10 emesse in un anno, durante il tragitto casa-lavoro. La stima prende in considerazione esclusivamente i dipendenti che effettuano il tragitto con autovettura, motociclo o scooter, utilizzando come parametro l'alimentazione del veicolo dichiarata dal rispondente.

Ai fini del calcolo, gli spostamenti effettuati in treno o in autobus vengono considerati a emissioni nulle. Si tratta di un'approssimazione metodologicamente accettabile, poiché tali servizi di trasporto pubblico vengono svolti indipendentemente dal numero di passeggeri e, di conseguenza, le emissioni prodotte non possono essere attribuite direttamente alla scelta individuale del dipendente. Inoltre, risulterebbe complesso quantificare la quota di emissioni imputabile al singolo passeggero, in quanto influenzata da numerosi fattori quali la tipologia del mezzo, la sua efficienza, il livello di riempimento e la porzione di tratta effettivamente associabile al viaggio del dipendente. Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, l'assunzione di emissioni nulle è ulteriormente giustificata dal fatto che le linee utilizzate risultano integralmente elettrificate, annullando di fatto le emissioni locali associate allo spostamento.

Si riporta di seguito la metodologia di calcolo delle emissioni inquinanti:

1. Numero di giorni in sede

Il primo passaggio è relativo alla quantificazione dei giorni in sede da parte di ogni lavoratore nell'arco dell'anno. Per il calcolo del numero di giorni lavorativi svolti annualmente in presenza dal singolo rispondente, si considera un totale di 227 giorni lavorativi all'anno, corrispondenti a 45 settimane lavorative, ottenuto considerando 10 giorni/anno di festività, 104 giorni/anno di fine settimana, 24 giorni/anno di ferie. Per i white collar, il numero di giorni lavorativi saranno "depurati" del numero di giorni di smart-working dichiarati.³⁴

³⁴ I giorni di Smart Working mensili sono stati classificati nel seguente modo: chi non ha lavorato in Smart Working è considerato con zero giorni al mese; chi ha lavorato da zero a tre giorni al mese è considerato con 1,5 giorni; da tre a sei giorni al mese sono considerati 4,5 giorni; da sei a nove giorni al mese sono considerati 7,5 giorni; infine, da nove a dodici giorni al mese sono considerati 10,5 giorni.

2. Percorrenza.

I rispondenti hanno dichiarato i chilometri casa-lavoro percorsi settimanalmente. Per i rispondenti che hanno dichiarato di utilizzare una combinazione di mezzi, si è considerata solo la parte di tragitto percorsa in auto, moto o scooter. I chilometri dichiarati sono stati poi riparametrati per ottenere il valore medio giornaliero nei giorni lavorativi. Questo dato è stato confrontato con la fascia di distanza, il numero di giorni di smart mensili e con il domicilio dichiarato al fine di verificarne la coerenza.

3. Calcolo emissioni del singolo rispondente

Per ogni intervistato sono state calcolate le emissioni annuali di CO₂, NOx e PM10 emesse durante gli spostamenti casa-lavoro. I fattori di emissioni considerati per ciascun rispondente sono correlati dal tipo di mezzo utilizzato.

$$M_{\text{inquinante/rispondente,mezzo}} = \frac{\text{Percorrenza} \times F_{\text{inquinante}} \times \text{Giorni in sede}}{1000}$$

con:

- $M_{\text{inquinante/rispondente,mezzo}}$: massa totale annuale di inquinante emessa per rispondente [kg/anno]. La massa totale annuale viene calcolata per ciascuna tipologia di mezzo.
- $F_{\text{inquinante}}$: fattore di emissione medio inquinante. "Passenger Cars" riferito al tipo di alimentazione dell'auto [g/km], "Motorcycles" riferito alle moto [g/km]; "Mopeds" riferito agli scooter [g/km]

4. Calcolo delle emissioni totali per ciascuna tipologia di mezzo

Per ciascuna delle sostanze in questione, per ogni mezzo utilizzato, è stata calcolata la massa totale di inquinante emessa annualmente

$$M_{\text{tot-annuale inquinante,mezzo}} = \sum_{n \text{ rispondenti}} M_{\text{inquinante/rispondente,mezzo}}$$

Massa di inquinante emessa annualmente dal totale dei rispondenti per ciascuna tipologia di mezzo [kg/anno]			
Mezzo	CO ₂	NOx	PM10
Auto	650.636,01	124,05	1.017,14
Moto	2.560,56	0,58	2,05
Scooter	0,53	0,64	1,28

Per poter calcolare le emissioni totali di ciascun inquinante prodotte dai rispondenti, sono state sommate le masse totali emesse settimanalmente:

$$\begin{aligned} M_{\text{tot-annuale inquinante}} &= M_{\text{tot-annuale inquinante-auto}} + M_{\text{tot-annuale inquinante-moto}} \\ &+ M_{\text{tot-annuale inquinante-scooter}} \end{aligned}$$

Massa di inquinante emessa annualmente dal totale dei rispondenti [kg/anno]		
CO ₂	NOx	PM10
653.197,10	125,27	1.020,47



Successivamente, è necessario valutare, per ciascun inquinante, le emissioni settimanali prodotte da ciascun rispondente:

$$M_{annuale/rispondente} = M_{tot - annuale inquinante} / n^{\circ} rispondenti$$

con: $n^{\circ} rispondenti$: numero totale di rispondenti (556)

Massa di inquinante emessa annualmente da ciascun rispondente [kg/anno]		
CO ₂	NOx	PM10
1174,81	0,23	1,84

5. Calcolo emissioni totali

Per ciascun inquinante considerato, sono stati estesi i risultati ottenuti sul campione al numero totale di lavoratori al fine di determinare le emissioni totali :

$$M_{tot annuale} = M_{annuale/rispondenti} \times n^{\circ} lavoratori$$

con: $n^{\circ} lavoratori$: numero totale di lavoratori afferenti alla sede (3800)

Massa di inquinante emessa annualmente dai dipendenti Automobili Lamborghini [kg/anno]		
CO ₂	NOx	PM10
4.464.296,72	856,16	6.974,46

Parte progettuale

Le misure proposte nell'ambito del PSCL vengono definite a partire dall'incrocio tra la domanda di trasporto, analizzata attraverso il questionario ai dipendenti, e l'offerta di servizi aziendali e pubblici, a cui vengono aggiunti, come parametri fondamentali di progetto, la propensione al cambiamento dichiarata dai dipendenti e le risorse economiche ed umane a disposizione dell'azienda.

Progettazione delle misure

Diverse sono le misure che possono essere previste nell'ambito di un PSCL per incentivare comportamenti virtuosi e orientare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, contribuendo al decongestionamento del traffico veicolare nelle aree urbane. La definizione delle misure da implementare in un PSCL è strettamente legata ai risultati emersi dalle indagini condotte che dovrebbero mettere in evidenza come e a quali condizioni i dipendenti siano disposti a modificare le proprie abitudini di viaggio verso modi di trasporto più sostenibili.

Le linee guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL, individuano degli assi di intervento/strategie di interesse per l'azienda.

- ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA
- ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO
- ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ
- ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ
- ASSE 5 - ULTERIORI MISURE

Descrizione delle misure attualmente attive

Si riportano di seguito le azioni attualmente attive per ciascun asse di interesse e il loro relativo monitoraggio.

ASSE	AZIONE	MONITORAGGIO
ASSE 1	AZIONE 1.1 – Promozione del progetto Jojob – Carpooling L'azienda ha mantenuto attiva, anche per l'anno 2025, l'applicazione Jojob per incentivare gli spostamenti casa-lavoro effettuati in carpooling. L'utilizzo dell'app è promosso attraverso le seguenti attività: • riconoscimento di 0,50€/tratta effettuato in carpooling nel percorso casa-lavoro; • organizzazione di giornate di comunicazione dell'utilizzo dell'app (a carico dell'erogatore del servizio, Jojob); • organizzazione di eventi e contest (giornate o periodi) in cui vengono premiati ulteriormente chi effettua il numero maggiore di spostamenti casa-lavoro in Carpooling. Le premialità possono essere di natura economica ma anche attraverso gadget, servizi, esperienze, ecc. a discrezione dell'azienda. Risorse 2025: 44.785 € (fondi destinati all'app Jojob sia per il carpooling che per il bike to work)	Successo dell' iniziativa con necessità da parte dell' azienda di aumentare del 51% il budget a disposizione delle iniziative legate alla piattaforma Jojob
ASSE 2	AZIONE 2.1 – Servizio di navetta aziendale L'azienda ha mantenuto attivo il servizio di navetta aziendale che parte dalla stazione di San Giovanni in Persiceto, fa tappa al parcheggio del cinema multisala di Sant'Agata Bolognese e poi giunge alla sede produttiva di Lamborghini S.p.A.	Successo dell' iniziativa con un aumento dei passeggeri del 42% (da 69 media giornaliera passeggeri gennaio a 98 media giornaliera passeggeri novembre)
ASSE 3	AZIONE 3.1 – Promozione del progetto Jojob - Bike to Work L'azienda ha mantenuto attiva, anche per l'anno 2025, l'applicazione Jojob per incentivare gli spostamenti casa-lavoro effettuati in bicicletta. L'utilizzo dell'app verrà promosso attraverso le seguenti attività: • riconoscimento di 0,35€/km effettuato in bicicletta nel percorso casa-lavoro; • organizzazione di giornate di comunicazione dell'utilizzo dell'app (a carico di Jojob); • organizzazione di eventi e contest in cui vengono premiati ulteriormente chi effettua il numero maggiore di spostamenti casa-lavoro in bicicletta. Le premialità possono essere di natura economica ma anche attraverso gadget, servizi, esperienze, ecc. a discrezione dell'azienda. Risorse 2025: 44.785 € (fondi destinati all'app Jojo sia per il bike to work che per il carpooling)	Successo dell' iniziativa con necessità da parte dell' azienda di aumentare del 51% il budget a disposizione delle iniziative legate alla piattaforma Jojob
	AZIONE 3.2 – Realizzazione di spazi di deposito sicuro e attrezzato per le biciclette L'azienda ha effettuato lo spostamento di rastrelliere, complessivamente 30 posti bici, da area scoperta ad area con tettoia	---
ASSE 4	AZIONE 4.1 – Smartworking Applicazione del nuovo contratto integrativo Aziendale con possibilità di 12 giorni al mese di smartworking per i dipendenti impiegati e venerdì di flessibilità per gli operatori diretti	Dal questionario risulta un aumento delle percentuali di fruizione dello smart working.



ASSE 5	AZIONE 5.1 – Coinvolgimento degli Enti L'azienda si è inserita in un percorso partecipativo avviato dalla Città Metropolitana di Bologna, la quale ha creato un network di aziende, chiamato "Club Pro", suddivise per differenti zone della città metropolitana e che ha come fine quello di creare delle aggregazioni di aziende capitanate da un'azienda che avrà come ruolo quello del "Mobility Manager di Prossimità" e che questa raccolga le istanze e le esigenze delle altre aziende del medesimo bacino da riportare alla Città Metropolitana. Lamborghini S.p.A. si è proposta come azienda capofila per sua zona di influenza (nord-ovest della C.M.B.).	In collaborazione con la città metropolitana di Bologna, con il comune di San Giovanni in Persiceto, con il comune di Sant'Agata Bolognese e con Confindustria Emilia sono stati organizzati tre incontri volti a creare una nuova linea pubblica utile a servire il territorio nei percorsi e negli orari utili ai lavoratori di Automobili Lamborghini
	AZIONE 5.2 – Servizio di ricarica auto elettriche Dal 2023 l'azienda ha sempre incrementato il numero di punti di ricarica a disposizione dei dipendenti che hanno un'auto elettrica. Nel corso del 2024 è stata bandita la gara per la realizzazione di ulteriori 21 colonnine (42 postazioni di ricarica), da installare nel 2025.	Avvenuta installazione di nuove colonnine di ricarica elettrica con possibilità di ricarica per 56 vetture
	AZIONE 5.3 – Campagne di comunicazione e coinvolgimento Attività di comunicazione e coinvolgimento dei dipendenti sulle iniziative e attività dell'azienda sull'ambito della mobilità sostenibile, mostrando i benefici ambientali ed economici, le soluzioni in campo e le opportunità già esistenti al di fuori dell'azienda.	E' stata organizzata una campagna comunicativa e di incentivi economici all'utilizzo del carpooling in occasione della settimana Europea della mobilità
	AZIONE 5.4 – Coordinamento delle attività di mobilità aziendale L'attività del Mobility Manager Aziendale è stata potenziata attraverso attività aggiuntive e in particolare di definizione del budget annuale da poter spendere sulle attività di mobilità e rimodularlo anche sulla base dell'analisi di reale efficacia delle azioni svolte.	Sono state organizzate dal mobility manager Aziendale incontri con cadenza mensile della commissione tecnica bilaterale su la mobilità. È stata creata una nuova comunicativa per tutte le Azioni riguardanti la mobilità (nuova pagina unica su la rete intranet Aziendale e nuovo indirizzo mail specifico della mobilità monitorato quotidianamente)

Tabella 6 - Misure attive

L'Azienda in accordo con i rappresentanti dei lavoratori ha deciso di includere un indicatore referente alla mobilità sostenibile all'interno del premio di produzione, tale indicatore fa riferimento all'utilizzo di Jojob. La mobilità è stata scelta come principale indicatore in riferimento alla sostenibilità ambientale che i lavoratori possono influenzare attraverso i loro comportamenti.



Descrizione delle misure da implementare

Si riportano di seguito le azioni da implementare per ciascun asse di interesse.

ASSE	AZIONE
ASSE 1	AZIONE 1.1 – Promozione del progetto Jojob – Carpooling Anche per l'anno 2026 l'azienda manterrà attiva l'applicazione Jojob per incentivare gli spostamenti casa-lavoro effettuati in carpooling. L'utilizzo dell'app verrà promosso attraverso le seguenti attività: • riconoscimento di 0,50€/tratta effettuato in carpooling nel percorso casa-lavoro; • organizzazione di attività promozionali in occasione della settimana europea della mobilità
ASSE 2	AZIONE 2.1 – Servizio di navetta aziendale L'azienda manterrà attivo il servizio di navetta aziendale che parte dalla stazione di San Giovanni in Persiceto, fa tappa al parcheggio del cinema multisala di Sant'Agata Bolognese e poi giunge alla sede produttiva di Lamborghini S.p.A. Per il 2026 il servizio verrà rimodulato sull'effettivo uso e verrà valutata l'attivazione di una navetta che parte dalla stazione di Castelfranco Emilia.
ASSE 3	AZIONE 3.1 – Promozione del progetto Jojob - Bike to Work Anche per l'anno 2026 l'azienda manterrà attiva l'applicazione Jojob per incentivare gli spostamenti casa-lavoro effettuati in bicicletta. L'utilizzo dell'app verrà promosso attraverso: • riconoscimento di 0,35€/km effettuato in bicicletta nel percorso casa-lavoro; • organizzazione di giornate di comunicazione dell'utilizzo dell'app (a carico di Jojob); • Organizzazione di attività promozionali in occasione della settimana europea della mobilità. AZIONE 3.2 – Installazione di nuove colonnine per la ricarica di biciclette elettriche L'azienda prevede di installare 16 punti di ricarica per biciclette elettriche, con ricarica libera.
ASSE 4	AZIONE 4.1 – Smartworking Applicazione del nuovo contratto integrativo Aziendale con possibilità di 12 giorni al mese di smartworking per i dipendenti impiegati e venerdì di flessibilità per gli operatori diretti
ASSE 5	AZIONE 5.1 – Coinvolgimento degli Enti L'azienda si è inserita in un percorso partecipativo avviato dalla Città Metropolitana di Bologna, la quale ha creato un network di aziende, chiamato "Club Pro", suddivise per differenti zone della città metropolitana e che ha come fine quello di creare delle aggregazioni di aziende capitanate da un'azienda che avrà come ruolo quello del "Mobility Manager di Prossimità" e che questa raccolga le istanze e le esigenze delle altre aziende del medesimo bacino da riportare alla Città Metropolitana. Lamborghini S.p.A. si è proposta come azienda capofila per sua zona di influenza (nord-ovest della C.M.B.). Fra i temi che l'azienda intende apportare come prioritari nel confronto con gli Enti vi è quella del potenziamento del servizio di trasporto pubblico di collegamento fra la città di Bologna e la città di Modena con la sede produttiva di Sant'Agata Bolognese. AZIONE 5.2 – Servizio di ricarica auto elettriche Dal 2023 l'azienda ha sempre incrementato il numero di punti di ricarica a disposizione dei dipendenti che hanno un'auto elettrica. Per il 2026, l'azienda prevede l'installazione di 12 nuovi punti di ricarica. Complessivamente si raggiungerà quota 68 punti di ricarica per auto elettriche, utilizzabili dai dipendenti ad un prezzo calmierato proposto dall'azienda.

Tabella 7 - Misure da implementare

L'Azienda in accordo con i rappresentanti dei lavoratori ha deciso di includere un indicatore referente alla mobilità sostenibile all'interno del premio di produzione, tale indicatore fa riferimento all'utilizzo di Jojob. La mobilità è stata scelta come principale indicatore in riferimento alla sostenibilità ambientale che i lavoratori possono influenzare attraverso i loro comportamenti.



Definizione dei benefici conseguibili con attuazione delle misure

Per ogni misura adottata è necessario stimare i benefici ambientali che si possono conseguire nell'arco di un anno con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM₁₀). La stima dei benefici ambientali può essere ottenuta adottando le tre seguenti procedure di calcolo che sono distinte a seconda della tipologia di misura prevista nel PSCL:

- Procedura n. 1: va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato a favore di spostamenti in bicicletta o a piedi o con un mezzo del trasporto pubblico locale (TPL); tale procedura va applicata anche in presenza di misure volte a favorire lo smart working o il co-working;
- Procedura n. 2: va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato perché fruisce di servizi di car pooling o car sharing (aziendali o privati);
- Procedura n. 3: va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato perché fruisce di servizi di trasporto collettivo aziendale (navette).

Poiché l'obiettivo principe del PSCL è la riduzione del traffico veicolare privato, tutte le procedure di calcolo proposte si basano sulla riduzione delle percorrenze effettuate con l'autovettura privata.

Procedura n. 1

La riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura Δkm_{auto} determinata da smart working e/o co-working e/o anche dagli spostamenti effettuati in bicicletta, a piedi o con il TPL, è valutabile mediante la seguente formula:

$$\Delta km_{auto} = \left(\frac{U_t}{\delta} \right) * L$$

dove:

- U_t è il numero di dipendenti sottratti all'uso dell'autovettura per effetto dello smart working e/o co-working e/o perché quotidianamente si spostano a piedi, in bicicletta e con i mezzi del TPL per raggiungere la sede di lavoro;
- δ è il tasso medio di occupazione di un'autovettura (da porre uguale a 1,2);
- L è la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km, effettuata dal dipendente per raggiungere la sede di lavoro utilizzando il mezzo privato ed evitata a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL.

Per la stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti (ΔEmi_{inq} espressa in kg/anno) dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata (Δkm_{auto}) a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL, si propone la seguente formula:

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



in cui:

- Op è il numero di giorni in un anno in cui il dipendente è in smart working e/o co-working e/o si sposta a piedi, in bici o con il TPL per raggiungere la propria sede di lavoro;
- Fe_{Inq} sono i fattori di emissione medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO_2 , NO_x e PM_{10}) espressi in grammi/km.

Procedura n. 2

La riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura (Δkm_{auto}) derivante dalla fruizione di un servizio di sharing mobility o di car pooling è valutabile con la stessa formula della procedura 1:

$$\Delta km_{auto} = \left(\frac{U_t}{\delta} \right) * L$$

In aggiunta, è necessario stimare le percorrenze con le autovetture condivise (Km_{sm}), utilizzando la seguente formula:

$$Km_{sm} = Nol * Km_{nol}$$

in cui:

- Nol è il numero di noleggi giornalieri di veicoli condivisi;
- Km_{nol} è la stima della percorrenza media (in km) di un veicolo in sharing o pooling durante un noleggio.

Per la stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti (ΔEmi_{inq} espressa in kg/anno) dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata a seguito della fruizione di sistema di sharing mobility o di car pooling, si propone la seguente formula:

$$\Delta Emi_{inq} = \frac{(\Delta Km_{Auto} * Fe_{auto} * Gs)}{1000} - \frac{(Km_{ms} * Fe_{sm} * Gs)}{1000}$$

in cui:

- Gs è l'operatività dell'intervento proposto, ossia il numero di giorni lavorativi medi all'anno in cui si fruisce di un veicolo di sharing mobility o in car pooling;
- Fe_{auto} sono i fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO_2 , NO_x e PM_{10}), espressi in grammi/km, per l'autovettura privata non più utilizzata dal dipendente nei suoi spostamenti casa-lavoro;
- Fe_{sm} sono i fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO_2 , NO_x e PM_{10}), espressi in grammi/km, per l'autovettura presa in condivisione.

Ai fini della scelta dei fattori di emissione valgono le medesime considerazioni fatte per la procedura 1. Si tenga altresì conto che, se i mezzi a noleggio o del car pooling sono ad alimentazione elettrica,



i relativi fattori di emissione, in prima approssimazione, si possono considerare uguali a zero. In tal caso il sottraendo della formula ΔEmi_{inq} diviene pari a zero.

Procedura n. 3

La riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura (ΔKm_{Auto}) derivante dalla fruizione di un servizio di mobilità aziendale condivisa (navetta) è valutabile con la stessa formula indicata per le procedure 1 e 2:

$$km_{auto} = \left(\frac{Ut}{\delta} \right) * L$$

In aggiunta, è necessario stimare le percorrenze effettuate con la navetta aziendale (Km_{az}), utilizzando la seguente formula:

$$Km_{az} = viaggi * km_{viag}$$

in cui:

- viaggi è il numero di viaggi giornalieri del veicolo aziendale in condivisione, sia in andata che in ritorno;
- km_{viag} è la stima della percorrenza (in km) di un veicolo aziendale condiviso per ogni viaggio. Per la stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti (ΔEmi_{inq} espressa in kg/anno) dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata a seguito della fruizione del sistema di mobilità aziendale condivisa, si propone la seguente formula:

$$\Delta Emi_{inq} = \frac{(\Delta Km_{Auto} * Fe_{auto} * Gs)}{1000} - \frac{(Km_{az} * Fe_{az} * Gs)}{1000}$$

- Gs è l'operatività dell'intervento proposto, ossia il numero di giorni lavorativi medi all'anno in cui si fruisce di un veicolo aziendale in condivisione;
- Fe_{auto} sono i fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO₂, NOx e PM10), espressi in grammi/km, per l'autovettura privata non più utilizzata dal dipendente nei suoi spostamenti casa-lavoro;
- Fe_{az} sono i fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO₂, NOx e PM10), espressi in grammi/km, con riferimento al veicolo aziendale in condivisione.

Ai fini della scelta dei fattori di emissione valgono le medesime considerazioni fatte per la procedura 1. Si tenga altresì conto che, se i mezzi aziendali in condivisione sono ad alimentazione elettrica, i relativi fattori di emissione, in prima approssimazione, si possono considerare uguali a zero. In tal caso il sottraendo della formula ΔEmi_{inq} diviene pari a zero.

L'attuazione delle misure individuate genera ricadute positive per il personale dipendente, per l'organizzazione aziendale e per la collettività nel suo complesso.

Di seguito sono illustrati, per ciascuna misura prevista, i principali benefici attesi³⁵.

AZIONE	DIPENDENTI PROPENSI	BENEFICI DIPENDENTE	BENEFICI AZIENDA	BENEFICI COLLETTIVITÀ
Azione 1.1	1.330 ³⁶	- Risparmio economico/incentivo economico - Riduzione dello stress legato al traffico e al parcheggio - Possibilità di socializzare con colleghi	- Meno auto private in ingresso - Riduzione della domanda di parcheggi - Immagine aziendale più sostenibile - Creazione di un senso di comunità tra i dipendenti	- Riduzione del traffico - Riduzione dell'inquinamento acustico. - Minori emissioni³⁷ $\Delta Emi_{CO_2} = 203.483 \text{ kg/anno}$ $\Delta Emi_{NOx} = 383 \text{ kg/anno}$ $\Delta Emi_{PM10} = 39 \text{ kg/anno}$
Azione 2.1	418 ³⁸	- Risparmio sulle spese di trasporto - Viaggio meno stressante e più sicuro - Maggior puntualità negli spostamenti - Accesso facilitato per chi non ha auto	- Meno auto private in ingresso - Riduzione della domanda di parcheggi - Immagine aziendale più sostenibile - Soluzione attrattiva per i dipendenti provenienti da città collegate via ferrovia con San Giovanni in Persiceto	- Riduzione del traffico - Riduzione dell'inquinamento acustico - Minori emissioni³⁹ $\Delta Emi_{CO_2} = 75.276 \text{ kg/anno}$ $\Delta Emi_{NOx} = 142 \text{ kg/anno}$ $\Delta Emi_{PM10} = 14 \text{ kg/anno}$

³⁵ I benefici ambientali stimati in termini di riduzione di CO₂, NOx e PM10 rappresentano gli effetti potenzialmente ottenibili qualora tutti i dipendenti propensi adottassero effettivamente la misura considerata. È importante sottolineare che tali benefici non possono essere sottratti alle emissioni attuali, poiché queste ultime risultano già influenzate dalle misure attualmente operative e, quindi, non riflettono uno scenario “zero misure”.

³⁶ Il 35% dei rispondenti al questionario si è dichiarato propenso all'idea di condividere l'auto per gli spostamenti casa-lavoro. Questa percentuale comprende sia i dipendenti che già praticano il carpooling, sia coloro che hanno manifestato un interesse — anche se condizionato — verso questa modalità di spostamento. Non si è ritenuto opportuno inserire tra i dipendenti propensi quelli che si sono dichiarati propensi nel caso in cui non debbano variare più di tanto il percorso abituale.

³⁷ Il calcolo dei benefici è stato effettuato utilizzando la procedura 2. In particolare, è stata posta L=46km (media dei chilometri percorsi da chi effettua carpooling o si è dichiarato propenso), Gs=105 (valore ottenuto facendo una media pesata basata sui giorni lavorativi e la frequenza di utilizzo dichiarata dai rispondenti), Km_{noi}=60 (i chilometri medi sono stati leggermente incrementati per tener conto di eventuali deviazioni di percorso) e Nol=650 (calcolato assumendo un tasso medio di occupazione di 2,05).

³⁸ L'11% dei rispondenti al questionario utilizza il servizio navetta. In via cautelativa non si è ritenuto opportuno inserire nei dipendenti interessati i dipendenti che non la utilizzano seppur potrebbe essere una delle scelte lungo il tragitto

³⁹ Il calcolo dei benefici è stato effettuato utilizzando la procedura 3. In particolare, è stata posta L=12km e Km_{viag} (si è assunta come distanza quella dalla stazione ad Automobili Lamborghini), Gs=112 (valore ottenuto facendo una media pesata basata sui giorni lavorativi e la frequenza di utilizzo dichiarata dai rispondenti), il numero dei viaggi è stato posto pari a 2.



Azione 3.1	494 ⁴⁰	- Incentivo economico - Miglioramento della salute psico-fisica - Riduzione dei costi di trasporto	- Meno auto private in ingresso - Riduzione della domanda di parcheggi - Immagine aziendale più sostenibile - Promozione di uno stile di vita sano	- Riduzione traffico urbano - Promozione mobilità attiva e salute pubblica - Minori emissioni⁴¹ $\Delta Emi_{CO_2} = 85.881 \text{ kg/anno}$ $\Delta Emi_{NOx} = 162 \text{ kg/anno}$ $\Delta Emi_{PM10} = 16 \text{ kg/anno}$
Azione 3.2	380 ⁴²	- Maggior supporto all'uso di e-bike - Possibilità di ricaricare comodamente in azienda - Riduzione dei costi di ricarica personale	- Meno auto private in ingresso - Riduzione della domanda di parcheggi - Immagine aziendale più sostenibile	- Riduzione traffico urbano - Promozione mobilità attiva e salute pubblica - Minori emissioni³⁸ $\Delta Emi_{CO_2} = 66.062 \text{ kg/anno}$ $\Delta Emi_{NOx} = 124 \text{ kg/anno}$ $\Delta Emi_{PM10} = 13 \text{ kg/anno}$
Azione 4.1	1360 ⁴³	- Miglior equilibrio vita-lavoro - Riduzione dei tempi e costi di spostamento - Maggior flessibilità nella gestione della giornata - Minore stress - Riduzione dell'esposizione al rischio di incidenti stradali	- Aumento produttività - Riduzione assenze - Ottimizzazione spazi e costi - Miglior attrattività	- Riduzione del traffico - Riduzione dell'inquinamento acustico. - Minori emissioni⁴⁴ $\Delta Emi_{CO_2} = 673.561 \text{ kg/anno}$ $\Delta Emi_{NOx} = 1.269 \text{ kg/anno}$ $\Delta Emi_{PM10} = 129 \text{ kg/anno}$
Azione 5.1	---	Miglioramento dei servizi sul territorio	- Possibilità di influenzare le politiche di mobilità - Collaborazione con altre aziende - Maggior riconoscibilità presso gli enti locali	- Politiche territoriali più coordinate - Riduzione impatti ambientali e traffico <i>Non quantificabile la riduzione di CO₂, Nox, PM10</i>

⁴⁰ Pari al 13% dei rispondenti. Nello specifico è stato considerato il 7% dei rispondenti che lo utilizzano già e si è ipotizzato che il 6% dei rispondenti che ad oggi non la utilizzano in quanto reputano l'app complicata o non hanno una bicicletta possano fare questo cambiamento

⁴¹ Il calcolo dei benefici è stato effettuato utilizzando la procedura 1. In particolare, è stata posta L=10km (non si è preso il valore medio in quanto si presuppone che distanze maggiori vengano percorse con una combinazione di mezzi) e Op=129 (valore ottenuto facendo una media pesata basata sui giorni lavorativi e la frequenza di utilizzo dichiarata dai rispondenti).

⁴² Il 10% dei rispondenti al questionario si è dichiarato propenso alla micromobilità in caso di presenza di colonnine di ricarica.

⁴³ Al totale dei dipendenti che hanno accesso allo smart working, pari a 1545, è stato sottratto il 12% dei rispondenti che hanno dichiarato di non fare smart working

⁴⁴ Il calcolo dei benefici è stato effettuato utilizzando la procedura 1. In particolare, è stata posta L=49km (media dei chilometri percorsi da chi effettua smart working) e Op=75 (valore ottenuto facendo una media pesata basata sui giorni lavorativi e la frequenza di utilizzo dichiarata dai rispondenti).

Azione 5.2	---	• Maggior supporto all'uso di auto elettriche • Possibilità di ricaricare comodamente in azienda, a prezzo calmierato • Riduzione dei costi di ricarica personale	• Immagine aziendale più sostenibile	• Incremento della diffusione di auto elettriche sul territorio • Miglioramento qualità dell'aria • Riduzione emissioni del traffico privato <i>Non quantificabile la riduzione di CO₂, Nox, PM10</i>
-------------------	-----	---	--	---

Tabella 8 - Benefici attesi

Programma di implementazione

In base al budget economico messo a disposizione dall'azienda e in considerazione dei tempi di realizzazione delle misure previste è stato definito il programma di implementazione: per ogni misura è stata definita la priorità, la tempistica e le risorse necessarie.

AZIONE	PRIORITÀ	TEMPISTICA	RISORSE
Azione 1.1	Media	In corso. Rimarrà attiva per tutto il 2026	66.032 € (fondi destinati all'app Jojob sia per il carpooling che per il bike to work)
Azione 2.1	Media	In corso. Rimarrà attiva per tutto il 2026. Entro il 2026, verrà valutata l'attivazione da Castelfranco Emilia	230.000 €
Azione 3.1	Media	In corso. Rimarrà attiva per tutto il 2026	66.032 € (fondi destinati all'app Jojob sia per il carpooling che per il bike to work)
Azione 3.2	Media	Entro il 2026	15.000€
Azione 4.1	Alta	In corso. Rimarrà attiva per tutto il 2026	N.D.
Azione 5.1	Alta	In corso. Rimarrà attiva per tutto il 2026	N.D.
Azione 5.2	Media	Entro il 2026	N.D.

Tabella 9 - Programma di implementazione azioni

Programma di monitoraggio

Il monitoraggio del PSCL rappresenta un'attività essenziale per verificare l'efficacia delle misure introdotte e per assicurare che le strategie di mobilità aziendale rimangano coerenti con l'evoluzione delle esigenze del personale e del contesto territoriale. L'intero processo è coordinato dal Mobility Manager Aziendale, che cura la raccolta dei dati, la loro analisi e la definizione di eventuali proposte di aggiornamento.

L'attività di monitoraggio ha l'obiettivo di valutare i risultati conseguiti in termini di riduzione dell'utilizzo del veicolo privato, incremento delle modalità sostenibili e miglioramento complessivo dell'accessibilità al sito aziendale. Contestualmente, essa consente di individuare eventuali criticità operative, organizzative o legate alle infrastrutture di mobilità, al fine di favorire un intervento tempestivo e mirato. Il monitoraggio garantisce inoltre il costante aggiornamento del quadro conoscitivo, necessario per mantenere il PSCL pienamente aderente alle condizioni reali.



La rilevazione dei dati avviene attraverso strumenti quantitativi e qualitativi tra cui la somministrazione di questionari, la raccolta di informazioni relative all'occupazione delle aree di sosta, l'analisi dei livelli di utilizzo dei servizi aziendali dedicati alla mobilità, il monitoraggio delle richieste e delle segnalazioni provenienti dal personale e il confronto tecnico con gli enti territoriali e gli operatori del trasporto pubblico coinvolti nelle iniziative di mobilità sostenibile.

L'interpretazione dei dati raccolti si basa sull'osservazione di indicatori quali la ripartizione modale degli spostamenti casa-lavoro, la variazione dei flussi di traffico in ingresso e in uscita dal sito produttivo, il grado di fruizione dei servizi aziendali di mobilità, la stima delle emissioni correlate agli spostamenti pendolari, nonché il livello di soddisfazione del personale rispetto alle politiche adottate.

Le attività di monitoraggio sono svolte con cadenza annuale per quanto riguarda la raccolta complessiva dei dati e la predisposizione dell'aggiornamento del PSCL, mentre verifiche più frequenti riguardano l'utilizzo dei servizi aziendali e l'avanzamento delle azioni condivise con enti e operatori esterni. I risultati ottenuti costituiscono la base per un'eventuale revisione del Piano, che potrà prevedere la modifica o l'integrazione delle misure esistenti, l'introduzione di nuove soluzioni e la rimodulazione delle priorità in funzione degli obiettivi di sostenibilità.

La comunicazione dei risultati del monitoraggio al personale avviene tramite i canali informativi aziendali, al fine di garantire trasparenza, incentivare la partecipazione e promuovere una maggiore consapevolezza sui temi della mobilità sostenibile. Tale processo contribuisce a mantenere nel tempo un livello elevato di attenzione e coinvolgimento verso le politiche attuate e gli obiettivi del PSCL.

Di seguito vengono riproposti gli indicatori utilizzabili per la valutazione dell'efficacia delle azioni:

AZIONE	INDICATORE DI MONITORAGGIO
Azione 1.1	Dati forniti dall'app Jojob
Azione 2.1	Dati di effettivo utilizzo.
Azione 3.1	Dati forniti dall'app Jojob
Azione 4.1	Dati forniti dal gestionale interno
Azione 5.1	N° di incontro svolti insieme agli enti
Azione 5.2	Dati forniti dal gestionale delle colonnine

Tabella 10 - Indicatori di monitoraggio