Regolamento

«MoveSmart: per una mobilità aziendale Semplicemente più sostenibile»

1 Introduzione

1.1 Premessa

Nel quadro dell'Accordo di Parigi sul clima, la Svizzera si è impegnata a ridurre le emissioni di gas serra e, con la legge sul clima (art. 5), a ottenere un saldo netto di tali emissioni pari a zero entro il 2050. Nel complesso, circa un terzo delle emissioni di CO_2 in Svizzera è imputabile al settore della mobilità.

L'ottimizzazione della mobilità aziendale – ad esempio mediante la riduzione del traffico pendolare o il passaggio a mezzi di trasporto più sostenibili – contribuisce in modo concreto al raggiungimento degli obiettivi climatici. Tuttavia, per la dirigenza di un'azienda e i responsabili ESG rappresenta una sfida complessa. Occorre mantenere una visione d'insieme, fissare obiettivi di riduzione, raggiungerli e, allo stesso tempo, garantire la propria competitività.

1.2 Scopo dell'iniziativa

L'iniziativa «MoveSmart: per una mobilità aziendale semplicemente più sostenibile» crea un quadro certificabile che promuove i risultati e l'impegno delle aziende in Svizzera a favore di una mobilità a basso impatto climatico. Questo include sia la riduzione diretta delle emissioni di CO_2 sia le dichiarazioni di impegno in azioni basate su valori nell'ambito della governance, premiando le relative misure adottate. Per «mobilità aziendale» si intendono sia il traffico pendolare del personale sia i viaggi di lavoro.

1.3 Aziende interessate – Definizione

Possono aderire all'iniziativa le organizzazioni con sede o presenza operativa in Svizzera successivamente alla firma della Carta da parte della direzione. L'adesione non è vincolata a una dimensione minima dell'impresa. Anche sotto-unità (come ad es. sedi locali) di un'organizzazione possono ottenere il label, purché contino almeno 50 collaboratori/trici.

2 Livello base – committed

Le aziende raggiungono il livello base dopo essersi iscritte a MoveSmart, (a1) aver compilato e caricato l'autovalutazione e dopo che la direzione ha sottoscritto la Carta (b1).

Con il livello base, si impegnano a:

- ridurre le emissioni di CO_2 nell'ambito della mobilità aziendale (pendolarismo e viaggi di lavoro), con l'obiettivo di raggiungere il saldo netto pari a zero al più tardi entro il 2050;
- gestire attivamente la mobilità e implementare misure per una mobilità sostenibile;
- soddisfare i criteri del livello 1 entro due anni;
- partecipare allo scambio di conoscenze all'interno della rete.

3 Livello 1 – engaged

3.1 Breve riepilogo

Si distinguono criteri obbligatori e opzionali. Per ottenere il label di livello 1, devono essere soddisfatti tutti i criteri obbligatori (c1-c3 / d1-d2 / e1 / f1) e almeno 5 dei 7 criteri opzionali descritti (g1-g4 / h1-h3). Per ogni criterio opzionale scelto, devono essere soddisfatti tutti gli aspetti parziali specificati.

Per ottenere il livello 2, a partire dal livello 1, devono essere completamente soddisfatti anche i criteri previsti ai punti h e i.

3.2 Requisiti

Criteri obbligatori c) - f)

c) Elaborazione di un piano di mobilità

Un piano di mobilità è stato elaborato o è parte integrante di un documento più ampio all'interno dell'azienda. Il piano include un'analisi della situazione attuale (c1), obiettivi (c2) e un piano delle misure (c3).

(c1) È stata realizzata un'analisi della mobilità, comprensiva del contesto e dell'accessibilità multimodale della sede. Sono descritte le offerte di mobilità disponibili, inclusa la qualità del collegamento al trasporto pubblico e l'offerta di parcheggi. È stata rilevata (ad es. tramite sondaggio, analisi delle spese ecc.) la ripartizione modale per i viaggi di lavoro e gli spostamenti pendolari del personale (scope 3) e sono state quantificate le relative emissioni di CO_2. Devono essere analizzate almeno le modalità di trasporto più comuni (traffico motorizzato individuale / trasporti pubblici / mobilità attiva [bicicletta / a piedi]). L'analisi tiene conto quanto meno del mezzo di trasporto principalmente utilizzato per ciascun percorso. La metodologia usata per il rilevamento della ripartizione modale è documentata in modo trasparente.

Vengono identificate, descritte e quantificate le potenzialità per una mobilità sostenibile in termini di effetti e impatto sulla riduzione delle emissioni di CO_2 nella mobilità aziendale (viaggi di lavoro / pendolarismo).

(c2) Sono descritti obiettivi concreti per un'organizzazione equa e sostenibile della mobilità aziendale e il loro impatto sulla riduzione progressiva delle emissioni di CO_2 secondo il capitolo 8 – Regolamentazione della riduzione progressiva di CO_2.

(c3) Le misure per raggiungere tali obiettivi sono descritte e programmate nel piano.

d) Impegno a ridurre le emissioni di CO_2 nel settore della mobilità

(d1) È stato implementato un sistema di reporting sulle emissioni di CO_2, conforme al capitolo 8 – Regolamentazione della riduzione progressiva di CO_2.

(d2) Le misure di riduzione della CO_2 e il relativo impatto vengono presentate ogni 3 anni (per le aziende che aderiscono a MoveSmart nel 2026 / 2027, per la prima volta nel 2030).

Documentazione: il valore di partenza rilevato delle emissioni di CO_2, l'anno target per la neutralità climatica (2050, 2040 o prima) e gli obiettivi intermedi (valori ogni 3 anni, almeno riduzione lineare) relativi alla riduzione progressiva nella mobilità aziendale devono essere registrati sull'applicazione web di MoveSmart. Ulteriori dati e rapporti a supporto della documentazione della riduzione progressiva delle emissioni di CO_2 sono conservati internamente e disponibili per eventuali controlli a campione.

e) Gestione dei parcheggi (se presenti)

(e1) Introduzione di una gestione dei parcheggi con regolamento (ad es. assegnazione dei posteggi al personale secondo determinati criteri, gruppi predefiniti, utilizzo dinamico ecc.).

Nella sua definizione devono essere considerate e descritte le condizioni regionali delle singole sedi specifiche, come la qualità dei collegamenti con i mezzi pubblici o il lavoro in turni.

f) Rinuncia ai voli a corto raggio

(f1) La rinuncia in larga misura ai voli a corto raggio è formalizzata in un regolamento vincolante ed è attuata nella pratica: per tempi di viaggio inferiori a 6 ore dalle principali stazioni ferroviarie di partenza in Svizzera alla stazione centrale della destinazione finale, si privilegia il treno.

Criteri opzionali g1) - g4) e h1) - h3)

g) Viaggi di lavoro sostenibili del personale (mobilità aziendale)

(g1) In alternativa o in aggiunta all'auto aziendale personale sono disponibili altre opzioni di mobilità sostenibile economicamente equivalenti (ad es. mobilità combinata, trasporti pubblici, Shared Mobility, traffico lento, budget per la mobilità multimodale o simili).

(g2) Un regolamento spese/viaggi incentiva attivamente opzioni di mobilità più sostenibili.

Tutti i seguenti punti sono definiti nel regolamento:

- ✓ I trasporti pubblici, il traffico attivo (pedonale + bicicletta) e l'elettromobilità (incl. car sharing) sono da preferire al trasporto individuale motorizzato convenzionale.
- ✓ Le spese di viaggio sono rimborsate sulla base dell'equivalente del biglietto dei trasporti pubblici, nella misura in cui il viaggio con i mezzi pubblici è ragionevole dal punto di vista operativo. Eventuali eccezioni devono essere motivate.
- ✓ Nel caso di utilizzo di auto a noleggio / in leasing, vanno preferiti in modo sistematico veicoli con forme di propulsione sostenibili.
- ✓ Un regolamento consente modalità di lavoro flessibili per luogo/orario.

(g3) Un regolamento consente modalità di lavoro flessibili per luogo/orario.
Tutti i seguenti punti sono definiti nel regolamento:

- ✓ Le videoconferenze devono essere utilizzate – se opportuno – come alternativa agli incontri fisici.
- ✓ Il tempo di viaggio produttivo è conteggiato come tempo di lavoro.
- ✓ Il lavoro in sedi terze viene incentivato (ad es. spazi di co-working o altre sedi dell'azienda).

(g4) Le formazioni sulla mobilità sostenibile sono istituzionalizzate (ad es. EcoDrive per conducenti o conducenti frequenti o argomenti di formazione come le abitudini di mobilità quotidiane, la comprensione e la riduzione dell'impronta di CO_2 ecc.).

h) Pendolarismo sostenibile del personale (mobilità pendolare)

(h1) Un regolamento garantisce la parità di trattamento finanziario tra i diversi vettori di mobilità sostenibili.
Tutti i seguenti punti sono definiti nel regolamento:

- ✓ Partecipazione finanziaria alla mobilità combinata (ad es. contributo per l'abbonamento P+R, budget per la mobilità).
- ✓ Partecipazione finanziaria all'uso dei trasporti pubblici (ad es. contributo ad abbonamenti, direttamente o tramite budget per la mobilità).
- ✓ Partecipazione finanziaria alla mobilità attiva (ad es. condivisione di bici pubbliche) o all'acquisto di una bici (elettrica) personale.
- ✓ Rinuncia ai parcheggi gratuiti nelle aree aziendali, fatte salve eccezioni motivate (cfr. punto e).

(h2) La mobilità attiva viene incentivata e la relativa infrastruttura è disponibile.
Tutti i seguenti elementi sono presenti nelle sedi principali:

- ✓ Docce e spogliatoi per chi si reca al lavoro in bici.
- ✓ Posteggi per bici coperti e possibilmente con sistemi di chiusura.
- ✓ Almeno un'altra misura (ad es. partecipazione ad iniziative a sostegno del traffico attivo, possibilità di riparazione nelle aree di proprietà dell'azienda; acquisto e manutenzione di biciclette aziendali; partenariati con negozi di biciclette locali; incentivi o premi per il personale che utilizza regolarmente la bicicletta ecc.)

(h3) Il personale viene sensibilizzato sulla mobilità sostenibile.
Tutti i seguenti punti vengono realizzati:

- ✓ Comunicazione annuale regolare (ad es. offerte di formazione e materiale, newsletter, best practice, iniziative).
- ✓ Iniziative di mobilità almeno ogni due anni (ad es. bike-to-work, organizzazione della giornata della mobilità, mese di prova TP anziché TIM, offerte di prova ad es. corse di prova per bici ecc.)

4 Livello 2 – leading

4.1 Breve riepilogo

Per ottenere il Livello 2, è necessario aver raggiunto il livello 1 e aver soddisfatto tutti i criteri previsti per il livello 2.

4.2 Criteri del livello 2

Criteri obbligatori i) e j)

i) Piano di mobilità come processo di gestione verso il saldo netto pari a zero entro il 2040

(i1) Il piano di mobilità è implementato come processo di gestione e la ripartizione modale viene rilevata e documentata almeno con la stessa frequenza del reporting sulle emissioni di CO_2.

(i2) La riduzione progressiva delle emissioni di CO_2 fino al saldo netto pari a zero entro il 2040 per quanto riguarda la mobilità è definita e documentata nel relativo rapporto. La rendicontazione pubblica deve avvenire in conformità alla disposizione normativa.

j) Misure per una mobilità sostenibile

(j1) I parcheggi (se presenti) devono essere assegnati almeno ai prezzi di mercato locali, salvo eccezioni motivate (vedi punto e). È possibile prevedere una distinzione tra uso aziendale (di servizio) e uso privato (pendolarismo).

(j2) Devono essere soddisfatti integralmente i seguenti criteri:

- ✓ Dal 2030 acquisto solo di automobili e veicoli utilitari con alimentazione non fossile
- ✓ Propria flotta di veicoli a bilancio neutro di CO_2 entro il 2040

5 Procedura di verifica e assegnazione, assicuramento della qualità

5.1 Adesione

L'azienda nomina una persona di riferimento qualificata per la mobilità sostenibile. Quest'ultima presenta la richiesta di adesione tramite registrazione online presso la Segreteria. Entro una settimana viene attivato un account aziendale. Entro sei mesi deve essere compilata l'autovalutazione e caricata la Carta firmata. In caso di mancato adempimento anche dopo il sollecito da parte della Segreteria, quest'ultima si riserva il diritto di cancellare l'account.

5.2 Assegnazione del label e certificazione

Il processo di assegnazione avviene tramite l'account aziendale nell'applicazione web. I criteri dei rispettivi livelli vengono elaborati dall'azienda per ciascun livello e dichiarati come soddisfatti.

Il rispetto dei criteri viene attestato tramite autodichiarazione. Dopo la verifica, l'azienda riceve un certificato e il logo da scaricare.

5.3 Assicuramento della qualità e controlling

Al fine di garantire la credibilità, la Segreteria effettua controlli a campione casuali in misura adeguata. In caso di controllo a campione, le aziende sono tenute a fornire la prova del rispetto del criterio (ad es. tramite consultazione della documentazione, dei piani o dei regolamenti richiesti).

6 Utilizzo

6.1 Impegno e validità dei livelli

Le aziende al livello base si impegnano a raggiungere almeno il livello 1 entro due anni. I livelli 1 e 2 restano validi finché i criteri corrispondenti sono rispettati in modo continuativo.

6.2 Visibilità e comunicazione delle aziende premiate

La Segreteria pubblica in modo permanente tutte le aziende premiate sulla piattaforma move-smart.ch.

Inoltre, la comunicazione avviene in modo mirato attraverso social media, stampa, eventi e altri canali adeguati, al fine di garantire visibilità e riconoscimento.

6.3 Utilizzo del logo del label MoveSmart

L'utilizzo dell'etichetta è consentito purché sia disponibile un certificato valido. Il simbolo «MoveSmart» con il Level corrispondente può essere utilizzato esclusivamente in conformità alle seguenti direttive.

Direttive per l'utilizzo

- Uso del colore: il logo viene sempre utilizzato a colori. Non esistono versioni negative o in bianco e nero.
- Area di rispetto: attorno al logo deve essere mantenuta un'area di rispetto, all'interno della quale non possono essere inseriti altri elementi grafici o testuali. Quest'area corrisponde ad almeno il 10% del diametro del logo.
- Dimensione minima: per garantire una buona leggibilità, il logo deve avere un diametro minimo di 20 mm sui supporti stampati e di 40 px nelle applicazioni digitali.

6.4 Tutela legale e utilizzo del marchio MoveSmart

MoveSmart è registrato come marchio di garanzia presso l'Istituto Federale della Proprietà Intellettuale (IPI). Il logo può essere utilizzato esclusivamente nella forma fornita dalla Segreteria. Qualsiasi scostamento – in particolare cambiamenti di colore, forma o contesto – non è consentito.

7 Altre disposizioni

7.1 Quote annuali per l'adesione a MoveSmart

Le quote sono differenziate in base alle dimensioni dell'azienda e indipendenti dal livello:

Dimensioni dell'azienda	Quota		
Aziende con < 50 collaboratori/trici	CHF	250.– / anno	
Aziende con 50-999 collaboratori/trici	CHF	500.– / anno	
Aziende con > 1000 collaboratori/trici	CHF	1000.– / anno	**50% di sconto** fino al 2027

Prezzi IVA esclusa / Concessione di uno sconto del 50% per l'anno in corso in caso di adesione successiva al 1° luglio. L'adesione dà diritto a partecipare agli eventi di MoveSmart organizzati dalla Segreteria. Per ogni adesione aziendale possono partecipare fino a due persone per evento.

7.2 Disdetta e partenza

L'uscita dall'iniziativa MoveSmart è possibile per la fine di ogni anno civile, con un preavviso di tre mesi.

Con l'uscita, decade il diritto a utilizzare il label MoveSmart. In ogni caso, è dovuto l'intero contributo annuo dell'anno civile in corso.

Su richiesta scritta dell'azienda, la visibilità dell'adesione dai canali di comunicazione digitali dell'iniziativa (sito web, rete) sarà rimossa tempestivamente e prima della fine dell'anno civile dopo la presentazione della disdetta.

Regole supplementari per la fase di sviluppo (2025)

Le imprese che aderiscono a MoveSmart durante la fase di sviluppo (first mover) non sono soggette all'obbligo contributivo per il 2025. Fino al lancio pubblico del 26 gennaio 2026, potranno inoltre uscire senza conseguenze finanziarie o legali, anche se hanno già sottoscritto la Carta. Tra tutti i «first mover» e il segretariato viene concordato il silenzio su quali imprese si sono eventualmente ritirate.

La comunicazione dell'uscita deve pervenire al segretariato entro e non oltre il 31 dicembre 2025, poiché successivamente verranno preparati comunicati stampa e materiale stampato.

7.3 Ricorso

Contro le decisioni della Segreteria è possibile presentare, entro 30 giorni, un ricorso scritto via e-mail all'organo promotore, che decide in via definitiva.

7.4 Archiviazione, banca dati e protezione dei dati

La Segreteria è responsabile della corretta archiviazione di tutta la documentazione inviata. La banca dati è gestita in conformità alla LPD/GDPR. Un'eventuale trasmissione a terzi avviene solo in forma anonimizzata e senza possibilità di risalire alle singole aziende, oppure previo consenso delle aziende interessate.

7.5 Reporting

La Segreteria svolge il monitoraggio e il reporting relativi ai seguenti indicatori:

- Numero di aziende aderenti
- Numero di nuove adesioni e uscite annuali
- Numero di aziende per livello (livello base, livello I, livello II)
- Indicatore di portata MoveSmart: somma delle unità di personale di tutte le aziende aderenti
- Grado complessivo di adempimento (%) per ciascun criterio
- Valutazioni ad hoc per livello e criterio (ad es. «Il criterio X risulta soddisfatto in modo eccellente dal settore Y»)

Le aziende aderenti acconsentono, a tal fine, all'utilizzo dei propri dati in forma anonima. La Segreteria garantisce che non sia possibile risalire alle singole aziende.

7.6 Sanzioni

Le aziende che non soddisfano i requisiti del regolamento o che violano i principi del regolamento o della Carta possono essere escluse. Violazioni gravi comportano la revoca immediata del label.

8 Regolamentazione della riduzione progressiva di CO_2

8.1 Aspetti generali

Principi fondamentali: la riduzione progressiva

- riguarda il traffico pendolare e i viaggi di lavoro dell'azienda;
- è calcolata in base agli equivalenti al tempo pieno dell'azienda;
- deve essere definita in modo da raggiungere il saldo netto delle emissioni pari a zero entro il 2050 per il livello 1 o entro il 2040 per il livello 2, con traguardi intermedi calcolati in modo lineare ogni tre anni a partire dal 2030.
- a partire dal 2030 occorre prevedere ogni tre anni obiettivi intermedi che non debbano perlomeno trovarsi nell'ambito di un abbassamento lineare.

Inizio: la riduzione progressiva ha inizio quando l'azienda accede al livello I o II.

Più sedi: la riduzione progressiva si applica all'unità aziendale o alle unità aziendali registrata/e su MoveSmart.

Reporting: l'azienda comunica lo stato delle proprie emissioni almeno ogni tre anni tramite l'account MoveSmart (la prima volta entro il 2030).

Mancato raggiungimento degli obiettivi di riduzione: qualora le emissioni, in sede di reporting, eccedano la riduzione progressiva prevista, occorre riallinearle entro il reporting successivo. In caso contrario, il label viene revocato con effetto immediato.

Compensazione di CO_2 ed emissioni negative: Fino al 2035, le compensazioni di CO_2 e le emissioni negative saranno escluse da questo label. Per il periodo successivo, l'organo promotore rivaluterà il regolamento.

Fusione o acquisizione: in tali casi, l'azienda deve informare la Segreteria MoveSmart e, in accordo con essa,

definire entro il reporting successivo una nuova riduzione progressiva delle emissioni, calcolata a partire dalla data della fusione/acquisizione.

8.2 Riduzione progressiva di CO_2 – Calcolo delle emissioni

Strumenti

L'ecocalcolatore Traffico funge da riferimento per il calcolo delle emissioni derivanti dal traffico di pendolari e dai viaggi d'affari dell'impresa.

Le tabelle di cui agli allegati A, B e C, basate sull'ecocalcolatore del traffico, sono documenti ausiliari che l'impresa può utilizzare come base per il calcolo delle proprie emissioni. In ogni caso, i valori delle emissioni contenuti negli allegati A e B devono essere utilizzati in modo vincolante.

Se è già disponibile un valore iniziale delle emissioni di CO_2 (baseline) rilevante per la mobilità aziendale, d'intesa con il servizio commerciale MoveSmart è possibile utilizzarlo e rinunciare a un nuovo rilevamento iniziale. Affinché ciò avvenga è necessario che il metodo di base sia comprensibile e comparabile con quanto previsto in questo capitolo o che sia già stato riconosciuto da revisori esterni o da altri fornitori terzi qualificati. La prova deve essere fornita dall'impresa.

Traffico pendolare

Definizione: comprende il viaggio di andata e ritorno di ogni lavoratore e lavoratrice tra il proprio luogo di domicilio e il consueto luogo di lavoro.

Principio di calcolo: le emissioni sono determinate in base ai mezzi di trasporto utilizzati e ai chilometri percorsi annualmente.

Mezzo di trasporto: per ogni tratta pendolare deve essere obbligatoriamente indicato il mezzo di trasporto con cui è stato percorso il maggior numero di chilometri. Come regola generale, l'intera tratta pendolare deve essere attribuita a quel mezzo di trasporto. In alternativa, sulla base dei dati effettivi rilevati, è possibile riportare diversi mezzi di trasporto.

Numero di chilometri: per ciascuna persona deve essere calcolata la distanza tra il luogo di domicilio e il consueto luogo di lavoro (andata e ritorno) nonché il numero di viaggi annuali. In alternativa, sulla base dei dati effettivi rilevati, è possibile riportare il numero di chilometri.

Casi speciali:

- Home office: i giorni di home office non devono essere indicati.
- Auto condivisa tra il personale: il tragitto deve essere considerato solo per una persona (ad es. per il/la conducente). Su richiesta, l'azienda può anche indicare i tragitti effettuati come passeggero/a, ma questi non devono essere inclusi nel calcolo delle emissioni.

Viaggi di lavoro

Definizione: I viaggi di lavoro comprendono gli spostamenti effettuati nell'ambito dell'attività professionale, sia con un veicolo aziendale sia con un veicolo del personale o di un fornitore terzo. Gli spostamenti tra il luogo di domicilio e un luogo diverso dal consueto posto di lavoro sono considerati viaggi di servizio. Non devono invece essere presi in considerazione gli spostamenti destinati principalmente al trasporto di merci, persone o materiali.

Principio di calcolo: le emissioni sono determinate in base ai mezzi di trasporto utilizzati e ai chilometri percorsi annualmente.

Mezzo di trasporto: per ogni viaggio di lavoro deve essere obbligatoriamente indicato il mezzo di trasporto con cui è stato percorso il maggior numero di chilometri. Come regola generale, l'intera tratta deve essere attribuita a quel mezzo di trasporto. In alternativa, sulla base dei dati effettivi rilevati, è possibile riportare diversi mezzi di trasporto.

Numero di chilometri: deve essere calcolata la distanza complessiva di tutti i viaggi di lavoro dell'azienda (andata e ritorno) e ripartita tra i mezzi di trasporto utilizzati.

- Traffico lento e motorizzato: l'azienda deve rilevare il numero di chilometri percorsi con veicoli aziendali, veicoli del personale o di fornitori terzi (ad es. bike sharing, auto condivisa, auto a noleggio ecc.).

- Trasporti pubblici: la distanza dei viaggi deve essere calcolata in base ai chilometri effettivamente percorsi.
- Traffico aereo: la distanza dei viaggi in aereo può essere calcolata tramite piattaforme come myclimate o il calcolatore delle emissioni dell'OACI. Se la piattaforma utilizzata non considera gli scali, le distanze dei singoli voli devono essere sommate separatamente.

Casi speciali:

- Auto condivisa tra il personale: il tragitto deve essere considerato solo per una persona (ad es. per il/la conducente). Su richiesta, l'azienda può anche indicare i tragitti effettuati come passeggero/a, ma questi non devono essere inclusi nel calcolo delle emissioni.
- Uso privato dell'auto aziendale: se un veicolo aziendale viene utilizzato da un collaboratore nel tempo libero e i chilometri sono a carico dell'azienda, tali tragitti devono essere presi in considerazione.

9 Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il 1° gennaio 2026. Le modifiche sono deliberate dall'organo promotore. Le aziende aderenti saranno informate preventivamente e con congruo anticipo.

L'azienda suddivide qui i chilometri percorsi da tutto il personale tra i vari mezzi di trasporto.
L'azienda può utilizzare il file riportato nell'Allegato C per raccogliere informazioni su ciascun/a collaboratore/trice.

Se si viaggia con i trasporti pubblici, ci sono due possibilità. L'azienda sceglie la categoria «Trasporti pubblici (media Svizzera)» senza differenziare i mezzi di trasporto pubblici.
Oppure possono differenziare i mezzi dei trasporti pubblici tra loro. Se il tipo di trazione di un autobus non è noto, selezionare la categoria «Stadbus (diesel)» (Autobus urbano (diesel)).

Mezzo di trasporto	**Totale chilometri all'anno**	**CO_2 equivalente (in g) per vkm**	**Totale emissioni (in kg) per mezzo di trasporto**
Traffico lento			
A piedi		0.0	
Bici		5.6	
E-bike (<25 km/h)		11.3	
E-bike (<45 km/h)		9.8	
Monopattino elettrico		45.7	
TP			
TP (media Svizzera)		25.4	
Treno (media nel traffico regionale e a lunga percorrenza)		7.1	
Tram		42.7	
Autobus urbano (diesel)		134.2	
Autobus urbano (diesel ibrido)		125.0	
Autobus urbano (gas)		103.4	
Autobus urbano (cella a combustibile)		87.7	
Autobus urbano (a batteria elettrica; ricarica all'occorrenza)		55.6	
Autobus urbano (a batteria elettrica; ricarica nel deposito)		56.4	
Scooter			
Benzina (<4 kW)		156.5	
Benzina (4-11 kW)		134.1	
Elettrico a batteria (<4 kW)		65.7	
Elettrico a batteria (4-11 kW)		74.1	
Moto			
Benzina (4-11 kW)		121.7	
Benzina (11-35 kW)		155.8	
Benzina (>35 kW)		205.0	
Elettrico a batteria (<4 kW)		57.9	
Elettrico a batteria (4-11 kW)		68.6	
Elettrico a batteria (11-35 kW)		81.7	
Elettrico a batteria (>35 kW)		118.1	
Autovettura (1 persona per veicolo / vehicle kilometre)			
Benzina (media della flotta)		299.1	
Diesel (media della flotta)		303.5	
Ibrido a benzina (dimensione media)		224.5	
Ibrido diesel (dimensione media)		189.1	
Ibrido plug-in a benzina (dimensione media)		205.3	
Ibrido plug-in diesel (dimensione media)		181.0	
Elettrico a batteria (media della flotta)		144.7	
Cella a combustibile elettrica (dimensione media)		148.8	
Auto condivisa: come passeggero/passeggera		0.0	
Veicoli commerciali			
Diesel (autofurgone / autocarro, 3,5 t)		381.3	
Ibrido diesel (autofurgone / autocarro, 3,5 t)		334.6	
Ibrido plug-in diesel (autofurgone / autocarro, 3,5 t)		297.6	
Gas (autofurgone / autocarro, 3,5 t)		348.7	
Cella a combustibile elettrica (autofurgone / autocarro, 3,5 t)		230.1	
Elettrico a batteria (ricarica in deposito; (autofurgone / autocarro, 3,5 t)		177.9	
Diesel (autofurgone / autocarro, 7,5 t)		527.9	
Ibrido diesel (autofurgone / autocarro, 7,5 t)		522.6	
Ibrido plug-in diesel (autofurgone / autocarro, 7,5 t)		475.2	
Gas (autofurgone / autocarro, 7,5 t)		508.0	
Cella a combustibile elettrica (autofurgone / autocarro, 7,5 t)		419.6	
Elettrico a batteria (ricarica in deposito; (autofurgone / autocarro, 7,5 t)		328.8	
		Totale emissioni	**0.0**

L'azienda suddivide qui i chilometri percorsi da tutto il personale tra i vari mezzi di trasporto.

Se si viaggia con i trasporti pubblici, ci sono due possibilità. L'azienda sceglie la categoria «Trasporti pubblici (media Svizzera)» senza differenziare i mezzi di trasporto pubblici.
Oppure possono differenziare i mezzi dei trasporti pubblici tra loro. Se il tipo di trazione di un autobus non è noto, selezionare la categoria «Stadbus (diesel)» (Autobus urbano (diesel)).

Mezzo di trasporto	**Totale chilometri all'anno**	**CO_2 equivalente (in g) per vkm**	**Totale emissioni (in kg) per mezzo di trasporto**
Traffico lento			
A piedi		0.0	
Bici		5.6	
E-bike (<25 km/h)		11.3	
E-bike (<45 km/h)		9.8	
Monopattino elettrico		45.7	
TP			
TP (media Svizzera)		25.4	
Treno (media nel traffico regionale e a lunga percorrenza)		7.1	
Tram		42.7	
Autobus urbano (diesel)		134.2	
Autobus urbano (diesel ibrido)		125.0	
Autobus urbano (gas)		103.4	
Autobus urbano (cella a combustibile)		87.7	
Autobus urbano (a batteria elettrica; ricarica all'occorrenza)		55.6	
Autobus urbano (a batteria elettrica; ricarica nel deposito)		56.4	
Treno internazionale			
Germania (media traffico regionale e a lunga percorrenza)		40.8	
Germania (treno ad alta velocità)		33.4	
Francia (media traffico regionale e a lunga percorrenza)		12.5	
Francia (treno ad alta velocità)		12.5	
Italia (media traffico regionale e a lunga percorrenza)		73.5	
Italia (treno ad alta velocità)		60.5	
Austria (media nel traffico regionale e a lunga percorrenza)		14.9	
Scooter			
Benzina (<4 kW)		156.5	
Benzina (4-11 kW)		134.1	
Elettrico a batteria (<4 kW)		65.7	
Elettrico a batteria (4-11 kW)		74.1	
Moto			
Benzina (4-11 kW)		121.7	
Benzina (11-35 kW)		155.8	
Benzina (>35 kW)		205.0	
Elettrico a batteria (<4 kW)		57.9	
Elettrico a batteria (4-11 kW)		68.6	
Elettrico a batteria (11-35 kW)		81.7	
Elettrico a batteria (>35 kW)		118.1	
Autovettura (1 persona per veicolo / vehicle kilometre)			
Benzina (media della flotta)		299.1	
Diesel (media della flotta)		303.5	
Ibrido a benzina (dimensione media)		224.5	
Ibrido diesel (dimensione media)		189.1	
Ibrido plug-in a benzina (dimensione media)		205.3	
Ibrido plug-in diesel (dimensione media)		181.0	
Elettrico a batteria (media della flotta)		144.7	
Cella a combustibile elettrica (dimensione media)		148.8	
Auto condivisa: come passeggero/passeggera		0.0	
Veicoli commerciali			
Diesel (autofurgone / autocarro, 3,5 t)		381.3	
Ibrido diesel (autofurgone / autocarro, 3,5 t)		334.6	
Ibrido plug-in diesel (autofurgone / autocarro, 3,5 t)		297.6	
Gas (autofurgone / autocarro, 3,5 t)		348.7	
Cella a combustibile elettrica (autofurgone / autocarro, 3,5 t)		230.1	
Elettrico a batteria (ricarica in deposito; (autofurgone / autocarro, 3,5 t)		177.9	
Diesel (autofurgone / autocarro, 7,5 t)		527.9	
Ibrido diesel (autofurgone / autocarro, 7,5 t)		522.6	
Ibrido plug-in diesel (autofurgone / autocarro, 7,5 t)		475.2	
Gas (autofurgone / autocarro, 7,5 t)		508.0	
Cella a combustibile elettrica (autofurgone / autocarro, 7,5 t)		419.6	
Elettrico a batteria (ricarica in deposito; (autofurgone / autocarro, 7,5 t)		328.8	
Aereo			
All'interno dell'Europa, economy		290.60	
All'interno dell'Europa, business		447.10	
Intercontinentale, economy		190.20	
Intercontinentale, business		393.00	
Intercontinentale, first		605.60	
		Totale emissioni	**0.00**

Se si viaggia con i trasporti pubblici, ci sono due possibilità. L'azienda sceglie la categoria «Trasporti pubblici (media Svizzera)» senza differenziare i mezzi di trasporto pubblici.
Oppure possono differenziare i mezzi dei trasporti pubblici tra loro. Se il tipo di trazione di un autobus non è noto, selezionare la categoria «Stadbus (diesel)» (Autobus urbano (diesel)).

Mezzo di trasporto	**Km tra luogo di domicilio e posto di lavoro (andata e ritorno)**	**Numero di percorsi all'anno**	**Totale chilometri all'anno**
Traffico lento			
A piedi			
Bici			
E-bike (<25 km/h)			
E-bike (<45 km/h)			
Monopattino elettrico			
TP			
TP (media Svizzera)			
Scooter			
Benzina (<4 kW)			
Benzina (4-11 kW)			
Elettrico a batteria (<4 kW)			
Elettrico a batteria (4-11 kW)			
Moto			
Benzina (4-11 kW)			
Benzina (11-35 kW)			
Benzina (>35 kW)			
Elettrico a batteria (<4 kW)			
Elettrico a batteria (4-11 kW)			
Elettrico a batteria (11-35 kW)			
Elettrico a batteria (>35 kW)			
Autovettura (1 persona per veicolo / vehicle kilometre)			
Benzina (media della flotta)			
Diesel (media della flotta)			
Ibrido a benzina (dimensione media)			
Ibrido diesel (dimensione media)			
Ibrido plug-in a benzina (dimensione media)			
Ibrido plug-in diesel (dimensione media)			
Elettrico a batteria (media della flotta)			
Cella a combustibile elettrica (dimensione media)			
Auto condivisa: come passeggero/passeggera			
Veicoli commerciali			
Diesel (autofurgone / autocarro, 3,5 t)			
Ibrido diesel (autofurgone / autocarro, 3,5 t)			
Ibrido plug-in diesel (autofurgone / autocarro, 3,5 t)			
Gas (autofurgone / autocarro, 3,5 t)			
Cella a combustibile elettrica (autofurgone / autocarro, 3,5 t)			
Elettrico a batteria (ricarica in deposito; (autofurgone / autocarro, 3,5 t)			
Diesel (autofurgone / autocarro, 7,5 t)			
Ibrido diesel (autofurgone / autocarro, 7,5 t)			
Ibrido plug-in diesel (autofurgone / autocarro, 7,5 t)			
Gas (autofurgone / autocarro, 7,5 t)			
Cella a combustibile elettrica (autofurgone / autocarro, 7,5 t)			
Elettrico a batteria (ricarica in deposito; (autofurgone / autocarro, 7,5 t)			