



**Brescia,
La Tua Città
Europea.**



PIANO DELLE ATTIVITA' DI MOBILITY MANAGEMENT D'AREA

COMUNE DI BRESCIA

Area Transizione Ecologica, Ambiente e Mobilità
Settore Mobilità, Eliminazione Barriere Architettoniche e Trasporto Pubblico
Ufficio Mobility Management

APPROVAZIONE

Deliberazione G.C. n. 177 del 29 aprile 2026

INDIRIZZI ATTUATIVI

DATA

Aprile 2026



BRESCIA MOBILITÀ S.p.A.

Area Pianificazione Strategica, Ricerca e Sviluppo e Mobility Management

SINDACO

Dott.ssa Laura Castelletti

VICESINDACO

Avv. Federico Manzoni – Vicesindaco con delega alle politiche della mobilità, al patrimonio e ai servizi istituzionali

GRUPPO DI LAVORO

Comune di Brescia

Settore Mobilità, Eliminazione Barriere Architettoniche e Trasporto Pubblico
Ufficio Mobility Management

Ing. Stefano Sbardella – Dirigente del Settore

Dott. Alberto Sutera – Mobility Manager aziendale e d'Area del Comune di Brescia

Brescia Mobilità S.p.A.

Area Pianificazione Strategica, Ricerca e Sviluppo e Mobility Management

Dott. Marco Serafini – Responsabile dell'Ufficio

Ing. Michela Bonera

Ing. Valentina Martinelli

ACRONIMI ED ABBREVIAZIONI

Enti ed Istituzioni

AC – *Amministrazione Comunale (Comune di Brescia)*
P.A. o PP.AA. – *Pubblica Amministrazione*
MIMS – *Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*
MIT – *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*
MITE – *Ministero della Transizione Ecologica*

Mobility Management

MM Area – *Mobility Management d'Area / Mobility Manager d'Area*
MM – *Mobility Management (in senso generale)*
MMA – *Mobility Management Aziendale / Mobility Manager Aziendale*
MMU – *Mobility Management Universitario / Mobility Manager Universitario*
MMS – *Mobility Management Scolastico / Mobility Manager Scolastico*
PSCL – *Piano Spostamenti Casa-Lavoro*
PSCU – *Piano Spostamenti Casa-Università*
PSCS – *Piano Spostamenti Casa-Scuola*
U.L. – *Unità Locale*

Mobilità e Trasporti

PUMS – *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*
TPL – *Trasporto Pubblico Locale*
TP – *Trasporto Pubblico*

INDICE

Indice	3
Introduzione	6
Quadro strategico di riferimento	7
Evoluzione dell'ambito territoriale e assetto di governance.....	7
Ambiti operativi e strategie di attuazione	7
Traduzione operativa nelle misure attuative	10
Parte progettuale	11
Tavoli di Lavoro di area	13
Tavolo di Lavoro con Imprese e Pubbliche Amministrazioni.....	14
Tavolo di Lavoro con Istituzioni universitarie ed accademiche	16
Tavolo di Lavoro con Scuole Secondarie di II grado	18
Tavolo di Lavoro con Scuole Primarie e Secondarie di I grado	20
Tavolo di Lavoro con le Amministrazioni dell'Hinterland.....	22
Strumenti per il Mobility Management Aziendale	24
Costruzione della Matrice OD	25
Split Modale quale principale indicatore del PSCL	26
Strumenti per l'indagine sugli spostamenti casa-lavoro.....	27
Trasmissione delle informazioni e del PSCL	28
Template di riscontro al PSCL.....	29
SOSTEGNO A progetti di mobilità sostenibile nelle aziende	30
Strumenti per il Mobility management Scolastico.....	32
Percorso formativo per Mobility Manager Scolastici	33
Manuale per Mobility Manager Scolastici.....	35
SOSTEGNO A progetti di mobilità sostenibile nelle scuole	36

Strumenti informativi a supporto	38
Piattaforma del Mobility Management	39
Analisi di accessibilità ai servizi di trasporto pubblico	41
Calcolo della carbon footprint.....	43
Valorizzazione dell'attività di Mobility Management	44
“CARTA DI IMPEGNO” dei Mobility Manager	45
Riconoscimento del ruolo del Mobility Manager Scolastico	47
Strumenti per il coinvolgimento della Rete dei Mobility Manager	48
Branding della Rete del Mobility Management di Brescia.....	50
Misure specifiche per incentivare la mobilità sostenibile	51
Misure per disincentivare l'uso individuale del mezzo motorizzato privato	52
Carpooling cittadino	53
Gestione della sosta aziendale	55
Misure per favorire l'uso del trasporto pubblico	57
Infomobilità	58
Analisi e revisione del servizio TPL.....	60
Convenzioni per i servizi di TP su gomma e ferroviari.....	61
Misure per favorire la ciclabilità	63
Promozione DELLA MOBILITA' CICLISTICA.....	64
Progetto Bike to Work	66
Favorire la sosta bici per il casa-lavoro	68
Misure sperimentali trasversali	70
Settimana Europea della Mobilità.....	71
Progetto Crediti di Mobilità	73
Strade scolastiche.....	75
Pedibus.....	77
Bicibus	80

.....

.....

INTRODUZIONE

Il presente documento definisce gli indirizzi attuativi per l'implementazione del *Piano delle attività di Mobility Management d'Area*¹ del Comune di Brescia (di seguito "Piano MMA" o "Piano") con l'obiettivo di accompagnarne e rafforzarne la fase operativa, garantendo coerenza, continuità ed efficacia nel medio-lungo periodo.

In coerenza con il quadro conoscitivo, strategico e metodologico già approvato, il presente documento si configura come un'appendice integrativa e complementare al Piano stesso, finalizzata a tradurre le linee di intervento in un **sistema strutturato di attuazione, gestione e monitoraggio**.

L'elaborazione del presente documento, maturata a seguito del primo biennio di elaborazione e avvio dei contenuti del Piano, risponde all'esigenza di consolidare un approccio unitario all'attuazione delle misure, superando alcune criticità tipiche della fase attuativa, quali la frammentazione degli interventi, la disomogeneità nelle modalità operative e la difficoltà di garantire continuità nel tempo alle azioni avviate. In tale contesto, il Mobility Management d'Area viene inteso non solo come funzione di coordinamento, ma come sistema integrato di gestione della domanda di mobilità, basato su processi continuativi di attivazione, verifica e adattamento. Il documento introduce pertanto un modello metodologico orientato alla gestione dinamica delle misure di Mobility Management, superando una logica meramente programmatica e configurando le azioni come componenti di un processo evolutivo, il cui sviluppo è strettamente connesso al contesto di applicazione, al grado di maturità dei soggetti coinvolti e ai risultati progressivamente conseguiti.

Elemento centrale del documento è la **strutturazione delle misure** secondo uno **schema operativo omogeneo** che ne consenta la tracciabilità, la confrontabilità e la gestione nel tempo. In tale prospettiva, le misure di Mobility Management d'Area assumono il ruolo di unità operative del Piano, permettendo l'integrazione tra dimensione strategica e dimensione attuativa e supportando i processi decisionali. All'interno di questo framework, anche il sistema di monitoraggio assume un ruolo fondamentale, non solo come strumento di valutazione degli effetti, ma come componente integrante del processo attuativo, capace di orientare l'evoluzione delle azioni e supportare la programmazione futura. Nel complesso, il documento si configura quindi come **riferimento metodologico e operativo per l'attuazione coordinata delle misure di Mobility Management d'Area**, secondo un approccio strutturato, adattivo e orientato ai risultati, in coerenza con gli obiettivi strategici già definiti nel Piano.

¹ La redazione e la realizzazione del Piano (e di tutti i relativi documenti) è stata finanziata dalle risorse erogate dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ai sensi del D.M. del 19.05.2021, n. 215, "*Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate*" di cui all'articolo 202, comma 1, lettera a) del d.lgs. 50/2016, in particolare destinate alla realizzazione di progetti di fattibilità o project review di opere contenute negli strumenti di pianificazione (es. PUMS).

QUADRO STRATEGICO DI RIFERIMENTO

Il presente capitolo definisce il quadro strategico di riferimento per l'attuazione del Piano, assumendone integralmente i contenuti conoscitivi, analitici e strategici già approvati.

EVOLUZIONE DELL'AMBITO TERRITORIALE E ASSETTO DI GOVERNANCE

Il Piano MMA individua quale ambito di competenza primaria il territorio del Comune di Brescia, in coerenza con le attribuzioni amministrative dell'Ente in materia di Mobility Management. Tuttavia, già nella sua impostazione originaria, il Piano riconosce come i fenomeni di mobilità sistematica si sviluppino su una scala territoriale più ampia, configurandosi come dinamiche di area vasta che eccedono i confini comunali.

In tale prospettiva, il presente documento si colloca in una fase evolutiva in cui l'ambito di intervento viene progressivamente esteso ai comuni della prima cintura, caratterizzati da forti relazioni funzionali con il capoluogo, dalla presenza di servizi di trasporto pubblico integrati e da un ruolo significativo nella generazione e attrazione degli spostamenti sistematici da/per la Città.

Tale evoluzione trova attuazione nella definizione di strumenti di collaborazione interistituzionale, tra cui il **Protocollo di Intesa tra il Comune di Brescia e i comuni² contermini**, sottoscritto il 5 marzo 2005, finalizzato alla promozione di politiche coordinate di Mobility Management nell'hinterland cittadino.

L'estensione territoriale dell'attività di Mobility Management d'Area segna un'evoluzione sostanziale del modello di governance, che da sistema centrato sul singolo ente locale si configura come rete territoriale coordinata, in grado di operare su un ambito coerente con i reali bacini di mobilità. In tale assetto il Mobility Manager d'Area svolge un ruolo centrale di coordinamento tecnico-operativo, supportando i diversi soggetti coinvolti e garantendo coerenza nell'attuazione delle misure.

In particolare, la sottoscrizione del suddetto Protocollo rappresenta lo strumento attraverso cui vengono disciplinati impegni reciproci, obiettivi condivisi e coerenza nell'attuazione delle misure. In tal senso, il Protocollo si fonda pertanto su un approccio collaborativo, che prevede il coinvolgimento attivo delle amministrazioni locali, delle imprese, degli enti pubblici e degli istituti scolastici, promuovendo la costruzione di un sistema integrato di Mobility Management a scala territoriale.

AMBITI OPERATIVI E STRATEGIE DI ATTUAZIONE

L'attuazione delle misure di Mobility Management d'Area richiede un approccio operativo in grado di gestire la complessità del sistema, caratterizzato dalla presenza di molteplici soggetti coinvolti, livelli eterogenei di maturità organizzativa e dinamiche di mobilità in continua evoluzione.

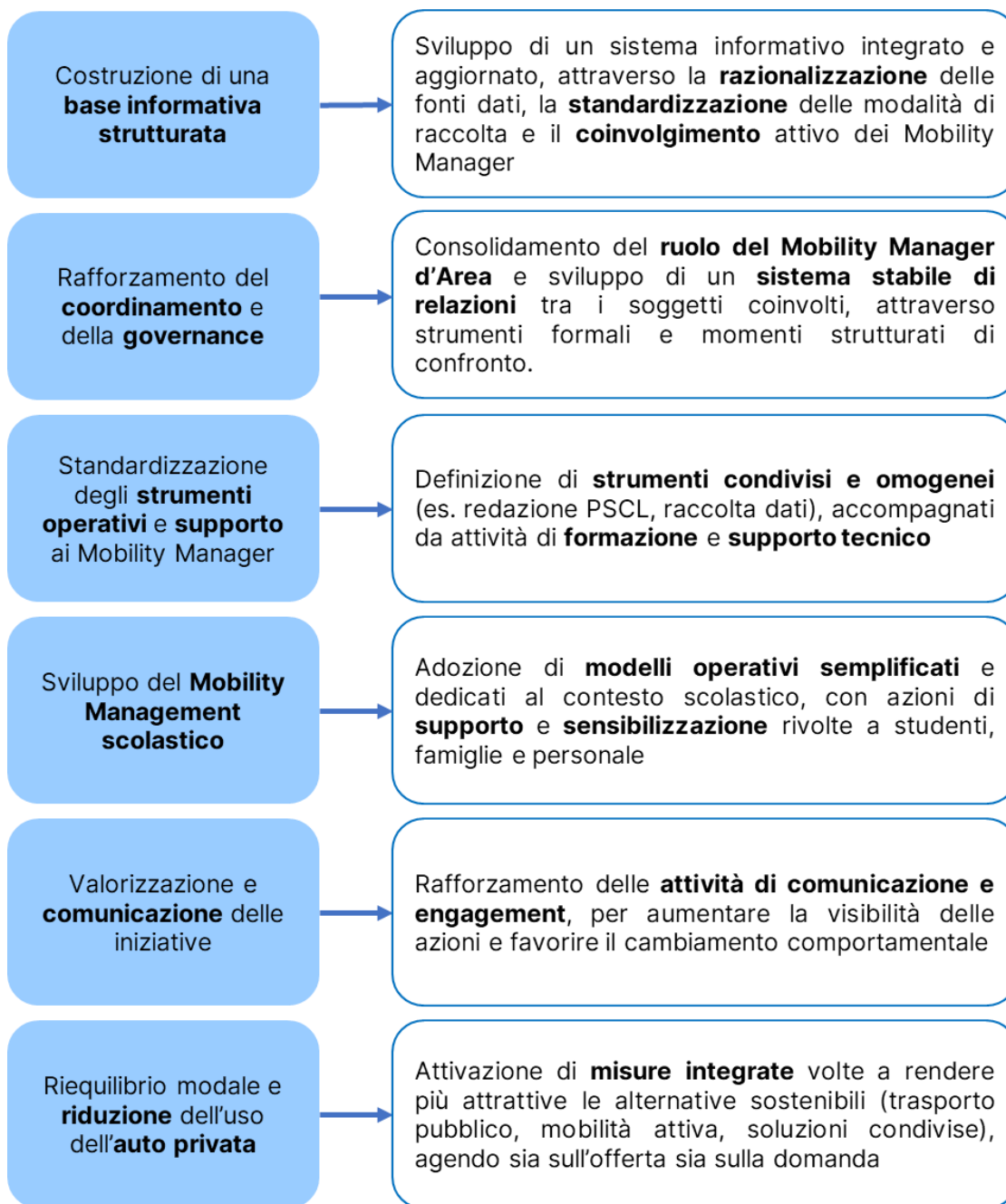
² Borgosatollo, Botticino, Bovezzo, Castel Mella, Castenedolo, Cellatica, Collebeato, Concesio, Flero, Gussago, Nave, Rezzato, Roncadelle, San Zeno Naviglio

.....

In questo contesto, l'implementazione del Piano si configura come un processo progressivo e adattivo, nel quale le misure vengono sviluppate, consolidate ed eventualmente estese nel tempo, in funzione delle condizioni di contesto e dei risultati conseguiti.

Le **misure di Mobility Management d'Area assumono** pertanto una **natura evolutiva**: possono essere avviate in forma sperimentale, strutturate progressivamente attraverso il coinvolgimento dei soggetti interessati e, una volta consolidate, estese ad ambiti territoriali o target più ampi. Questo approccio consente di garantire sostenibilità, efficacia e continuità nel tempo.

La fase attuativa si fonda inoltre sulla necessità di **superare alcune criticità** emerse nel corso della redazione iniziale del Piano e nelle prime fasi di sua implementazione, traducendole in ambiti operativi prioritari su cui concentrare l'azione. Tali ambiti non costituiscono nuovi obiettivi strategici, ma rappresentano una **chiave di lettura operativa delle condizioni necessarie per garantire l'efficacia delle misure**. In questa prospettiva, la logica di intervento viene articolata attraverso un insieme di **esigenze operative e corrispondenti strategie di azione**, che orientano in modo trasversale l'attuazione delle misure e ne garantiscono coerenza e integrazione.



Nel complesso, l'impostazione delineata consente di orientare l'attuazione delle misure secondo una logica coerente e integrata, nella quale le diverse azioni contribuiscono in modo coordinato al raggiungimento degli obiettivi del Piano MMA, favorendo al contempo la costruzione di un sistema di Mobility Management strutturato, efficace e duraturo.

TRADUZIONE OPERATIVA NELLE MISURE ATTUATIVE

Il quadro strategico e l'impostazione metodologica delineati trovano concreta applicazione nelle misure sviluppate nel presente documento, che rappresentano la declinazione operativa delle linee di intervento strategiche definite con il Piano MMA.

Al fine di garantire coerenza, leggibilità e capacità di gestione nel tempo, le misure sono strutturate secondo uno schema metodologico uniforme, che consente di mettere in relazione l'impostazione originaria del Piano con il loro effettivo sviluppo attuativo.

In particolare, ciascuna misura è articolata in specifiche componenti:

- **Inquadramento della misura**
Ricostruisce il quadro di riferimento della misura rispetto alle previsioni del Piano MMA, esplicitandone obiettivi, logiche di attivazione e principali ambiti di intervento.
- **Stato di sperimentazione / attuazione**
Restituisce il livello di avanzamento della misura, distinguendo tra azioni già avviate, in fase sperimentale o non ancora attivate.
- **Sviluppi futuri ed indirizzi attuativi**
Definiscono le traiettorie evolutive della misura, distinguendo tra azioni di consolidamento di quanto già attivato e nuove linee di sviluppo. In tale sezione vengono descritti gli interventi previsti, le eventuali estensioni ad altri ambiti o soggetti, le integrazioni con altri strumenti e le condizioni necessarie per l'attuazione, anche in relazione alla disponibilità di risorse.
- **Orizzonte temporale**
Individua il periodo entro il quale si ipotizza la messa a regime della misura, distinguendo tra breve e medio termine, al fine di supportare la programmazione delle attività e la definizione delle priorità di intervento.
- **Monitoraggio**
Definisce gli indicatori di rilevazione utili a valutare l'attuazione e degli effetti della misura nel tempo. Tale aspetto consente non solo di verificare i risultati raggiunti, ma anche di orientare eventuali azioni correttive e l'evoluzione delle politiche di Mobility Management.

Attraverso tale struttura, le “*Schede Azioni*” assumono il ruolo di unità operative del Piano, configurandosi come strumenti dinamici di gestione, in grado di accompagnare l'evoluzione delle misure nel tempo, supportare i processi decisionali e garantire coerenza complessiva nell'attuazione del Piano MMA.

PARTE PROGETTUALE

La presente sezione definisce il quadro attuativo delle misure di Mobility Management d'Area, traducendo gli indirizzi strategici del Piano MMA in azioni operative, organizzate e monitorabili nel tempo. In continuità con quanto già delineato nel Piano, le misure qui riportate rappresentano una sistematizzazione e un'evoluzione delle azioni individuate, alla luce degli esiti della fase di prima implementazione e del confronto con i soggetti coinvolti.

La fase sperimentale avviata a partire dalla fine del 2022 ha infatti consentito di testare alcune iniziative pilota, verificarne l'efficacia e individuarne criticità e potenzialità, contribuendo alla definizione di un quadro di intervento più strutturato e orientato all'attuazione. In questo contesto, le schede azione assumono una funzione operativa, in quanto:

- descrivono in modo sintetico e omogeneo le singole misure;
- ne chiariscono obiettivi, modalità di attuazione e stato di avanzamento;
- supportano il coordinamento tra i diversi soggetti coinvolti;
- costituiscono uno strumento di monitoraggio e aggiornamento continuo.

Coerentemente con l'impostazione del Piano, le misure sono articolate in due ambiti principali:

- **Misure di coordinamento di Area**, finalizzate a rafforzare il ruolo del Mobility Management d'Area come funzione di supporto, raccordo e accompagnamento nei confronti dei Mobility Manager aziendali e scolastici;
- **Misure specifiche per incentivare la mobilità sostenibile**, orientate alla promozione di azioni e progetti concreti volti a favorire il cambio modale e la riduzione dell'uso del mezzo privato motorizzato.

Per ciascun ambito sono individuati specifici assi di intervento, che costituiscono il riferimento per la declinazione delle singole misure.

Tabella 1 - Ambiti ed assi delle misure del Piano

AMBITO	ASSE DI INTERVENTO
Misure di Coordinamento di Area	Tavoli di Lavoro di Area
	Strumenti per il Mobility Management Aziendale
	Strumenti per il Mobility Management Scolastico
	Strumenti informativi a supporto dell'attività di Mobility Management
	Valorizzazione dell'attività di Mobility Management
Misure specifiche per incentivare la mobilità sostenibile	Disincentivare l'uso individuale dell'autovettura privata
	Favorire l'uso del trasporto pubblico
	Favorire la mobilità attiva
	Ridurre ed ottimizzare la domanda di mobilità
	Misure sperimentali trasversali

In particolare, per ciascuna azione, vengono descritti gli obiettivi, lo stato di attuazione, le modalità operative e le indicazioni per il monitoraggio, rinviando agli allegati tematici per eventuali approfondimenti di dettaglio:

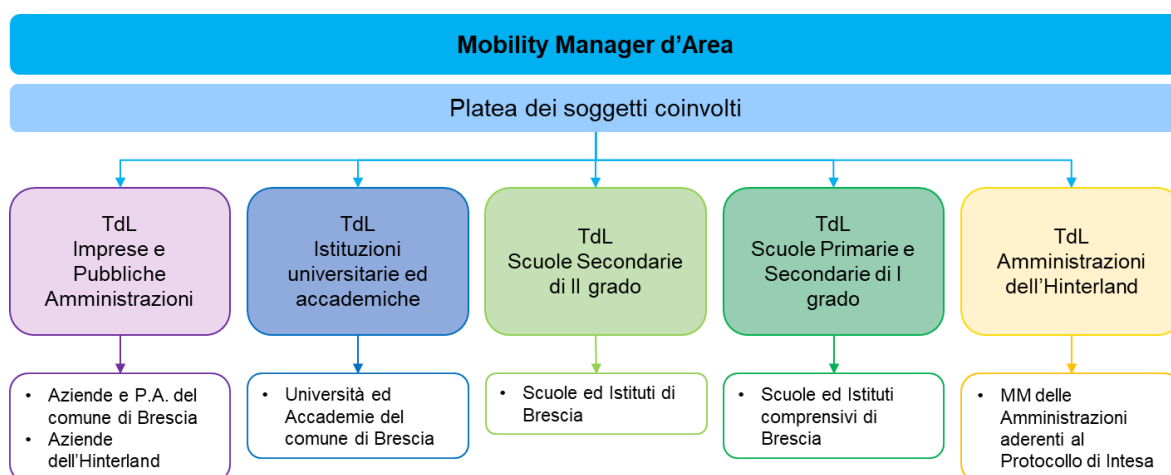
- Allegato C – Strumenti e *best practices* per la redazione dei PSCL
- Allegato D – Strumenti informativi a supporto
- Allegato E – Strumenti e *best practices* per gli Istituti Scolastici
- Allegato F – Strategia di Comunicazione della Rete dei Mobility Manager

TAVOLI DI LAVORO DI AREA

L'attivazione di Tavoli di Lavoro di Area rappresenta uno degli strumenti principali per garantire un coordinamento efficace e continuativo tra i soggetti coinvolti nel sistema di Mobility Management. Tali tavoli, da affiancare ad eventuali momenti di confronto plenario, consentono di strutturare modalità di lavoro più operative e mirate, favorendo il coordinamento e l'indirizzo delle attività, il confronto su criticità e opportunità condivise, lo sviluppo di iniziative e progettualità comuni, lo scambio di esperienze e buone pratiche tra i soggetti partecipanti.

In particolare, si individua l'attivazione dei seguenti Tavoli di Lavoro di Area:

- Tavolo di Lavoro con Imprese e Pubbliche Amministrazioni
- Tavolo di Lavoro con Istituzioni universitarie ed accademiche
- Tavolo di Lavoro con Scuole Secondarie di II grado
- Tavolo di Lavoro con Scuole Primarie e Secondarie di I grado
- Tavolo di Lavoro con Amministrazioni dell'Hinterland



Dai singoli Tavoli di Lavoro potranno scaturire ulteriori disaggregazioni distrettuali, soprattutto per quanto riguarda Imprese e P.A. e Scuole, al fine di agevolare ulteriormente un dialogo operativo e fattivo su specifiche misure tra enti accomunati da specifiche caratteristiche (es. localizzazione, tipologia, ecc.).

TAVOLO DI LAVORO CON IMPRESE E PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

L'istituzione di un Tavolo di Lavoro (TDL) dedicato a Imprese e Pubbliche Amministrazioni risponde all'esigenza di supportare un target caratterizzato da elevata operatività nell'attuazione delle attività di Mobility Management aziendale.

Il TDL si configura come uno strumento stabile di coordinamento e confronto, finalizzato a rafforzare il ruolo della rete dei Mobility Manager e a favorire lo sviluppo di azioni condivise a scala di area.

Gli obiettivi principali del TDL sono:

- coordinare e indirizzare lo sviluppo di progetti e iniziative;
- favorire il confronto su criticità e opportunità comuni;
- promuovere il networking e il consolidamento della rete territoriale;
- supportare la diffusione di buone pratiche e strumenti operativi.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Avviata da consolidare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Frequenza

È prevista una convocazione periodica del TDL (indicativamente ogni 4–6 mesi), al fine di garantire continuità e stabilità alle attività.

Tematiche

Il TDL è organizzato come uno spazio di confronto tra l'Ufficio Mobility Management e i referenti delle Imprese e PP.AA. del territorio. Le attività possono includere, a titolo esemplificativo: condivisione di indirizzi e aggiornamenti, approfondimenti tematici su specifiche misure, momenti di co-progettazione e brainstorming, attività di carattere formativo / informativo.

È consigliabile focalizzare gli incontri su temi specifici e coerenti con le esigenze del target, privilegiando un numero limitato di argomenti per ciascun incontro, al fine di favorire un confronto efficace e operativo.

N. Incontro	Periodo	Tematica
I	Aprile	Restituzione analisi PSCL ed indirizzi operativi
II	Giugno	Approfondimenti tematici e brainstorming
III	Settembre	Lancio progetti (evento legato alla SEM)
IV	Novembre	Attività formativa

Soggetti da coinvolgere

Imprese e PP.AA. del Comune di Brescia e dei comuni aderenti al Protocollo di Intesa per la promozione delle attività di Mobility Management.

Modalità

Le modalità di gestione del TDL potranno essere differenziate in funzione degli obiettivi dell'incontro:

- incontri in presenza o webinar (es. attività formative / formative)

-
- focus group (es. attività di co-progettazione)
 - visite tecniche (es. approfondimenti operativi)



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Numero di incontri organizzati
- Numero di soggetti partecipanti

TAVOLO DI LAVORO CON ISTITUZIONI UNIVERSITARIE ED ACCADEMICHE



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

La costituzione di un Tavolo di Lavoro dedicato alle Istituzioni universitarie ed accademiche nasce dalla specificità dei soggetti coinvolti, che presentano caratteristiche intermedie tra quelle delle Imprese/Pubbliche Amministrazioni e quelle delle Istituzioni scolastiche. Tale peculiarità consente di valorizzare il ruolo del mondo accademico non solo come attore operativo, ma anche come soggetto in grado di apportare un contributo qualificato in termini scientifici, metodologici e formativi. Con tale prospettiva, la costituzione di un tavolo dedicato rappresenta un passaggio prodromico ad un ingaggio formale delle stesse istituzioni universitarie nel lavoro sul mobility management, e a legittimare eventuali partnership nonché possibili destinazioni di risorse, fondi e ricerche specifiche al tema.

Gli obiettivi principali del TDL sono:

- coordinare e indirizzare progetti ed azioni specifiche;
- favorire occasioni di confronto, collaborazione e networking;
- sviluppare sinergie su progettualità comuni, valorizzando il contributo scientifico e istituzionale dei soggetti coinvolti;
- supportare l'innovazione delle politiche di Mobility Management attraverso competenze tecnico-specialistiche.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Attivata con progetto pilota



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Frequenza

Considerata la natura progettuale del TDL, la frequenza degli incontri può essere modulata in funzione delle specifiche iniziative attivate.

Al fine di garantire continuità e integrazione con le altre attività di Mobility Management d'Area, il TDL può essere convocato:

- su base variabile, in relazione alle progettualità in corso;
- congiuntamente al TDL Imprese e Pubbliche Amministrazioni in occasione di momenti formativi, informativi o di aggiornamento (es. PSCL)

Tematiche

Oltre ai temi trasversali condivisi con il TDL Imprese e PP.AA., il TDL è orientato allo sviluppo di progettualità specifiche, quali:

- attività di formazione, educazione e sensibilizzazione sulla mobilità sostenibile;
- approfondimenti tecnico-scientifici finalizzati allo sviluppo di misure innovative;
- supporto metodologico e analitico alle iniziative di Mobility Management d'Area;
- sviluppo di studi, ricerche e sperimentazioni su tematiche emergenti.

Soggetti da coinvolgere

Istituzioni universitarie ed accademiche del Comune di Brescia.

Modalità

Le modalità di gestione del TDL possono variare in funzione delle attività e dei soggetti coinvolti. In generale, si prevede il ricorso a:

- incontri frontali (es. attività formative, presentazione e lancio di progetti);
- focus group (es. approfondimenti tematici e attività di co-progettazione);
- eventuali workshop o laboratori operativi su progettualità specifiche.



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Numero di incontri organizzati
- Numero di soggetti partecipanti
- Numero di progettualità attivate

TAVOLO DI LAVORO CON SCUOLE SECONDARIE DI II GRADO



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

L'istituzione di uno specifico Tavolo di Lavoro con le Scuole Secondarie di II grado è finalizzata alla promozione e al consolidamento di un modello strutturato di Mobility Management scolastico all'interno di un segmento particolarmente rilevante per la mobilità sistematica urbana, sia per la componente studentesca sia per quella lavorativa.

Il Tavolo rappresenta uno strumento di supporto operativo e di coordinamento, volto a rafforzare il ruolo dei Mobility Manager scolastici (MMS) e a favorire l'attuazione di azioni condivise.

Gli obiettivi principali del TDL sono:

- promuovere e supportare l'attività dei MMS;
- sensibilizzare la comunità scolastica sui temi della mobilità sostenibile;
- valorizzare il ruolo del MMS all'interno delle istituzioni scolastiche;
- favorire il coordinamento tra scuole e con l'Amministrazione comunale.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Attivata da consolidare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Frequenza

Il TdL deve essere convocato con cadenza periodica (indicativamente ogni 4–6 mesi), in coerenza con il calendario scolastico. È inoltre opportuno evitare la programmazione degli incontri nei periodi di maggiore criticità organizzativa per le scuole, in particolare nei mesi di gennaio (chiusura del primo quadrimestre), giugno (fine anno scolastico), settembre (avvio anno scolastico), al fine di garantire una maggiore partecipazione da parte dei referenti scolastici.

Il Tavolo potrà essere convocato con maggiore frequenza in relazione a specifiche progettualità o iniziative.

Tematiche

Indipendentemente da specifiche progettualità, risulta utile adottare una struttura ricorrente degli incontri, al fine di garantire continuità e maggiore efficacia organizzativa.

N. Incontro	Periodo	Tematica
I	Marzo	Indirizzi operativi
II	Giugno	Approfondimenti tematici
III	Ottobre-Novembre	Lancio progetti (evento legato alla SEM)

Soggetti da coinvolgere

Scuole Secondarie di II grado del Comune di Brescia e referenti dell'Ufficio Scolastico Territoriale.

Modalità

Le modalità di gestione del TDL possono variare in funzione delle attività e dei soggetti coinvolti. In generale, si prevede il ricorso a:

- incontri frontali in presenza o webinar (es. aggiornamenti, restituzioni e momenti informativi);
- focus group (es. attività di confronto, approfondimento e co-progettazione).



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Numero di incontri organizzati
- Numero di soggetti partecipanti
- Numero di iniziative/progetti attivati nell'ambito del Tavolo

TAVOLO DI LAVORO CON SCUOLE PRIMARIE E SECONDARIE DI I GRADO



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

L'istituzione di un Tavolo di Lavoro dedicato alle Scuole Primarie e Secondarie di I grado è finalizzata alla promozione e allo sviluppo di un modello di Mobility Management scolastico orientato alla gestione complessiva della mobilità casa-scuola.

In questo contesto, la mobilità non riguarda esclusivamente gli studenti, ma coinvolge anche il personale scolastico e, in maniera significativa soprattutto per le scuole primarie, le famiglie, che rappresentano un attore determinante nelle scelte di spostamento.

Il TDL assume pertanto un ruolo strategico sia sotto il profilo organizzativo sia educativo, contribuendo alla diffusione di comportamenti sostenibili e alla riduzione dell'impatto del traffico negli orari di ingresso e uscita da scuola.

Gli obiettivi principali del TDL sono:

- promuovere e supportare l'attivazione del Mobility Management scolastico negli istituti;
- favorire lo sviluppo di iniziative di mobilità sostenibile casa-scuola;
- sensibilizzare studenti, famiglie e personale scolastico sui temi della mobilità sostenibile;
- supportare la gestione della mobilità del personale scolastico;
- rafforzare il coordinamento tra scuole, Amministrazione e altri soggetti del territorio.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Da avviare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Frequenza

Il Tavolo potrà essere attivato con cadenza periodica (indicativamente ogni 4–6 mesi), in coerenza con il calendario scolastico e con le esigenze organizzative degli istituti.

È inoltre opportuno evitare la programmazione degli incontri nei periodi di maggiore criticità organizzativa per le scuole, in particolare nei mesi di gennaio (chiusura del primo quadrimestre), giugno (fine anno scolastico), settembre (avvio anno scolastico), al fine di garantire una maggiore partecipazione da parte dei referenti scolastici.

Il Tavolo potrà essere convocato con maggiore frequenza in relazione a specifiche progettualità o iniziative.

Tematiche

Indipendentemente da specifiche progettualità, risulta utile adottare una struttura ricorrente degli incontri, al fine di garantire continuità e maggiore efficacia organizzativa.

N. Incontro	Periodo	Tematica
I	Marzo	Indirizzi operativi
II	Giugno	Approfondimenti tematici

Soggetti da coinvolgere

Scuole Primarie e Secondarie di I grado del Comune di Brescia e referenti dell'Ufficio Scolastico Territoriale.

Modalità

Le modalità di gestione del TDL possono variare in funzione delle attività e dei soggetti coinvolti. In generale, si prevede il ricorso a:

- incontri frontali in presenza o webinar (es. aggiornamenti, restituzioni e momenti informativi);
- focus group (es. attività di confronto, approfondimento e co-progettazione).



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Numero di incontri organizzati
- Numero di soggetti partecipanti
- Numero di iniziative/progetti attivati nell'ambito del Tavolo

TAVOLO DI LAVORO CON LE AMMINISTRAZIONI DELL'HINTERLAND



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

L'istituzione di un Tavolo di Lavoro con i referenti delle Amministrazioni comunali dell'hinterland è finalizzata a dare concreta attuazione agli indirizzi e agli impegni previsti dal Protocollo di Intesa per la promozione di politiche di Mobility Management nell'area vasta bresciana.

Il TDL rappresenta uno strumento di coordinamento interistituzionale, volto a estendere l'efficacia delle politiche di Mobility Management oltre i confini comunali, in coerenza con la dimensione reale dei bacini di mobilità sistemica.

Gli obiettivi principali del TDL sono:

- promuovere e supportare lo sviluppo del Mobility Management nei Comuni dell'hinterland;
- favorire la diffusione e l'implementazione delle progettualità di area anche nei territori contermini;
- incentivare la nomina dei Mobility Manager aziendali nelle imprese localizzate nei Comuni dell'hinterland;
- sviluppare sinergie e progettualità condivise in materia di mobilità sostenibile;
- rafforzare il coordinamento tra Amministrazioni locali e Comune capoluogo.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Attivata da consolidare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Frequenza

Il TDL deve essere convocato periodicamente (es. ogni 4-6 mesi). Il TDL può essere convocato con maggiore frequenza, in relazione alle specifiche progettualità.

Tematiche

Indipendentemente da specifiche progettualità, risulta utile adottare una struttura ricorrente degli incontri, al fine di garantire continuità e maggiore efficacia organizzativa.

N. Incontro	Periodo	Tematica
I	Marzo	Indirizzi operativi
II	Giugno	Diffusione progettualità di area
III	Ottobre-Novembre	Coordinamento iniziative (evento legato alla SEM)

Soggetti da coinvolgere

Mobility Manager nominati e/o referenti per l'attività delle Amministrazioni firmatarie il Protocollo di Intesa.

Modalità

Le modalità di gestione del TDL possono variare in funzione delle tematiche trattate e degli obiettivi degli incontri. In generale, si prevede il ricorso a:

- incontri frontali in presenza o webinar (es. attività di coordinamento e aggiornamento);

-
- momenti di confronto operativo e condivisione di esperienze;
 - eventuali sessioni tematiche dedicate a specifiche progettualità.



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Numero di incontri organizzati
- Numero di Amministrazioni partecipanti
- Numero di progettualità di area diffuse nei Comuni dell'hinterland
- Numero di Mobility Manager aziendali attivati nei territori contermini

STRUMENTI PER IL MOBILITY MANAGEMENT AZIENDALE

In una logica di rafforzamento e consolidamento del sistema di Mobility Management d'Area, risulta fondamentale mettere a disposizione dei Mobility Manager aziendali strumenti metodologici e operativi condivisi, finalizzati a standardizzare e qualificare le attività di raccolta, gestione e analisi dei dati.

In particolare, la definizione di criteri omogenei per la costruzione degli indicatori consente di garantire la confrontabilità delle informazioni tra soggetti diversi e nel tempo, supportando le attività di monitoraggio, valutazione e indirizzo delle politiche di mobilità a scala di area. Le misure di seguito riportate si configurano pertanto come strumenti abilitanti, orientati a migliorare la qualità complessiva dei dati e a rafforzare l'efficacia delle attività di pianificazione e gestione del Mobility Management aziendale.

COSTRUZIONE DELLA MATRICE OD



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

La standardizzazione del processo di costruzione della Matrice Origine-Destinazione (OD) rappresenta un elemento fondamentale per la definizione di una base conoscitiva coerente e strutturata delle relazioni casa-lavoro.

L'obiettivo della misura è fornire indicazioni metodologiche condivise per la raccolta, l'organizzazione e la restituzione dei dati, al fine di garantirne la comparabilità tra diversi soggetti e la loro utilizzabilità a scala di area.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Attivata e consolidata



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

La misura è orientata al mantenimento e al rafforzamento degli standard metodologici adottati, con particolare riferimento alla **qualità e coerenza dei dati**.

In particolare:

- i dati per la costruzione della Matrice OD devono essere prioritariamente desunti dalle banche dati delle Risorse Umane (HR), al fine di garantire copertura e affidabilità;
- in alternativa, possono essere utilizzati i dati derivanti dall'indagine casa-lavoro, qualora venga raggiunto un tasso di risposta pari o superiore al 95%;
- le informazioni devono fare riferimento al domicilio abituale dei dipendenti e, solo in assenza di tale dato, alla residenza.

La costruzione della matrice deve inoltre rispettare **criteri di zonizzazione** condivisi, al fine di garantire omogeneità e confrontabilità:

- suddivisione del Comune di Brescia nei 33 quartieri;
- individuazione puntuale dei Comuni della Provincia di Brescia;
- aggregazione dei Comuni esterni alla Provincia per ambiti provinciali.



ORIZZONTE TEMPORALE



MONITORAGGIO

- Numero di Matrici OD costruite su dati HR
- Numero di Matrici OD conformi ai criteri di zonizzazione condivisi

SPLIT MODALE QUALE PRINCIPALE INDICATORE DEL PSCL



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

Le politiche di Mobility Management sono orientate principalmente alla riduzione dell'uso individuale dell'autovettura privata. In tale contesto, lo *split modale* rappresenta il principale indicatore (KPI) per monitorare l'evoluzione dei comportamenti di mobilità.

L'obiettivo della misura è definire un metodo univoco per il calcolo dello split modale, al fine di garantirne la comparabilità nel tempo e tra diversi soggetti.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Attivata e consolidata



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

La misura è orientata al consolidamento del metodo di calcolo e alla **standardizzazione delle modalità** di restituzione dell'indicatore.

In particolare:

i dati utilizzati derivano dall'indagine sugli spostamenti casa-lavoro;

- è stata definita una classificazione standard delle diverse modalità di spostamento, articolata in n. 7 categorie principali, ciascuna suddivisa in specifiche sottocategorie, ovvero le possibili casistiche più ricorrenti di modi o combinazioni di modi;
- tale struttura consente di ricondurre le diverse combinazioni di risposta a categorie omogenee e confrontabili.

Per il dettaglio metodologico si rimanda all'**Allegato C**.



ORIZZONTE TEMPORALE

-



MONITORAGGIO

Andamento dello split modale per singola sede

STRUMENTI PER L'INDAGINE SUGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

L'indagine sugli spostamenti casa-lavoro costituisce uno strumento fondamentale per la conoscenza delle abitudini di mobilità dei dipendenti.

La definizione di una struttura di indagine solida e condivisa consente di raccogliere dati affidabili e comparabili, indispensabili per orientare le misure di Mobility Management.

L'obiettivo è fornire indicazioni metodologiche per:

- impostare e somministrare indagini efficaci;
- garantire la qualità e rappresentatività dei dati raccolti;
- rendere confrontabili gli indicatori tra diversi soggetti.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Attivata e consolidata



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

La misura è orientata al **consolidamento delle metodologie adottate** e al **miglioramento della qualità dei dati raccolti**.

In particolare:

- è necessario definire preventivamente un obiettivo minimo di risposte per garantire la rappresentatività statistica dell'indagine;
- la numerosità campionaria deve essere verificata secondo criteri condivisi;
- il modello di questionario, sviluppato a partire dalle Linee Guida ministeriali, è stato adattato al contesto locale mantenendo un adeguato grado di flessibilità;
- il modello di questionario è stato implementato all'interno della Piattaforma EMMA.

Per gli aspetti metodologici di dettaglio si rimanda all'**Allegato C**.



ORIZZONTE TEMPORALE



MONITORAGGIO

Indagini spostamento casa-lavoro svolte



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

La raccolta sistematica e strutturata delle informazioni relative ai PSCL rappresenta un elemento essenziale per la costruzione di un quadro conoscitivo a scala di area.

L'obiettivo della misura è fornire strumenti e modalità operative che consentano di:

- facilitare la trasmissione dei dati da parte dei Mobility Manager;
- garantire uniformità e comparabilità delle informazioni;
- migliorare l'efficienza dei processi di annuale raccolta e gestione dei dati.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Attivata da consolidare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

La misura è strettamente **integrata con la Piattaforma EMMA**, che rappresenta lo strumento principale per la gestione digitale delle informazioni.

Nell'ambito della Piattaforma, vengono raccolti e trasmessi in modo strutturato i principali dati utili alla pianificazione e al monitoraggio a scala di area, tra cui: caratteristiche delle sedi aziendali (es. offerta di sosta), principali risultati delle indagini sugli spostamenti casa-lavoro, matrici Origine-Destinazione dei dipendenti, livello di implementazione delle misure di Mobility Management.

In particolare, gli sviluppi sono orientati a:

- consolidare l'utilizzo della piattaforma da parte dei Mobility Manager;
- standardizzare i flussi di trasmissione dei dati e dei documenti;
- migliorare la qualità e completezza delle informazioni raccolte;
- semplificare le procedure amministrative (es. trasmissione PSCL).



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Numero di PSCL trasmessi tramite piattaforma
- Livello di completezza dei dati inseriti

TEMPLATE DI RISCONTRO AL PSCL



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

Il Mobility Manager d'Area svolge un ruolo di indirizzo e supporto nei confronti dei Mobility Manager aziendali, anche attraverso la valutazione dei PSCL e la restituzione di indicazioni operative.

La misura prevede la definizione di un template standardizzato di riscontro, finalizzato a:

- fornire indicazioni e suggerimenti migliorativi sui contenuti del PSCL;
- garantire coerenza con gli indirizzi strategici del PUMS e del Piano MMA;
- verificare la conformità dei documenti alle disposizioni normative vigenti.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Attivata e consolidata



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Il template è stato sviluppato in coerenza con le Linee Guida ministeriali e integrato all'interno della Piattaforma EMMA, attraverso cui avviene la trasmissione dei riscontri ai Mobility Manager.

In prospettiva, la misura è orientata a:

- consolidare l'utilizzo sistematico del template;
- migliorare la qualità dei feedback forniti;
- rafforzare il ruolo di indirizzo del Mobility Manager d'Area;
- favorire un progressivo innalzamento della qualità dei PSCL



ORIZZONTE TEMPORALE



MONITORAGGIO

- Valutazione qualitativa media dei PSCL
- Numero di riscontri effettuati tramite template



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

La promozione della mobilità sostenibile negli spostamenti casa-lavoro rappresenta una leva fondamentale per la riduzione dell'uso dell'auto privata e per il miglioramento complessivo dell'accessibilità ai poli attrattori del territorio.

In tale contesto, le imprese e gli enti svolgono un ruolo strategico, in quanto possono incidere direttamente sulle scelte di mobilità dei propri dipendenti attraverso l'adozione di misure organizzative, incentivi e servizi dedicati.

La misura si configura quindi come uno strumento di attivazione e supporto rivolto alle organizzazioni, finalizzato a incentivare e promuovere lo sviluppo di progettualità innovative e contestualizzate, coerenti con le esigenze specifiche dei diversi contesti lavorativi.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Da avviare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

La misura ipotizza la pubblicazione di **bandi pubblici** rivolti a imprese, enti e pubbliche amministrazioni del territorio, finalizzati al possibile **finanziamento di progetti e iniziative** per la mobilità sostenibile casa-lavoro dei lavoratori.

I soggetti partecipanti saranno chiamati a presentare proposte progettuali da sviluppare e implementare all'interno delle proprie organizzazioni, in coerenza con gli obiettivi di questo PMMA e i contenuti dei rispettivi PSCL.

A titolo esemplificativo, i progetti potrebbero riguardare:

- introduzione di **incentivi economici o sistemi premiali** per i dipendenti che utilizzano modalità di trasporto sostenibili (es. bici, TPL, carpooling, ecc...);
- attivazione o potenziamento di **servizi aziendali** (es. navette, carpooling interno, bike sharing aziendale, ecc...);
- realizzazione di **infrastrutture leggere** a supporto della mobilità sostenibile (es. parcheggi bici sicuri, spogliatoi, colonnine di riparazione e ricarica per e-bike, ecc...);
- realizzazione di **interventi infrastrutturali** di accessibilità in prossimità delle sedi (es. riqualificazione di percorsi ciclabili e pedonali, miglioramento della sicurezza degli accessi, connessioni con la rete ciclabile esistente, ecc...), anche in coordinamento con l'Amministrazione comunale;
- sviluppo di **programmi di flessibilità organizzativa** (es. smart working, orari flessibili, ecc...) finalizzati alla riduzione dei picchi di traffico e al coordinamento con gli orari dei servizi ferroviari e di TPL;
- campagne di **comunicazione e sensibilizzazione** rivolte ai dipendenti;
- **iniziative sperimentali e pilota** su nuove forme di mobilità (es. mobility credits, gamification, challenge aziendali, ecc...);
- **progetti integrati** che combinano più misure (infrastrutturali, organizzative e comportamentali), con impatti misurabili sugli spostamenti casa-lavoro.

.....

L'Amministrazione comunale definirà i criteri di selezione, le modalità di finanziamento e gli eventuali requisiti di ammissibilità e accesso, prevedendo premialità per i progetti più efficaci, innovativi, replicabili e sostenibili.

I progetti selezionati dovranno essere attuati e gestiti direttamente dai soggetti beneficiari, che ne assumeranno la responsabilità operativa, con il supporto tecnico dell'Ufficio Mobility Management.

L'attivazione della misura è subordinata alla disponibilità di risorse economiche dedicate.



ORIZZONTE TEMPORALE

Medio termine (2035)



MONITORAGGIO

- Numero di imprese/enti partecipanti al bando
- Numero di progetti presentati e finanziati
- Tipologia delle misure attivate
- Riduzione stimata dell'uso dell'auto privata (ove misurabile)

STRUMENTI PER IL MOBILITY MANAGEMENT SCOLASTICO

Le Istituzioni scolastiche di ogni ordine e grado risultano attualmente escluse dall'obbligo di redazione del Piano degli Spostamenti Casa-Scuola e dalla nomina del Mobility Manager scolastico, figura la cui introduzione è al momento solo suggerita.

Tale condizione comporta inevitabilmente una serie di criticità strutturali per il mondo della scuola: l'assenza di un quadro normativo vincolante, la mancanza di riferimenti operativi e di linee guida dedicate sull'attività da realizzarsi, l'assenza di risorse economiche e di tempo specificamente allocate per le attività dei Mobility Manager. A queste si aggiungono le note difficoltà connesse sia alla limitata flessibilità oraria, e di mansioni, connessa all'impiego del personale docente e ATA, sia le delicate responsabilità relative alla gestione/sorveglianza dei minori.

Eguale, la mobilità casa-scuola – che comprende sia gli spostamenti degli studenti sia quelli del personale scolastico – non è esclusa dall'analisi complessiva in capo al Mobility Manager di Area. In questo contesto, l'obiettivo è quello di sviluppare un modello di Mobility Management scolastico scalabile e personalizzabile in funzione dei diversi livelli di istruzione e dei target di riferimento, promuovendo al contempo la sensibilizzazione delle comunità scolastiche sui temi della mobilità sostenibile.

Con tali presupposti, gli obiettivi specifici sono:

- fornire ai Mobility Manager Scolastici linee guida e strumenti metodologici per svolgere la loro funzione in maniera concreta ed efficace;
- fornire ai Mobility Manager Scolastici risorse e strumenti operativi che consentano la messa in pratica di azioni e progetti – di carattere sia organizzativo sia educativo – di mobility management scolastico.



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

Il rafforzamento delle competenze dei Mobility Manager scolastici rappresenta una condizione essenziale per garantire l'efficacia delle politiche di mobilità sostenibile in ambito casa-scuola. In particolare, la complessità delle attività richieste – dalla raccolta e analisi dei dati alla progettazione e gestione delle iniziative – rende necessario un adeguato supporto formativo. La misura prevede quindi l'attivazione di percorsi formativi dedicati ai Mobility Manager scolastici degli istituti di ogni ordine e grado, finalizzati a fornire strumenti metodologici, operativi e conoscenze applicative utili allo svolgimento del ruolo.

Gli obiettivi principali dell'azione sono:

- fornire strumenti operativi e metodologici per lo svolgimento dell'attività di mobility management scolastico;
- guidare e supportare i Mobility Manager nella progettazione, attuazione e monitoraggio delle iniziative;
- favorire lo scambio di esperienze e la diffusione di buone pratiche tra istituti.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Attivata in via sperimentale



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Frequenza

La misura prevede il consolidamento e la strutturazione di un percorso formativo dedicato, da proporre con cadenza periodica (indicativamente biennale), articolato in moduli tematici finalizzati a coprire i principali ambiti di attività del Mobility Manager scolastico.

Tematiche

Il percorso formativo potrà essere organizzato secondo il seguente schema:

Modulo I – Inquadramento normativo e strumenti di pianificazione della mobilità

Approfondimento del quadro normativo di riferimento e degli strumenti di pianificazione (es. PUMS), con particolare attenzione al ruolo del Mobility Management scolastico all'interno delle politiche urbane della mobilità.

Modulo II – Metodi e strumenti per l'analisi della mobilità casa-scuola

Strumenti e metodologie per la raccolta e l'analisi dei dati sugli spostamenti (es. questionari di indagine, matrici origine-destinazione), lettura e interpretazione dei risultati, individuazione delle principali criticità e opportunità di intervento.

Modulo III – Iniziative e progetti di Mobility Management

Definizione e implementazione di azioni di mobility management scolastico, tra cui:

- percorsi educativi e proposte didattiche sui temi della mobilità sostenibile;
- iniziative di sensibilizzazione e comunicazione rivolte a studenti e famiglie;
- strumenti di gamification e incentivazione;
- organizzazione interna degli spazi e degli orari per migliorare l'accessibilità;
- iniziative rivolte al personale scolastico.

Modulo IV – Laboratorio operativo e *best practices*

Attività laboratoriale orientata alla progettazione concreta di iniziative, con analisi di casi studio ed esperienze già attuate, finalizzata a trasferire modelli replicabili e soluzioni operative.

Target di riferimento

Il percorso potrà essere rivolto prioritariamente ai Mobility Manager scolastici, Dirigenti scolastici e personale scolastico interessato del Comune di Brescia, con possibilità di estensione agli istituti dell'hinterland e della provincia, anche in collaborazione con l'Ufficio Scolastico Territoriale.

Modalità organizzative

Le attività formative potranno essere erogate in presenza o in modalità webinar, privilegiando incontri in presenza per favorire il confronto diretto. Inoltre, deve essere previsto il rilascio di un attestato di partecipazione, utile anche ai fini del riconoscimento del monte ore dedicato all'attività di Mobility Management.



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Numero di Mobility Manager scolastici partecipanti
- Numero di edizioni del corso attivate
- Feedback e livello di soddisfazione dei partecipanti
- Numero di iniziative attivate a seguito del percorso formativo



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

A completamento delle misure di supporto al Mobility Management scolastico, risulta fondamentale mettere a disposizione dei Mobility Manager Scolastici strumenti operativi strutturati, in grado di supportarne concretamente l'attività.

In tale prospettiva, la predisposizione di Linee Guida dedicate consente di fornire un riferimento metodologico e pratico per lo svolgimento della funzione, facilitando l'adozione di approcci omogenei e migliorando l'efficacia delle azioni intraprese a livello di singolo istituto.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Attivata e consolidata



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Il "Manuale per Mobility Manager Scolastici" è stato sviluppato in coerenza con i contenuti del percorso formativo dedicato e rappresenta uno strumento di supporto operativo per i MMS. Il documento è strutturato come **guida pratica**, con l'obiettivo di accompagnare i Mobility Manager nello svolgimento delle proprie attività, fornendo indicazioni chiare sia sul ruolo e sulle responsabilità, sia sulle modalità di progettazione e implementazione delle iniziative.

In particolare, il Manuale affronta i seguenti ambiti tematici:

- nomina, ruolo e formazione del Mobility Manager scolastico;
- analisi della domanda di mobilità casa-scuola;
- progettazione e attuazione di attività, progetti e iniziative;
- strumenti di comunicazione e sensibilizzazione (es. Poster della Mobilità);
- monitoraggio delle azioni e degli indicatori;
- organizzazione interna degli spazi e degli orari per migliorare l'accessibilità;
- iniziative rivolte al personale scolastico.

In prospettiva, la misura è orientata a favorirne la diffusione tra i nuovi Mobility Manager scolastici e integrare il Manuale con altri strumenti operativi e formativi messi a disposizione dall'Ufficio.



ORIZZONTE TEMPORALE



MONITORAGGIO

Numero di Manuali distribuiti



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

La promozione della mobilità sostenibile in ambito scolastico rappresenta un elemento strategico per favorire il cambiamento delle abitudini di spostamento fin dalle fasce più giovani della popolazione, generando effetti positivi sia nel breve periodo (es. riduzione della congestione negli orari di ingresso/uscita) sia nel lungo periodo (formazione di comportamenti virtuosi).

In tale contesto, le istituzioni scolastiche svolgono un ruolo centrale non solo come destinatari delle politiche di mobilità, ma anche come attori attivi nella progettazione e realizzazione di iniziative coerenti con le specificità dei propri contesti.

La misura si configura quindi come uno strumento di attivazione e responsabilizzazione delle scuole, attraverso la messa a disposizione di risorse economiche da parte dell'Amministrazione comunale e la promozione di progettualità autonome sviluppate direttamente dagli istituti.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Da avviare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

La misura ipotizza la pubblicazione di **bandi pubblici** rivolti agli istituti scolastici del territorio, finalizzati al possibile finanziamento di **progetti e iniziative** in materia di mobilità sostenibile.

Le scuole saranno chiamate a presentare proposte progettuali coerenti con gli obiettivi del Piano MMA, da sviluppare e realizzare in autonomia, anche in collaborazione con professionisti esterni e altri soggetti del territorio.

A titolo esemplificativo, i progetti potranno riguardare:

- rafforzamento e **strutturazione dell'attività interna** e dell'organizzazione degli istituti scolastici, in materia di Mobility Management;
- **attività educative e laboratoriali** sui temi della mobilità sostenibile;
- iniziative di **promozione degli spostamenti attivi** (es. bicicletta, pedonalità);
- sviluppo o potenziamento di **servizi e progettualità** esistenti;
- realizzazione di **dotazioni e infrastrutture leggere** a supporto della mobilità scolastica (es. rastrelliere, segnaletica, spazi dedicati);
- campagne di **comunicazione e sensibilizzazione** rivolte a studenti e famiglie.

L'Amministrazione comunale definirà i criteri di selezione, le modalità di finanziamento e gli eventuali requisiti di ammissibilità, prevedendo meccanismi di premialità per i progetti maggiormente sostenibili, coerenti, innovativi e replicabili.

I progetti selezionati dovranno essere attuati, gestiti e rendicontati direttamente dagli istituti scolastici, che ne assumeranno la responsabilità operativa, con il supporto e il coordinamento dell'Ufficio Mobility Management.

.....

L'attivazione della misura è subordinata alla disponibilità di risorse economiche dedicate, da destinare al finanziamento dei progetti.



ORIZZONTE TEMPORALE

Medio termine (2035)



MONITORAGGIO

- Numero di istituti scolastici partecipanti al bando
- Numero di progetti presentati e finanziati
- Tipologia delle iniziative attivate
- Impatti sugli spostamenti casa-scuola (ove rilevabili)

STRUMENTI INFORMATIVI A SUPPORTO

La disponibilità di strumenti informativi e digitali a supporto delle attività di Mobility Management rappresenta una componente essenziale per garantire l'efficacia operativa del sistema nel suo complesso. Tali strumenti assumono un ruolo strategico sia per l'Ufficio Mobility Management d'Area, nell'ambito delle funzioni di coordinamento, analisi e monitoraggio, sia per i Mobility Manager aziendali e scolastici, chiamati a gestire operativamente le attività nei rispettivi contesti.

In questa prospettiva, il Piano MMA individua come prioritaria la messa a disposizione di strumenti digitali in grado di supportare e semplificare i processi operativi, migliorare la qualità, l'accessibilità e la sistematizzazione dei dati, nonché rafforzare il coordinamento e lo scambio informativo tra i diversi soggetti coinvolti nel sistema di Mobility Management.

PIATTAFORMA DEL MOBILITY MANAGEMENT



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

La disponibilità di strumenti informatici a supporto delle attività di mobility management rappresenta un elemento fondamentale per garantire l'efficacia operativa del sistema, sia con riferimento alle funzioni dell'Ufficio Mobility Management d'Area, sia in relazione alle attività svolte dai mobility manager aziendali e scolastici.

In tale contesto, il Piano MMA individua tra le azioni prioritarie lo sviluppo di strumenti digitali finalizzati alla standardizzazione e semplificazione delle procedure, al miglioramento della qualità e disponibilità dei dati e al rafforzamento del coordinamento tra i diversi soggetti coinvolti.

Gli indirizzi operativi nazionali (MIT, luglio 2024) evidenziano in particolare la necessità di dotarsi di strumenti in grado di supportare la raccolta, gestione e analisi delle matrici origine-destinazione degli spostamenti sistematici, nonché l'acquisizione, archiviazione e restituzione dei dati contenuti nei PSCL. Parallelamente, dal confronto con i mobility manager del territorio emerge l'esigenza di disporre di una piattaforma digitale unitaria, capace di supportare in modo integrato sia prioritariamente le attività di mobility management aziendale e scolastica, sia il livello d'area territoriale, facilitando lo scambio di informazioni e l'interazione tra i diversi attori.

In questo quadro, la realizzazione di una piattaforma informatica dedicata si configura come misura abilitante per l'intero sistema, in quanto consente di strutturare la base informativa, standardizzare i processi operativi e supportare le attività di pianificazione, monitoraggio e coordinamento.

In particolare, nel 2025, l'Ufficio Mobility Management ha attivato la Piattaforma "**EMMA Brescia**", basata sul riuso della soluzione "**Electronic Mobility Management Application – EMMA**", sviluppata da Regione Piemonte, Città Metropolitana di Torino e Comune di Torino.

La piattaforma è stata oggetto di un processo di adattamento e personalizzazione, finalizzato a renderla coerente con il contesto territoriale di Brescia e con l'organizzazione delle attività locali. Attualmente risulta operativa ed è utilizzata dai mobility manager aziendali e universitari, con un'introduzione accompagnata da attività formative specifiche.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Attivata da consolidare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Struttura operativa e modalità di attuazione

La piattaforma costituisce lo strumento centrale per la gestione integrata delle attività di Mobility Management e consente già lo svolgimento delle principali funzioni operative.

In particolare, il sistema, a **supporto dei Mobility Manager aziendali**, supporta:

- la gestione dell'anagrafica dei Mobility Manager e delle organizzazioni;
- la raccolta e l'organizzazione delle informazioni relative alle unità locali e all'offerta di mobilità;
- il caricamento e la rappresentazione delle matrici origine-destinazione dei dipendenti, anche tramite strumenti cartografici;

- la somministrazione dei questionari casa-lavoro e la restituzione automatica dei risultati;
- la gestione delle misure di Mobility Management e dei relativi programmi di attuazione e monitoraggio;
- l'archiviazione documentale (es. PSCL, decreti di nomina);
- la trasmissione digitale dei PSCL al sistema di protocollazione dell'Amministrazione.

A **supporto del Mobility Manager d'Area**, è disponibile una funzione di estrazione massiva dei dati, che consente di effettuare analisi di livello territoriale mediante strumenti esterni.

Sviluppi evolutivi

La misura è orientata al consolidamento e al potenziamento della piattaforma, attraverso l'estensione progressiva dell'utilizzo a tutti i soggetti obbligati, il miglioramento della qualità, la completezza e l'aggiornamento dei dati inseriti, nonché il rafforzamento delle attività di supporto agli utenti.

In una logica di evoluzione del sistema, sono previsti ulteriori sviluppi, tra cui:

- l'implementazione del Modulo di Area, finalizzato alla gestione e analisi dei dati aggregati tramite dashboard e strumenti di monitoraggio;
- l'integrazione con altri sistemi informativi e basi dati, al fine di rafforzare la capacità analitica e decisionale;
- l'ampliamento delle funzionalità a supporto della pianificazione e del coordinamento a scala territoriale;
- la possibile estensione della piattaforma al mobility management scolastico.

A conferma del lavoro avviatosi, peraltro, va data evidenza a come questi sviluppi si collochino all'interno di un percorso di valenza nazionale, costruito in sinergia con altri Enti pubblici – Regioni, Città capoluogo e Città metropolitane – e alimentato dal lavoro congiunto svolto in seno al Tavolo Tecnico nazionale sul Mobility Management, con l'obiettivo di favorire l'allineamento, l'omogeneità e la diffusione di pratiche condivise su scala territoriale nel merito di uno strumento che, in prospettiva futura, possa anche rappresentare un modello – se non lo strumento – a cui puntare.

Attività di formazione

Ulteriore elemento riguarda il proseguimento delle attività di formazione e accompagnamento all'utilizzo dello strumento (es. attraverso webinar e momenti di approfondimento) al fine di garantire una padronanza completa ed omogenea dello strumento da parte di tutti gli utilizzatori.



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Numero di aziende/enti registrati sulla Piattaforma
- Numero di Mobility Manager attivi
- Numero di dipendenti censiti nelle matrici origine-destinazione
- Numero di PSCL trasmessi tramite Piattaforma
- Livello di aggiornamento e completezza dei dati
- Livello di utilizzo delle funzionalità disponibili



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

La valutazione del livello di accessibilità ai servizi di trasporto pubblico rappresenta un elemento fondamentale per supportare le politiche di mobilità sostenibile e orientare in modo efficace le scelte di pianificazione e Mobility Management.

In particolare, la possibilità di disporre di indicatori sintetici e comparabili consente di analizzare la qualità dell'offerta di trasporto pubblico non solo a scala urbana, ma anche con riferimento a specifici ambiti territoriali e poli attrattori, quali le sedi lavorative.

La misura prevede quindi lo sviluppo di un applicativo dedicato all'analisi dell'accessibilità ai servizi di trasporto pubblico, in grado di restituire informazioni puntuali e sintetiche sia per l'Amministrazione sia per i Mobility Manager, supportando le attività di pianificazione, monitoraggio e valutazione.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Da avviare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

La misura prevede lo sviluppo di uno strumento applicativo per la valutazione del livello di accessibilità ai servizi di trasporto pubblico, basato sul metodo di calcolo già sviluppato in seno al PGT comunale³).

L'analisi sarà finalizzata a restituire un **indicatore sintetico di accessibilità**, costruito tenendo conto di diversi fattori, tra cui:

- accessibilità spaziale, relativa alle caratteristiche dei percorsi e alla distanza dalle fermate/stazioni;
- accessibilità temporale, legata alla frequenza e al livello di servizio delle linee presenti;
- tipologia di servizio offerto (es. bus, metro, tram);

Rispetto all'impostazione base dell'indicatore (riferita all'analisi per ogni singolo punto di interesse), lo strumento potrebbe svilupparsi anche per consentire un'analisi disaggregata:

- a scala territoriale, attraverso la suddivisione in zone omogenee (es. bacini di traffico);
- con riferimento sia alla popolazione residente sia alla popolazione lavoratrice, al fine di rappresentare in modo più efficace i livelli di accessibilità ai singoli poli attrattori.

L'applicativo consentirà inoltre:

- la costruzione di mappe tematiche del livello di accessibilità, utili per l'individuazione di aree critiche e priorità di intervento;
- la valutazione delle sedi aziendali in termini di accessibilità al TPL, a supporto dei Mobility Manager nella redazione dei PSCL;
- il supporto alle attività di pianificazione e programmazione dell'offerta di trasporto.

³ A suo tempo sviluppato su un modello semplificato del "PTAL" della città di Londra.

.....

In tale ottica, potrà essere valutata l'integrazione dello strumento all'interno della Piattaforma EMMA, al fine di rendere direttamente disponibili le informazioni ai Mobility Manager e favorire un utilizzo operativo nell'ambito delle attività di Mobility Management.



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Disponibilità e aggiornamento dell'indicatore di accessibilità
- Numero di zone analizzate
- Livello di copertura territoriale dell'analisi
- Numero di accessi/utilizzi dello strumento (se integrato in EMMA)
- Numero di Mobility Manager che utilizzano l'indicatore nei PSCL
- Individuazione e monitoraggio delle aree a bassa accessibilità

CALCOLO DELLA CARBON FOOTPRINT



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

La consapevolezza dell'impatto ambientale associato alle proprie abitudini di mobilità rappresenta un elemento chiave per orientare comportamenti più sostenibili. In tale contesto, la possibilità per ciascun individuo di stimare la propria *"carbon footprint"* legata agli spostamenti quotidiani (in particolare casa-lavoro e casa-scuola) costituisce uno strumento efficace di sensibilizzazione, in grado di rendere tangibile il contributo individuale alle emissioni climalteranti e inquinanti.

Tuttavia, considerata la varietà di strumenti e soluzioni disponibili, nonché le diverse esigenze organizzative dei soggetti coinvolti, si ritiene opportuno non definire a livello di Area uno strumento unico e centralizzato, lasciando ai singoli enti la possibilità di individuare le modalità più idonee per l'eventuale implementazione di tali strumenti.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Stralciata



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Pur non prevedendo l'implementazione di uno strumento unico a scala di area, il tema della misurazione dell'impatto ambientale degli spostamenti mantiene una rilevanza strategica in chiave di sensibilizzazione, al fine di aumentare la consapevolezza degli utenti rispetto agli impatti ambientali delle proprie scelte di mobilità.

In tale prospettiva, si demanda ai Mobility Manager la possibilità di:

- valutare l'opportunità di adottare strumenti per il calcolo della carbon footprint dei propri dipendenti o utenti;
- individuare, in autonomia, le soluzioni più coerenti con le proprie prassi ed esigenze organizzative (es. strumenti digitali, applicativi in uso all'Ente, iniziative interne);
- integrare tali strumenti nell'ambito di attività di comunicazione, sensibilizzazione o gamification.



ORIZZONTE TEMPORALE



MONITORAGGIO

VALORIZZAZIONE DELL'ATTIVITÀ DI MOBILITY MANAGEMENT

Il rafforzamento e la diffusione del Mobility Management non dipendono esclusivamente dalla disponibilità di strumenti tecnici e operativi, ma richiedono anche un riconoscimento strutturato del ruolo dei soggetti coinvolti e una valorizzazione delle attività svolte all'interno delle diverse organizzazioni.

In tale prospettiva, il Piano individua un insieme di misure finalizzate a consolidare il ruolo del Mobility Manager – aziendale e scolastico – quale figura chiave per l'attuazione delle politiche di mobilità sostenibile, promuovendone il riconoscimento all'interno delle organizzazioni e favorendo al contempo il rafforzamento della rete territoriale.

Le azioni previste sono orientate a:

- incentivare l'adesione attiva dei soggetti al sistema di Mobility Management d'Area;
- rafforzare il senso di appartenenza alla rete dei Mobility Manager;
- valorizzare le esperienze e le buone pratiche sviluppate a livello locale;
- migliorare la visibilità e il riconoscimento istituzionale delle attività svolte.

In questo ambito, assumono particolare rilevanza strumenti di tipo organizzativo, comunicativo e incentivante, volti a sostenere il coinvolgimento attivo dei soggetti e a promuovere una cultura condivisa della mobilità sostenibile.



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

Il rafforzamento del sistema di Mobility Management a scala territoriale richiede un coinvolgimento attivo e strutturato dei soggetti interessati (Imprese, PP.AA., Università), non solo in termini formali, ma anche in relazione alla qualità e continuità delle attività svolte.

In tale contesto, la sottoscrizione di un “patto” tra l’Amministrazione comunale e i soggetti dotati di **Mobility Manager** rappresenta un possibile strumento finalizzato a strutturare e consolidare oltremodo il ruolo della rete territoriale, responsabilizzando gli attori coinvolti e favorendo un approccio più collaborativo e orientato ai risultati.

La misura si configura come leva di governance del sistema, basata su un meccanismo di impegni reciproci tra Amministrazione e soggetti aderenti: strumento innovativo rispetto al quale ipotizzare anche l’accesso a specifiche opportunità, forme di agevolazione e/o la destinazione di risorse e incentivi.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Da avviare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

La misura prevede la definizione e attivazione di una sorta di “carta di impegno” rivolta ai soggetti del territorio dotati di Mobility Manager, finalizzata a formalizzare un insieme di impegni minimi e azioni qualificanti nell’ambito delle attività di Mobility Management.

In particolare, tra gli **impegni richiesti** ai soggetti aderenti potranno rientrare:

- nomina formale del Mobility Manager e mantenimento attivo del ruolo;
- adozione e trasmissione del PSCL al Comune secondo le modalità e tempistiche previste;
- utilizzo degli strumenti messi a disposizione dall’Amministrazione (es. Piattaforma EMMA), con compilazione completa e aggiornamento dei dati obbligatori richiesti dall’Ufficio Mobility Management;
- partecipazione agli incontri di coordinamento e alle attività promosse a scala territoriale;
- diffusione interna, presso i propri dipendenti/utenti, delle iniziative e delle misure di carattere cittadino e territoriale;
- collaborazione nella sperimentazione di progetti pilota e iniziative innovative;
- eventuale impegno al co-sostentamento economico di talune iniziative.

A fronte dell’adesione al Protocollo e del rispetto degli impegni previsti, i soggetti aderenti potranno accedere a specifiche **forme di supporto e agevolazione**, tra cui:

- possibilità di attivare agevolazioni sul trasporto pubblico locale per i propri dipendenti, secondo le modalità che saranno definite con i soggetti gestori del TPL nell’ambito dei relativi Contratti di Servizio;
- accesso a bandi dedicati e ad iniziative di Mobility Management promosse a scala territoriale;
- supporto tecnico e accompagnamento da parte dell’Ufficio Mobility Management alle attività propedeutiche alla redazione dei PSCL;
- partecipazione a progetti sperimentali e iniziative pilota;

-
- visibilità e valorizzazione delle esperienze più virtuose (es. casi studio);
 - altre agevolazioni, iniziative e premialità che potranno idearsi e svilupparsi in futuro.

L'attuazione della misura potrà avvenire in modo progressivo, anche attraverso una fase iniziale di sperimentazione con un numero selezionato di enti.

La definizione e l'effettiva attivazione delle agevolazioni previste sono subordinate alla disponibilità di risorse economiche dedicate e alla collaborazione con i soggetti partner (es. gestori del TPL).



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Numero di soggetti aderenti al Protocollo
- Numero di soggetti realmente attivi

RICONOSCIMENTO DEL RUOLO DEL MOBILITY MANAGER SCOLASTICO



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

Il ruolo del Mobility Manager scolastico è centrale per l'attuazione delle politiche di mobilità sostenibile in ambito casa-scuola, in quanto rappresenta il principale riferimento operativo per la pianificazione, il coordinamento e la promozione delle iniziative all'interno degli istituti.

Tuttavia, uno degli elementi di maggiore criticità riscontrati riguarda il mancato o parziale riconoscimento del tempo dedicato a tali attività all'interno del monte ore lavorativo del personale scolastico incaricato. Tale condizione può limitare l'efficacia delle azioni intraprese, ridurre la continuità delle iniziative e scoraggiare l'assunzione del ruolo.

La misura si configura come un'azione di supporto e valorizzazione del Mobility Management scolastico, finalizzata a rafforzare il ruolo dei soggetti coinvolti e a garantire condizioni operative più favorevoli allo svolgimento delle attività.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Da avviare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

La misura prevede l'attivazione di azioni volte a favorire il **riconoscimento formale e sostanziale** del ruolo del MMS, nel rispetto dell'autonomia organizzativa delle scuole.

In particolare, le principali linee di intervento includono:

- promozione, in raccordo con gli istituti scolastici e gli enti competenti, di forme di riconoscimento del monte ore dedicato, anche attraverso l'integrazione delle attività di Mobility Management nella programmazione scolastica o in incarichi formalizzati;
- definizione e proposta di una procedura condivisa (tra Amministrazione comunale, UST e istituti scolastici) per il riconoscimento, anche in forma parziale, del tempo dedicato alle attività di Mobility Management, a fronte anche di eventuale accesso a specifiche opportunità economiche, organizzative e misure di supporto (es. accesso prioritario a bandi, partecipazione a progetti pilota, ecc...);
- attivazione di momenti di formazione e accompagnamento, finalizzati a supportare i Mobility Manager nello svolgimento delle attività e a ridurre il carico operativo;
- valorizzazione delle esperienze più virtuose, attraverso attività di comunicazione e condivisione delle buone pratiche.



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Numero di Mobility Manager scolastici formalmente nominati
- Percentuale di istituti con riconoscimento (anche parziale) del monte ore dedicato
- Livello di continuità del ruolo nel tempo



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

Il coinvolgimento attivo e continuativo della rete dei Mobility Manager rappresenta un elemento centrale per l'efficacia delle politiche di Mobility Management a scala territoriale. La condivisione di informazioni, esperienze e buone pratiche consente infatti di rafforzare le competenze dei soggetti coinvolti, favorire l'adozione di misure efficaci e consolidare una visione comune delle strategie di mobilità sostenibile.

In tale contesto, risulta fondamentale dotarsi di strumenti di comunicazione e ingaggio strutturati, in grado di superare modalità informative tradizionali e frammentate, favorendo invece una relazione continuativa, organizzata e orientata allo scambio.

La misura si configura quindi come azione trasversale di supporto al sistema di Mobility Management, con l'obiettivo di rafforzare la rete territoriale attraverso la messa a disposizione di strumenti dedicati alla comunicazione, formazione e condivisione.

Attualmente, l'Ufficio Mobility Management ha avviato modalità di comunicazione strutturate rivolte alla rete dei Mobility Manager, attraverso l'invio periodico (a cadenza mensile) di comunicazioni organizzate in sezioni tematiche (es. appuntamenti in agenda, eventi di rilievo nazionale, contenuti di interesse e aggiornamenti operativi).



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Attivata, da consolidare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

In prospettiva, la misura prevede il consolidamento e l'evoluzione degli strumenti di coinvolgimento della rete, attraverso la strutturazione di un sistema integrato di comunicazione e condivisione.

Le principali linee di sviluppo includono:

- sviluppo di **materiali divulgativi e operativi** (es. manuali o guide) dedicati al Mobility Management, finalizzati a supportare sia i soggetti già attivi sia nuovi enti interessati ad aderire alla rete;
- progettazione e messa a disposizione di un **"kit di mobilità"** (materiale informativo sui servizi di mobilità per l'accesso alle sedi di lavoro) per i neoassunti, basato su un format-schema standard e declinabile dai singoli Enti in funzione delle specificità territoriali ed organizzative di ognuno;
- attivazione di format di **comunicazione partecipata**, volti a valorizzare esperienze e buone pratiche dei Mobility Manager (es. testimonianze, casi studio, contenuti video);
- promozione di **iniziative di networking e scambio**, anche in forma digitale, per favorire il confronto tra i diversi soggetti della rete;
- eventuale **sviluppo di canali dedicati** (es. social o spazi digitali condivisi) per la diffusione di contenuti, aggiornamenti e iniziative;
- **rafforzamento della comunicazione periodica esistente**, attraverso l'ampliamento dei contenuti e una maggiore integrazione con le altre iniziative del Piano.

.....

L'attuazione delle diverse azioni potrà avvenire in modo progressivo, anche attraverso sperimentazioni su specifici strumenti e formati, con il coinvolgimento diretto dei Mobility Manager nella co-costruzione dei contenuti.



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Numero di Mobility Manager coinvolti nelle attività di comunicazione
- Tasso di apertura e fruizione delle comunicazioni periodiche
- Numero di contenuti/materiali prodotti (manuali, video, ecc.)
- Numero di contributi/esperienze condivise dai Mobility Manager
- Partecipazione alle iniziative di networking e confronto
- Livello di soddisfazione degli utenti della rete



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

Nel contesto della Rete dei Mobility Manager di Brescia, la comunicazione svolge un ruolo centrale nel promuovere cambiamenti concreti nelle abitudini di spostamento e nel rafforzare l'efficacia complessiva delle politiche di mobility management. La definizione dei contenuti e delle modalità di comunicazione rappresenta un fattore chiave per aumentare la visibilità della Rete e la comprensione delle iniziative proposte.

A tal fine, è stato predisposto un **Piano di Comunicazione della Rete dei Mobility Manager di Brescia**, finalizzato a:

- creare un'identità unitaria e riconoscibile della Rete;
- diffondere e valorizzare il *brand* legato all'attività di Mobility Management;
- garantire coerenza con il *brand* cittadino "Brescia la tua Città Europea".

In particolare, la strategia comprende la definizione dell'identità visiva, dei materiali comunicativi, dei canali di diffusione e delle modalità di coinvolgimento dei diversi target (aziende, istituti scolastici, enti pubblici e cittadini).



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Avviata, da consolidare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Per rafforzare l'impatto della comunicazione e valorizzare il *brand* della Rete, la misura potrebbe essere sviluppata secondo le seguenti linee:

- a) **Consolidamento dell'identità visiva e del *brand***, mediante lo sviluppo coerente dei materiali comunicativi, aggiornamento dei template digitali e cartacei, coordinamento con il *brand* cittadino per aumentare la riconoscibilità delle iniziative di Area.
- b) **Implementazione della strategia multicanale e interattiva**, attraverso l'utilizzo integrato di canali digitali (es. social media) e strumenti tradizionali (es. brochure, eventi) per garantire la massima diffusione e coinvolgimento dei diversi target.
- c) **Iniziative di engagement e progettazione**, attraverso la promozione di workshop, concorsi e laboratori partecipativi per aziende, scuole e cittadini, al fine di far emergere buone pratiche di mobilità sostenibile.

Queste linee di sviluppo puntano a rendere la Rete dei Mobility Manager di Brescia più coesa, visibile e riconoscibile, rafforzando la capacità di stimolare comportamenti di mobilità sostenibile e di creare un senso di appartenenza tra tutti i soggetti coinvolti.



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Tipologia di materiali e strumenti comunicativi prodotti
- Interazione / partecipazione dei target a canali digitali ed eventi

MISURE SPECIFICHE PER INCENTIVARE LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Le misure specifiche per l'incentivazione della mobilità sostenibile sono finalizzate a promuovere, a scala di area, azioni e progettualità in grado di favorire il riequilibrio modale degli spostamenti sistematici, con particolare riferimento alla riduzione dell'uso individuale dell'autovettura privata.

In questo ambito, il ruolo del Mobility Management d'Area consiste nel supportare e coordinare i diversi soggetti del territorio – imprese, pubbliche amministrazioni e istituzioni scolastiche – nella definizione e nell'attuazione di interventi condivisi, contribuendo a mettere a sistema esigenze, progettualità e risorse, e favorendo la costruzione di una massa critica necessaria a garantire efficacia e sostenibilità delle azioni.

Gli ambiti di intervento entro cui si collocano le misure sono definiti in coerenza con le Linee Guida ministeriali per la redazione dei PSCL, che individuano specifici **assi strategici di azione**, articolati in differenti tipologie di intervento.

In tale contesto, le misure riportate di seguito rappresentano la declinazione operativa, a scala locale, di tali assi strategici e sono orientate sia al consolidamento delle iniziative già avviate, sia allo sviluppo di nuove progettualità a supporto dell'attività dei Mobility Manager aziendali e scolastici del territorio.



Figura 1 – Assi strategici di intervento

MISURE PER DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DEL MEZZO MOTORIZZATO PRIVATO

Le misure afferenti al presente asse sono finalizzate alla riduzione dell'utilizzo individuale dell'autovettura privata negli spostamenti sistematici, obiettivo centrale delle politiche di Mobility Management.

Tale risultato può essere perseguito non solo attraverso la promozione di modalità alternative, ma anche intervenendo direttamente sui comportamenti di utilizzo del mezzo privato, favorendone un uso più razionale ed efficiente. In questa prospettiva, assumono rilevanza le azioni volte a incentivare la condivisione degli spostamenti (es. carpooling), l'ottimizzazione dell'uso del veicolo e la gestione della sosta, in particolare in ambito aziendale.

L'approccio adottato è orientato a ridurre il numero complessivo di veicoli in circolazione e a intercettare gli spostamenti sistematici con caratteristiche compatibili (medesime origini e destinazioni), favorendo soluzioni condivise o integrate con modalità più sostenibili.



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

Il carpooling rappresenta uno strumento finalizzato alla riduzione dell'uso individuale dell'autovettura privata attraverso la condivisione degli spostamenti tra più utenti. Rispetto ai modelli tradizionali, spesso limitati a comunità chiuse (es. carpooling aziendale), il Piano promuove un approccio di tipo territoriale, volto ad ampliare la platea dei potenziali utilizzatori e ad aumentare le opportunità di incontro tra domanda e offerta di passaggi.

In tale contesto, nel 2025 è stato sviluppato dal Comune di Brescia il progetto sperimentale di carpooling territoriale "**Brescia Carpooling**", con l'obiettivo di:

- offrire un servizio innovativo per gli spostamenti sistematici, in particolare tra hinterland e città, laddove il trasporto pubblico non risulti pienamente competitivo;
- ridurre l'utilizzo individuale dell'autovettura anche per gli spostamenti interni all'area urbana;
- promuovere comportamenti più sostenibili attraverso la diffusione della mobilità condivisa.

L'approccio territoriale consente di superare i vincoli delle singole organizzazioni, coinvolgendo cittadini, lavoratori e studenti (city users) e favorendo la costruzione di una massa critica di utenti tale da rendere il servizio efficace e attrattivo.

Il progetto ha previsto l'attivazione di una piattaforma digitale dedicata (App) che consente agli utenti di organizzare, condividere e certificare i viaggi in carpooling, nonché accedere a un sistema di incentivazione economica. Elemento centrale della misura è la creazione di una community territoriale aperta a cittadini maggiorenni residenti o domiciliati nell'area di progetto, nonché ai city users che si spostano da e verso la città per motivi di lavoro, studio o altre esigenze. La misura si inserisce inoltre in un quadro di cooperazione sovracomunale, coinvolgendo i Comuni dell'hinterland e gli enti presenti sul territorio (imprese, pubbliche amministrazioni, università e istituti scolastici). In tal senso, l'area di riferimento del progetto coincide con il territorio del Comune di Brescia e dei Comuni contermini aderenti al Protocollo di Intesa.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Fase sperimentale (progetto pilota)



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Struttura operativa e modalità di attuazione

La misura si basa sulla costruzione e sul progressivo consolidamento di una **community territoriale** di utenti, che aderiscono gratuitamente tramite App accettando le regole di partecipazione e le condizioni di utilizzo del servizio.

All'interno della piattaforma, gli utenti possono organizzare e condividere i propri spostamenti, con l'obiettivo di massimizzare le opportunità di abbinamento tra percorsi compatibili e aumentare il tasso di occupazione dei veicoli.

Al fine di garantire l'efficacia e l'affidabilità del sistema, sono definite specifiche **condizioni di validità dei viaggi condivisi**, ai fini del riconoscimento degli incentivi, tra cui:

- presenza di almeno due utenti iscritti alla community sul medesimo veicolo;
- organizzazione del viaggio tramite la piattaforma digitale;
- origine e/o destinazione all'interno dell'area geografica di riferimento;

- rispetto di una lunghezza minima del tragitto condiviso⁴;
- validazione e certificazione del viaggio tramite App, per verificare la compresenza degli utenti.

Il sistema prevede inoltre un meccanismo di **incentivazione economica** basato sul riconoscimento di un contributo (cashback) per i viaggi condivisi, calcolato su base chilometrica, con un limite massimo giornaliero per utente e riconosciuto a ciascun componente dell'equipaggio. Il credito accumulato confluisce in un borsellino elettronico utilizzabile per l'acquisto di voucher presso partner convenzionati.

Accanto alla community territoriale, il modello consente l'attivazione di **community locali** (es. aziendali o di ente), che possono introdurre ulteriori forme di incentivazione dedicate. Tali community operano in modo complementare, permettendo agli utenti di beneficiare contemporaneamente di più sistemi di premialità e favorendo l'integrazione del carpooling nel sistema di mobility management cittadino.

Sviluppi evolutivi

Nel medio periodo, la misura è orientata al consolidamento e alla progressiva estensione del progetto, attraverso:

- l'ampliamento della community territoriale mediante attività di promozione e comunicazione;
- il coinvolgimento progressivo di nuovi enti, imprese e soggetti del territorio;
- il miglioramento continuo della piattaforma digitale e delle funzionalità di matching e validazione dei viaggi.

L'efficacia e la scalabilità della misura sono strettamente legate al raggiungimento di una massa critica di utenti attivi, condizione necessaria per garantire un adeguato livello di servizio.



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Numero di utenti iscritti alla community
- Numero di utenti attivi nella community
- Numero di viaggi condivisi effettuati
- Tasso di occupazione medio dell'auto
- Cashback erogato
- Distribuzione territoriale dei viaggi
- Riduzione stimata delle percorrenze chilometriche e delle emissioni inquinanti

⁴ Valore da dimensionare opportunamente, rispetto all'ambito territoriale di progetto e agli obiettivi trasportistici dell'iniziativa.



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

La gestione della sosta aziendale rappresenta una leva strategica per orientare i comportamenti di mobilità dei dipendenti e contribuire alla riduzione dell'utilizzo individuale dell'autovettura privata. La disponibilità di parcheggi liberi e gratuiti presso la sede lavorativa (sia in ambito interno aziendale, sia nelle strade pubbliche limitrofe), infatti, rappresenta il principale fattore di incentivo all'uso sistematico dell'auto, generando al contempo effetti indiretti sul contesto urbano circostante, quali il "conflitto" con residenti, commercianti e altri utenti della strada.

La misura è quindi finalizzata a promuovere un utilizzo più razionale ed efficiente della sosta aziendale, attraverso l'introduzione di criteri di gestione coerenti con gli obiettivi di mobilità sostenibile e con le caratteristiche del contesto territoriale.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Da avviare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

L'attuazione della misura si basa su un approccio progressivo, orientato alla definizione di modelli di gestione della sosta aziendale coerenti con il contesto urbano e con le esigenze dei diversi soggetti coinvolti. In particolare, si potrebbe valutare:

- la promozione, da parte dei Mobility Manager aziendali, di **politiche interne di regolazione della sosta** (es. assegnazione prioritaria, gestione della domanda, eventuale introduzione di criteri di accesso);
- l'**attenzione agli effetti indotti sulla sosta pubblica**, al fine di evitare fenomeni di trasferimento della domanda nelle aree limitrofe alle sedi aziendali;
- l'**integrazione delle politiche di sosta** con le misure di Mobility Management (es. incentivazione del carpooling, mobilità attiva, trasporto pubblico), nonché con le politiche di governo della sosta pubblica.
- .

A tal fine, potrà essere utile attivare **momenti di confronto e coordinamento** tra Amministrazione comunale, aziende e altri soggetti locali, attraverso:

- tavoli di lavoro territoriali su ambiti specifici;
- analisi condivise delle criticità legate alla sosta nelle aree interessate;
- individuazione di soluzioni integrate (es. regolazione della sosta pubblica, promozione di modalità alternative, gestione coordinata degli spazi disponibili).



ORIZZONTE TEMPORALE

Medio termine (2035)



MONITORAGGIO

-
- Numero di aziende che adottano misure di gestione della sosta
 - Riduzione dell'uso dell'auto privata per gli spostamenti casa-lavoro (ove misurabile)
 - Eventuali criticità rilevate sulla sosta pubblica nelle aree limitrofe.

MISURE PER FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

Le misure riconducibili a questo asse sono orientate a incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico quale alternativa strutturale all'autovettura privata negli spostamenti sistematici.

In tale ambito, il Mobility Management d'Area svolge un ruolo di facilitazione e coordinamento tra i soggetti del territorio e gli operatori del trasporto, promuovendo azioni volte a migliorare l'accessibilità, la conoscenza e la fruibilità dei servizi esistenti.



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

Per favorire l'incremento della platea di utenti dei diversi servizi di mobilità cittadini è fondamentale garantire una piena conoscenza delle alternative modali disponibili e delle rispettive modalità di utilizzo. In tal senso, la promozione e la diffusione dell'offerta di trasporto rappresentano strumenti chiave per diffondere la cultura della mobilità sostenibile e incentivare l'abbandono graduale del veicolo privato per gli spostamenti quotidiani.

Con tali presupposti, la misura si propone di sviluppare un approccio innovativo e interattivo alla formazione e all'informazione, rivolto in primo luogo ai Mobility Manager e, in un secondo momento, al personale delle aziende, alle scuole e agli altri enti interessati. L'obiettivo è fornire strumenti pratici e concreti per conoscere e utilizzare l'offerta di mobilità cittadina, con particolare attenzione a caratteristiche dei servizi, modalità di accesso e fruizione, agevolazioni e scontistiche dedicate.

A tal fine, misura prevede inoltre il coinvolgimento diretto degli operatori di trasporto, con l'obiettivo di rendere l'esperienza più concreta e immediata rispetto alla sola formazione teorica.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Avviata, da consolidare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

L'iniziativa potrebbe essere ripensata in chiave innovativa, con l'obiettivo di rendere la promozione dell'offerta di trasporto più interattiva, concreta e coinvolgente, superando approcci tradizionali come webinar e incontri informativi generici.

Tra le linee di sviluppo principali si potrebbero prevedere:

- **Esperienze pratiche e dimostrative**, ad esempio giornate di prova del servizio di bike sharing cittadino, visite guidate ai centri di controllo e depositi del servizio di trasporto pubblico.
- **Maggiore coinvolgimento degli operatori**, mediante realizzazione di sessioni pratiche condotte dai gestori dei servizi di trasporto in occasione di importanti eventi cittadini (es. SEM, fiere) per spiegare modalità di accesso ai servizi, fruizione e agevolazioni, creando occasioni di contatto reale con gli utenti.
- **Comunicazione mirata e modulare** con realizzazione di contenuti dedicati ai diversi target (Mobility Manager, aziende, studenti, cittadini), con materiale multimediale interattivo, tutorial e percorsi formativi brevi e facilmente fruibili.
- **Integrazione con altre misure di mobility management** (es. progetti pilota, iniziative specifiche), per creare un approccio coordinato di promozione della mobilità sostenibile.



ORIZZONTE TEMPORALE

Medio termine (2035)



MONITORAGGIO

- Numero di utenti coinvolti e partecipazione alle attività pratiche e digitali
- Feedback qualitativo su fruibilità, concretezza e attrattività delle iniziative
- Incremento dell'utilizzo dei servizi di mobilità sostenibile a seguito delle attività (ove misurabile)



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

La misura è finalizzata a migliorare l'accessibilità al trasporto pubblico cittadino e ottimizzare gli spostamenti casa-lavoro, individuando aree del Comune attualmente scoperte o poco servite dai mezzi pubblici. Sulla base di approfondimenti conoscitivi, delle esigenze espresse dai soggetti interessati e dei dati raccolti dalle matrici Origine-Destinazione (OD) dei dipendenti, la misura intende valutare interventi mirati di riorganizzazione dell'offerta esistente o attivazione di servizi integrativi.

L'iniziativa si pone pertanto l'obiettivo di incrementare l'efficienza e l'attrattività del trasporto pubblico (TPL), migliorando l'accessibilità ai luoghi di lavoro e promuovendo comportamenti di mobilità sostenibile.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Da avviare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Per rafforzare l'accessibilità e l'attrattività del trasporto pubblico cittadino, la misura potrebbe essere declinata secondo tre linee principali di intervento:

- Tavoli territoriali di confronto e co-progettazione:** coinvolgimento di aziende, enti locali, dipendenti e operatori del TPL per raccogliere criticità, esigenze e proposte di miglioramento, favorendo soluzioni condivise e sostenibili.
- Ottimizzazione del trasporto pubblico:** utilizzo dei dati delle matrici OD dei dipendenti e delle informazioni raccolte nei suddetti tavoli per individuare quote di domanda insoddisfatta e valutare, in collaborazione con gli Enti pianificatori/gestori dei servizi di TPL adeguamenti a percorsi, frequenze e fermate, con l'obiettivo di rendere il servizio più accessibile e funzionale.
- Attivazione di navette intra-aziendali:** progettazione di percorsi dedicati per facilitare gli spostamenti tra le principali aree di origine e i luoghi di lavoro, con possibilità di contributi economici da parte delle aziende interessate per incentivare la partecipazione.



ORIZZONTE TEMPORALE

Medio termine (2035)



MONITORAGGIO

- Numero di tavoli territoriali attivati e partecipanti
- Zone servite o potenziate dal trasporto pubblico sulla base delle analisi OD
- Numero e frequenza di utilizzo delle navette intra-aziendali
- Feedback qualitativo di aziende e dipendenti sulla fruibilità e utilità dei servizi



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

La misura prevede l'avvio di un percorso di revisione e aggiornamento delle convenzioni al trasporto pubblico dedicate ad aziende / istituti scolastici dotati di Mobility Manager, con l'obiettivo di semplificare e rendere più efficiente l'accesso ai servizi di trasporto pubblico locale e ferroviario. L'iniziativa si inserisce nel processo di progettazione, sviluppo e implementazione dello *STIBM* – Sistema Tariffario Integrato di Bacino, che introduce:

- un sistema tariffario zonale e integrato;
- il superamento della frammentazione tra servizi urbano, extraurbano e ferroviario;
- un unico modello tariffario di bacino per tutti i servizi di trasporto pubblico.

La misura è finalizzata a favorire l'utilizzo del trasporto pubblico da parte dei lavoratori e a rendere le convenzioni aziendali attrattive per l'utenza, accessibili per le organizzazioni e coerenti con il nuovo sistema tariffario di bacino, promuovendo al contempo modalità sostenibili di spostamento casa-lavoro/casa-scuola.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Da avviare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Al fine di rendere le convenzioni più efficaci e sostenibili, la misura potrebbe essere sviluppata secondo tre direttrici principali:

- Aggiornamento e armonizzazione delle convenzioni:** revisione delle formule tariffarie convenzionate, e delle modalità di acquisto dei titoli di viaggio, con allineamento al nuovo sistema *STIBM*, semplificando l'accesso e migliorando la fruibilità dei servizi di trasporto pubblico per i dipendenti.
- Sostenibilità economica delle agevolazioni:** ricerca di risorse dedicate e meccanismi finanziari volti a compensare i mancati introiti derivanti dall'introduzione di agevolazioni, anche attraverso contributi economici da parte dei soggetti coinvolti, garantendo così la continuità del servizio e la sostenibilità dell'iniziativa.
- Progettazione di convenzioni dedicate e pacchetti personalizzati:** sviluppo di titoli di viaggio o pacchetti su misura per i soggetti partner, finalizzati a incentivare l'uso del trasporto pubblico e favorire comportamenti di mobilità più sostenibili tra i dipendenti.
- Introduzione di agevolazioni tariffarie specifiche per eventi e manifestazioni a pagamento:** limitando la proliferazione di titoli aggiuntivi dedicati, ma incentivando la promozione di accordi commerciali specifici tra il gestore dei servizi e l'organizzazione dell'evento (sportivo, culturale, fieristico, ricreativo...), si da integrare in maniera sistematica, diffusa e obbligatoria la disponibilità del titolo di viaggio TPL nello stesso biglietto/abbonamento dell'evento.



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

-
- Numero di convenzioni aggiornate o attivate
 - Numero di dipendenti coinvolti
 - Risorse reperite a copertura delle agevolazioni
 - Feedback dei soggetti aderenti e dei dipendenti sull'efficacia e fruibilità dei servizi

MISURE PER FAVORIRE LA CICLABILITÀ

Le misure afferenti al presente asse sono finalizzate alla promozione della mobilità attiva, in particolare pedonale e ciclabile, quale componente fondamentale per il riequilibrio modale degli spostamenti sistematici.

In coerenza con gli obiettivi del Biciplan, l'Amministrazione Comunale è impegnata nella promozione e diffusione della ciclabilità quale modalità di spostamento quotidiana, superando una logica episodica e favorendone l'adozione anche come pratica consolidata negli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola. Le azioni intraprese si articolano sia sul piano infrastrutturale, attraverso la riqualificazione e l'ampliamento della rete ciclabile, sia sul piano culturale e comportamentale, mediante la promozione di servizi, iniziative e attività di comunicazione rivolte alla cittadinanza. In tale contesto si inserisce anche lo sviluppo del *brand* BiciBrescia, quale strumento di diffusione di una cultura *bikefriendly* e di valorizzazione delle iniziative legate alla ciclabilità.

In coerenza con tale impostazione, il Mobility Management d'Area contribuisce alla promozione della mobilità attiva attraverso interventi di natura organizzativa, comunicativa e progettuale, volti a migliorare l'accessibilità, la sicurezza e l'attrattività degli spostamenti attivi, nonché a favorire l'integrazione con altri sistemi di trasporto.



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

Bici Brescia è il progetto della Città di Brescia, parte integrante del Biciplan, finalizzato alla diffusione della cultura bike-friendly e alla promozione della mobilità ciclistica attraverso azioni di comunicazione, partecipazione e social marketing. Le iniziative Bici Brescia si configurano come uno strumento trasversale di accompagnamento alle politiche infrastrutturali, con l'obiettivo di incentivare l'utilizzo della bicicletta, agendo in particolare sulla componente comportamentale.

In tale contesto, il Piano prevede di rafforzare le sinergie tra il *brand* BiciBrescia e le attività di Mobility Management, al fine di sviluppare iniziative dedicate a imprese, PP.AA., università, accademie e istituti scolastici, favorendo la diffusione della cultura ciclabile anche nei contesti organizzativi. A partire dalle iniziative già attive e rivolte alla cittadinanza (es. biciclettate, bici-check, eventi tematici), la misura è orientata alla costruzione di un modello replicabile di attività "pronte all'uso", che possano essere adottate e promosse dai Mobility Manager all'interno delle proprie organizzazioni.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Continuativo, a cadenza annuale



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Struttura operativa e modalità di attuazione

La misura si basa sulla definizione e diffusione di un insieme di iniziative di promozione della mobilità ciclabile, modulabili e adattabili ai diversi contesti organizzativi.

Tra le principali azioni rientra il **Bici-check in azienda**: iniziativa dedicata alla promozione dell'uso della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro, che combina contenuti informativi con momenti pratici di formazione sulla manutenzione del mezzo. Il Bici-check è articolato in due configurazioni (i) Apprendista, con contenuti introduttivi e informativi, (ii) Bici-Esperienza, con ampia facoltà di personalizzazione, integrazione e arricchimento dell'attività da parte di ogni Mobility Manager.

Accanto a queste iniziative, un ruolo centrale è svolto dagli eventi cittadini, in particolare l'evento annuale **Blu in Bici** di promozione della ciclabilità, attraverso attività di sensibilizzazione, biciclettate, laboratori e servizi di bici-check. In particolare, nell'ambito di tale evento, sono state inserite attività specifiche rivolte a:

- lavoratori e organizzazioni (es. bike tour guidati, gadget dedicati, iniziative di gamification, ecc...), con il diretto coinvolgimento dei Mobility Manager per l'ingaggio dei propri colleghi.
- studenti e scuole della città, tramite specifici progetti educativi finalizzati ad attivare un processo di coinvolgimento e protagonismo dei ragazzi nel grande evento di piazza cittadino e, per il suo tramite, una visione di città più sostenibile, partecipata e bike-friendly.

Sviluppi e indirizzi attuativi

Nel medio periodo, la misura è orientata al consolidamento e alla strutturazione del modello Bici Brescia come strumento stabile di promozione della ciclabilità, attraverso:

- la definizione di un catalogo di iniziative standardizzate e replicabili per le organizzazioni, aziendali e scolastiche;
- il rafforzamento del coinvolgimento di imprese, enti e istituzioni scolastiche;

-
- il potenziamento delle attività di comunicazione e sensibilizzazione;
 - lo sviluppo di iniziative mirate agli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola;
 - l'ampliamento delle attività di engagement (eventi, challenge, campagne tematiche).

La misura contribuisce in modo trasversale al rafforzamento delle altre azioni del Piano, supportando il cambiamento comportamentale necessario per l'effettiva diffusione della mobilità ciclabile.



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Numero di iniziative realizzate nell'ambito di Bici Brescia
- Numero di organizzazioni coinvolte
- Numero di partecipanti alle attività (eventi, bici-check, campagne)
- Feedback e grado di soddisfazione dei partecipanti
- Eventuali criticità organizzative emerse



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

La promozione dell'utilizzo della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro rappresenta una leva strategica per favorire il riequilibrio modale e diffondere comportamenti di mobilità più sostenibili.

Negli ultimi anni, numerose aziende del territorio hanno avviato in autonomia iniziative di *Bike to Work*, orientate a incentivare l'uso della bicicletta da parte dei propri dipendenti, anche grazie alla crescente diffusione delle biciclette a pedalata assistita (e-bike), che consentono di superare alcune delle principali barriere all'utilizzo del mezzo. In tale contesto, la misura non si configura solo come un possibile eventuale intervento diretto di incentivazione economica a scala di area, ma come un'azione di coordinamento, valorizzazione e promozione delle iniziative esistenti, attraverso il loro inserimento all'interno di un quadro unitario riconducibile al *brand* BiciBrescia.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Da avviare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

La misura è prevalentemente orientata alla costruzione di un quadro unitario delle iniziative di Bike to Work presenti sul territorio, valorizzandole all'interno delle politiche di promozione della ciclabilità.

In particolare, si prevede:

- l'**inquadramento delle iniziative B2W** attivate da imprese ed enti del territorio all'interno del *brand* BiciBrescia, al fine di rafforzarne visibilità, riconoscibilità e coerenza con le politiche comunali;
- la promozione delle esperienze esistenti attraverso attività di **comunicazione e disseminazione**, anche nell'ambito di eventi e campagne cittadine;
- il supporto ai Mobility Manager interessati ad attivare nuove iniziative, mediante la **condivisione di buone pratiche e modelli replicabili**.
- la realizzazione di **attività di engagement**, rivolta al mondo del lavoro, che attraverso la realizzazione di prodotti divulgativi ad hoc (es. video...) consenta di stimolare, ingaggiare e coinvolgere attivamente aziende, Mobility Manager e lavoratori;

In una logica evolutiva, potranno inoltre essere sviluppate:

- azioni di comunicazione dedicate (es. campagne tematiche, storytelling delle esperienze aziendali) o iniziative di networking tra soggetti aderenti;
- eventuali forme leggere di coordinamento (es. challenge comuni, eventi condivisi).



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

-
- Numero di enti/imprese che attivano iniziative Bike to Work
 - Numero di iniziative ricondotte al brand BiciBrescia
 - Numero di dipendenti coinvolti

FAVORIRE LA SOSTA BICI PER IL CASA-LAVORO



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

L'utilizzo della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro, in particolare su distanze medio-lunghe, può risultare poco competitivo o difficilmente praticabile. A ciò si aggiunge il tema della sicurezza del mezzo, soprattutto in relazione al rischio di furto, che rappresenta un elemento fortemente disincentivante, in particolare per le biciclette a pedalata assistita.

In tale contesto, assume rilevanza strategica la possibilità di favorire l'interscambio modale tra bicicletta e altri sistemi di trasporto, in particolare il trasporto pubblico locale, promuovendo soluzioni efficaci per gli spostamenti dell'*ultimo miglio*⁵. Parallelamente, risulta fondamentale garantire la disponibilità di spazi sicuri, accessibili e attrezzati per la sosta delle biciclette.

La misura si inserisce quindi nell'ambito delle politiche di integrazione modale e di promozione della ciclabilità, con l'obiettivo di incentivare l'utilizzo della bicicletta anche in combinazione con altri mezzi di trasporto.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Da avviare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

La misura prevede l'individuazione dei principali nodi di interscambio a scala urbana e metropolitana (in particolare lungo le direttrici principali della mobilità e in corrispondenza dei capolinea del trasporto pubblico), presso i quali sviluppare soluzioni dedicate alla sosta sicura delle biciclette.

In tale contesto, potranno essere progressivamente implementate diverse tipologie di infrastrutture, tra cui:

- **velopark**, sistemi di ricovero di media e grande capacità, accessibili anche in modalità automatizzata e progettati per garantire elevati standard di sicurezza e protezione dagli agenti atmosferici;
- **bikebox**, strutture modulari di piccola scala, costituite da box chiusi, idonee a garantire la sosta sicura del mezzo e il deposito di piccoli oggetti personali.

Particolare rilevanza assume il coinvolgimento di enti, imprese e altri soggetti del territorio, che possono contribuire alla realizzazione e diffusione dei servizi, anche in relazione ai benefici per i propri dipendenti in termini di accessibilità e qualità degli spostamenti.

L'attuazione degli interventi sarà sviluppata in modo progressivo e selettivo, sulla base delle priorità individuate e della domanda potenziale.

Si evidenzia inoltre che la realizzazione e l'estensione della misura sono strettamente condizionate alla disponibilità di risorse economiche, con particolare riferimento ai costi sia di investimento infrastrutturale, sia di sua successiva gestione e manutenzione.

⁵ Per *ultimo miglio* si intende la distanza tra il nodo di scambio più prossimo alla sede lavorativa (U.L. o plesso scolastico) e la sede stessa.



ORIZZONTE TEMPORALE

Medio termine (2035)



MONITORAGGIO

- Numero di infrastrutture di sosta realizzate (velopark, bikebox)
- Numero di posti bici disponibili
- Tasso di utilizzo delle strutture
- Distribuzione territoriale degli interventi
- Numero di nodi di interscambio attrezzati
- Livello di integrazione con il trasporto pubblico

MISURE SPERIMENTALI TRASVERSALI

Le misure afferenti al presente asse sono finalizzate a promuovere la diffusione di una cultura della mobilità sostenibile attraverso azioni trasversali di sensibilizzazione, comunicazione e coinvolgimento attivo degli utenti.

In questo ambito, il Mobility Management d'Area assume un ruolo centrale nel favorire il cambiamento comportamentale, affiancando alle misure infrastrutturali e organizzative interventi in grado di incidere sulle abitudini di spostamento e sul livello di consapevolezza degli utenti rispetto agli impatti ambientali, sociali ed economici della mobilità. Le azioni previste non sono riferite a una specifica modalità di trasporto, ma si configurano come strumenti trasversali, rivolti a specifici target (lavoratori, studenti, cittadini), e orientati a rafforzare l'efficacia complessiva delle politiche di mobilità sostenibile.

Parallelamente, l'asse rappresenta uno spazio di sperimentazione, all'interno del quale sviluppare e testare nuove progettualità, anche già individuate nell'ambito del PUMS e del Biciplan, in un'ottica di integrazione e ottimizzazione delle risorse disponibili. Le iniziative attivate consentono inoltre di verificare l'efficacia delle misure implementate, supportare le fasi di analisi e progettazione, raccogliere elementi utili per l'eventuale consolidamento o riprogrammazione degli interventi.

In questo senso, l'asse assume una funzione trasversale e abilitante, contribuendo a rafforzare la coerenza e l'impatto complessivo delle politiche di Mobility Management d'Area.



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

La Settimana Europea della Mobilità rappresenta la principale iniziativa di sensibilizzazione promossa dalla Commissione Europea sui temi della mobilità sostenibile urbana.

Ogni anno, nel periodo compreso tra il 16 e il 22 settembre, le amministrazioni locali sono invitate a promuovere attività e iniziative volte alla diffusione di comportamenti di mobilità più sostenibili, attraverso azioni di comunicazione, sperimentazione e coinvolgimento attivo della cittadinanza.

Il Comune di Brescia aderisce all'iniziativa da oltre vent'anni, promuovendo un articolato programma di eventi e attività realizzati con il supporto del Gruppo Brescia Mobilità e il coinvolgimento di numerosi attori territoriali, tra cui imprese, istituzioni scolastiche, università, associazioni e realtà del tessuto economico locale.

Le iniziative sono finalizzate a incentivare l'utilizzo di modalità di trasporto alternative all'autovettura privata, contribuendo al miglioramento della qualità dell'aria, alla riduzione dei consumi energetici e alla valorizzazione dello spazio urbano. Tra le principali attività consolidate rientrano iniziative di limitazione del traffico, campagne di sensibilizzazione rivolte a lavoratori e studenti e momenti di confronto e formazione dedicati ai Mobility Manager.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Avviata, da consolidare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Fasi operative

L'attuazione della misura si basa su un approccio strutturato e progressivo, finalizzato al rafforzamento dell'efficacia delle iniziative e alla loro integrazione con le politiche di mobilità sostenibile.

- Programmazione, co-progettazione e coordinamento delle attività**, attraverso il coinvolgimento degli attori territoriali (imprese, scuole, università, associazioni), al fine di definire un calendario di iniziative coerente con gli obiettivi della misura e con i diversi target di riferimento.
- Progettazione operativa e organizzazione degli eventi promossi dall'Ufficio Mobility Management**, che include la definizione dei contenuti, delle modalità di svolgimento e degli strumenti di comunicazione, con particolare attenzione alla diversificazione delle iniziative in funzione dei destinatari.
- Potenziamento delle attività di comunicazione e promozione**, anche attraverso l'utilizzo di strumenti digitali e campagne mirate, finalizzate ad ampliare la partecipazione e aumentare la visibilità delle iniziative.
- Implementazione delle iniziative** nel corso della settimana, anche come occasione per la sperimentazione temporanea di misure innovative.
- Monitoraggio e valutazione**, finalizzata a raccogliere dati sulla partecipazione e sull'efficacia delle iniziative, anche al fine di orientare le edizioni successive.

Sviluppi evolutivi

Nel medio periodo, la misura è orientata al rafforzamento e all'evoluzione delle iniziative esistenti, con l'obiettivo di incrementarne l'impatto sui comportamenti di mobilità e la capacità di generare cambiamenti duraturi.

.....

In particolare, si prevede:

- il consolidamento e l'ampliamento delle iniziative esistenti, con incremento del numero di eventi e dei soggetti coinvolti;
- il rafforzamento delle attività di comunicazione e sensibilizzazione, anche mediante strumenti digitali;
- l'evoluzione dell'iniziativa "*Vieni al lavoro senza automobile*" verso uno strumento più strutturato, anche attraverso l'introduzione di piattaforme per il tracciamento degli spostamenti e sistemi di premialità, nonché l'estensione ai comuni contermini;
- la valorizzazione e l'estensione di iniziative tematiche, come la "*Bike4School*", anche agli istituti del primo ciclo, in un'ottica di continuità educativa;
- il consolidamento delle attività di formazione e networking dei Mobility Manager, in particolare attraverso la "*Giornata del Mobility Management*";
- l'utilizzo della Settimana come occasione per sperimentare misure temporanee (es. Strade Scolastiche, Pedibus, Bicibus, interventi di moderazione del traffico);
- una maggiore integrazione con le altre politiche e strumenti di mobility management, al fine di garantire continuità tra azioni di sensibilizzazione e misure strutturali.



ORIZZONTE TEMPORALE

Continuativo, a cadenza annuale



MONITORAGGIO

- Numero di eventi e iniziative organizzate
- Numero di soggetti coinvolti (enti, imprese, scuole)
- Numero di partecipanti alle iniziative promosse dall'Ufficio
- Livello di soddisfazione e feedback dei partecipanti rispetto alle iniziative promosse dall'Ufficio
- Eventuali criticità organizzative emerse

PROGETTO CREDITI DI MOBILITÀ



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

Nell'ambito del progetto "Un Filo Naturale", co-finanziato da Fondazione Cariplo, il Comune di Brescia e il Gruppo Brescia Mobilità hanno sviluppato il progetto "Crediti di Mobilità", finalizzato a incentivare comportamenti di mobilità sostenibile attraverso meccanismi di gamification.

La misura si fonda sull'introduzione di un sistema di premialità basato sull'accumulo di crediti associati alle scelte di spostamento degli utenti, con l'obiettivo di promuovere una maggiore consapevolezza rispetto agli impatti – sociali, economici e ambientali – generati dalla mobilità individuale.

Operativamente, il progetto prevede l'utilizzo di una piattaforma digitale dedicata che consente il tracciamento degli spostamenti e l'attribuzione di crediti in funzione delle modalità di viaggio adottate. I crediti alimentano un borsellino elettronico virtuale, utilizzabile per l'acquisto di servizi di mobilità (es. trasporto pubblico, sharing) o per accedere a benefici e agevolazioni presso soggetti convenzionati.

Nel corso del 2025 il progetto è stato realizzato in via sperimentale, con una durata complessiva di sei mesi, attraverso l'applicazione dedicata **BrESCI**. La sperimentazione ha coinvolto un campione selezionato di circa 300 utenti maggiorenni afferenti ad enti e associazioni della rete del mobility management d'area.

Dal punto di vista tecnico, la piattaforma è stata sviluppata garantendo (i) l'integrazione con i sistemi esistenti di mobilità (es. trasporto pubblico locale e bike sharing), (ii) funzionalità dedicate al tracciamento degli spostamenti, in particolare in bicicletta, (iii) la gestione del sistema di accumulo e utilizzo dei crediti tramite borsellino digitale.

Le attività svolte costituiscono una prima base operativa per la valutazione dell'efficacia e della scalabilità della misura.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Avviata, da consolidare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Fasi operative

L'evoluzione della misura si basa su un percorso metodologico progressivo, finalizzato al consolidamento della sperimentazione e alla sua trasformazione in uno strumento strutturale di incentivazione della mobilità sostenibile.

1. **Valutazione degli esiti della sperimentazione**, finalizzata ad analizzare i livelli di partecipazione, le modalità di utilizzo della piattaforma e l'efficacia del sistema di premialità.
2. **Potenziamento della piattaforma digitale**, attraverso il miglioramento delle funzionalità di tracciamento degli spostamenti e dei sistemi di gestione dei crediti, al fine di garantire maggiore affidabilità dei dati e una migliore esperienza utente.
3. **Estensione progressiva della platea dei beneficiari**, mediante l'apertura alla cittadinanza e il rafforzamento del coinvolgimento di imprese, enti e altri soggetti del territorio.
4. **Rafforzamento del sistema di premialità**, attraverso sia l'ampliamento delle opportunità di utilizzo dei crediti, sia per servizi di mobilità sia tramite convenzioni con attività commerciali, culturali e sportive, sia l'integrazione a sistema di agevolazioni alla tariffazione della sosta pubblica (quale strumento per massimizzare l'incisività dell'iniziativa e permettere una sostenibilità finanziaria nel tempo).

5. **Integrazione del sistema** all'interno dell'applicazione cittadina BresciApp!, attualmente in fase di revisione, con l'obiettivo di unificare i servizi digitali, semplificare l'accesso per gli utenti e incrementare la diffusione della misura.

Sviluppi evolutivi

Nel medio periodo, la misura è orientata al consolidamento e alla progressiva estensione del progetto su scala urbana, attraverso:

- l'ampliamento della base utenti;
- il rafforzamento delle partnership territoriali;
- l'integrazione con altri servizi e strumenti di mobilità sostenibile;
- il miglioramento continuo delle funzionalità digitali e dei sistemi di monitoraggio.

L'attuazione e lo sviluppo della misura sono subordinati alla disponibilità di adeguate risorse economiche, necessarie a coprire i costi di sviluppo, gestione e manutenzione della piattaforma, nonché il finanziamento del sistema di premialità e degli incentivi associati.

In tal senso, la sostenibilità economica dell'iniziativa nel tempo rappresenta una condizione abilitante per la sua piena implementazione e strutturazione: la misura potrà essere estesa e consolidata in funzione del grado di espansione del progetto e delle risorse effettivamente disponibili.



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Numero di utenti iscritti
- Numero di spostamenti registrati
- Numero di crediti accumulati e utilizzati

STRADE SCOLASTICHE



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

Le Strade Scolastiche rappresentano uno strumento di regolazione e riqualificazione dello spazio pubblico finalizzato a migliorare le condizioni di sicurezza e vivibilità nelle aree di accesso agli istituti scolastici, altresì ridurre il traffico veicolare nelle fasce orarie di ingresso e uscita degli studenti, favorendo modalità di accesso attive e sostenibili.

Oltre alla riduzione degli impatti ambientali e della congestione, contribuisce alla creazione di ambienti urbani più sicuri e inclusivi, promuovendo l'autonomia degli studenti e la valorizzazione dello spazio pubblico.

Operativamente, la misura prevede l'istituzione temporanea di limitazioni al traffico veicolare in prossimità dei plessi scolastici, con accesso regolato per specifiche categorie di utenti.

La misura è già attiva su un numero limitato di plessi scolastici, prevalentemente nel ciclo primario. In tali contesti è stato introdotto un divieto di transito temporaneo della durata complessiva di 40 minuti (30 minuti prima e 10 minuti dopo gli orari di ingresso e uscita degli studenti), con accesso consentito esclusivamente a pedoni, biciclette, mezzi di soccorso, persone con disabilità, trasporto pubblico e veicoli diretti alle proprietà. Le esperienze attivate costituiscono una base operativa utile per la valutazione dell'efficacia e dell'accettabilità della misura.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Avviata, da consolidare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Fasi operative

L'attuazione delle Strade Scolastiche si basa su un approccio progressivo e strutturato, articolato in fasi successive finalizzate a garantire efficacia, accettabilità e sostenibilità della misura.

1. **Analisi e confronto con il contesto locale**, attraverso interlocuzioni con istituti scolastici, residenti e altri attori territoriali, finalizzate a valutare la fattibilità dell'intervento e il livello di condivisione della misura.
2. **Analisi tecnico-trasportistica**, volta a valutare le caratteristiche della rete viaria, i livelli di traffico, le criticità esistenti e la presenza di percorsi pedonali e ciclabili, al fine di individuare le condizioni più idonee all'attivazione della misura.
3. **Progettazione della misura**, sulla base degli esiti delle analisi, che prevede la definizione delle modalità di regolazione del traffico (inclusa la durata e articolazione temporale delle limitazioni), delle categorie autorizzate all'accesso e delle modalità di gestione e presidio.
4. **Verifica e affinamento delle soluzioni individuate**, anche attraverso sopralluoghi e confronti con gli uffici competenti, al fine di garantire adeguati livelli di sicurezza e funzionalità.
5. **Attivazione e gestione operativa della misura**, accompagnata da attività di comunicazione e informazione rivolte alla cittadinanza, nonché da prime azioni di monitoraggio degli effetti generati.

Sviluppi evolutivi

Nel medio periodo, la misura è orientata al consolidamento e alla progressiva estensione delle Strade Scolastiche attraverso:

- il monitoraggio e la valutazione delle esperienze già attive;
- l'estensione ad ulteriori plessi scolastici, anche appartenenti a diversi gradi di istruzione;

-
- l'evoluzione, ove possibile, verso soluzioni di pedonalizzazione permanente di tali tratti stradali;
 - la definizione di un modello attuativo standardizzato e replicabile;
 - l'integrazione con altre misure di mobilità sostenibile (es. Pedibus, Bicibus, interventi di moderazione del traffico);
 - l'attivazione di iniziative di comunicazione, sensibilizzazione ed educazione alla mobilità sostenibile;
 - la realizzazione di interventi leggeri di riqualificazione dello spazio pubblico nelle aree interessate.



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Numero di istituti scolastici coinvolti
- Numero di Strade scolastiche attivate
- Riduzione stimata dei flussi veicolari nelle aree interessate
- Livello di utilizzo degli spazi scolastici da parte di pedoni e ciclisti
- Percezione di sicurezza da parte degli utenti
- Eventuali criticità segnalate

PEDIBUS



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

Il Pedibus rappresenta uno degli strumenti principali per la promozione della mobilità scolastica sostenibile, configurandosi come un servizio organizzato di accompagnamento a piedi degli studenti nel percorso casa–scuola.

La misura si inserisce nell’ambito delle politiche di mobility management scolastico, con l’obiettivo di ridurre l’utilizzo dell’autovettura privata negli spostamenti di breve raggio, migliorando la sicurezza e la vivibilità degli ambiti scolastici e contribuendo alla riduzione degli impatti ambientali.

Accanto a tali benefici, il servizio assume una rilevante valenza educativa e sociale, favorendo autonomia, socializzazione e uso consapevole dello spazio pubblico. L’approccio adottato prevede la definizione di un modello metodologico strutturato, replicabile e adattabile ai diversi contesti scolastici.

Quale elemento di innovazione apportato da un’iniziativa “comunale” si considera la strategicità indotta da due elementi, in particolare:

- la previsione di specifiche risorse pubbliche, a strutturazione e garanzia del servizio di accompagnamento;
- il diretto coinvolgimento della scuola, a proposizione del Pedibus quale servizio “pre/post scuola”.

In tal senso, particolarmente strategico, per la vitalità e il successo di ogni iniziativa, potrebbe risultare il diretto coinvolgimento del personale scolastico (docenti e/o ATA) per le attività di accompagnamento, soprattutto se previsto e programmato sulla base di specifiche formule di ingaggio volontario retribuito (a valere sulle risorse stanziare e disponibili).

Tale prospettiva, infatti, non solo stabilizzerebbe una costante presenza e disponibilità di adulti accompagnatori, ma renderebbe lo stesso pedibus una proposta strutturata offerta e veicolata direttamente dalla direzione scolastica, con evidenti vantaggi nella promozione del servizio e nell’avvicinare bambini e famiglie.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Fase sperimentale (progetto pilota in avvio)



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Fasi operative

L'attivazione del servizio Pedibus "comunale" si basa su un approccio metodologico strutturato, articolato in fasi successive tra loro integrate, finalizzate a garantire la sostenibilità, la sicurezza e l'efficacia dell'intervento nei diversi contesti scolastici.

1. **Coinvolgimento e ingaggio della comunità scolastica**, attraverso interlocuzioni con gli istituti e le famiglie. Tale fase è funzionale alla costruzione di una base conoscitiva condivisa, anche mediante la somministrazione di questionari, utili a rilevare le abitudini di spostamento casa-scuola, il potenziale bacino di utenza e la disponibilità di accompagnatori volontari (tra genitori e docenti).
2. **Analisi territoriale**, volta a interpretare la distribuzione spaziale della domanda e a individuare ambiti omogenei di intervento. Tale analisi tiene conto, in particolare, delle distanze tra residenza e plesso scolastico, della concentrazione degli studenti e delle caratteristiche della rete viaria e del contesto urbano, al fine di definire bacini di utenza coerenti con le condizioni di accessibilità pedonale.
3. **Progettazione del servizio**, sulla base degli esiti delle analisi, in cui è prevista la definizione delle linee, delle fermate e dei percorsi. Gli itinerari sono individuati secondo criteri di sicurezza, continuità, leggibilità e compatibilità con gli orari scolastici, privilegiando percorsi a basso traffico e facilmente riconoscibili, nonché garantendo un adeguato rapporto tra accompagnatori e partecipanti.
4. **Verifica delle condizioni di sicurezza**, effettuata attraverso sopralluoghi e analisi tecniche delle caratteristiche infrastrutturali (es. presenza di marciapiedi, attraversamenti, visibilità) e dei flussi di traffico. Tale fase consente di individuare eventuali criticità e di definire, ove necessario, interventi correttivi o misure di accompagnamento, con particolare attenzione alle aree di prossimità degli istituti scolastici.
5. **Validazione e attivazione del servizio**, attraverso il confronto con gli uffici comunali competenti, l'eventuale affinamento delle soluzioni progettuali e la definizione degli aspetti organizzativi (orari, modalità di gestione, accompagnatori). A valle di tale fase, è possibile avviare la sperimentazione operativa e monitorare il funzionamento del servizio.

Sviluppi evolutivi

Nel medio periodo, la misura è orientata al consolidamento e alla progressiva estensione del servizio, attraverso:

- l'avvio della sperimentazione di un progetto pilota (che consideri e preveda il coinvolgimento del personale scolastico);
- la verifica dell'efficacia dei progetti pilota attivati;
- la definizione di un modello metodologico standardizzato e replicabile;
- l'estensione progressiva ad altri plessi scolastici;
- l'integrazione con altre misure di mobilità sostenibile (es. strade scolastiche, interventi di moderazione del traffico);
- il rafforzamento del coinvolgimento delle comunità locali e degli attori territoriali.



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

-
- Numero di istituti scolastici coinvolti
 - Numero di linee attivate
 - Numero di studenti partecipanti e accompagnatori attivi
 - Frequenza di utilizzo del servizio
 - Riduzione stimata degli spostamenti in auto privata
 - Eventuali criticità rilevate lungo i percorsi



INQUADRAMENTO DELLA MISURA

Il Bicibus rappresenta una modalità organizzata di accompagnamento degli studenti in bicicletta nel percorso casa–scuola e costituisce uno strumento rilevante per la promozione della mobilità scolastica sostenibile.

La misura è finalizzata a incentivare l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti sistematici di medio-breve raggio, contribuendo alla riduzione dell'uso dell'autovettura privata e della congestione nelle aree scolastiche. Rispetto ad altre forme di mobilità attiva, consente di coprire distanze maggiori, ampliando il bacino di utenza potenziale.

Accanto ai benefici ambientali, il servizio favorisce l'educazione alla mobilità ciclabile, l'autonomia degli studenti e la diffusione di stili di vita attivi. L'approccio prevede uno sviluppo graduale della misura, attraverso un modello metodologico strutturato e replicabile.



STATO DI SPERIMENTAZIONE/ATTUAZIONE

Da avviare



SVILUPPI FUTURI ED INDIRIZZI ATTUATIVI

Fasi operative

L'attivazione del servizio Bicibus si basa su un approccio metodologico strutturato, articolato in fasi progressive, finalizzate a garantire adeguati livelli di sicurezza, efficacia e sostenibilità.

1. **Coinvolgimento e ingaggio della comunità scolastica**, attraverso interlocuzioni con gli istituti e le famiglie. Tale fase consente di stimare il potenziale bacino di utenza, verificare la disponibilità di accompagnatori e valutare preliminarmente le competenze ciclistiche degli studenti, elemento essenziale per la partecipazione al servizio.
2. **Analisi territoriale**, volta a individuare i contesti più idonei all'attivazione del Bicibus. In particolare, vengono valutate la presenza e la continuità della rete ciclabile, le caratteristiche della viabilità e i livelli di traffico, nonché le condizioni di sicurezza, anche in termini di percezione da parte degli utenti.
3. **Progettazione del servizio**, sulla base degli esiti delle analisi, in cui è prevista l'individuazione dei bacini di utenza e la definizione delle linee, articolate in fermate e percorsi. I tracciati sono individuati secondo criteri di sicurezza, continuità e compatibilità con gli orari scolastici, con particolare attenzione alla gestione delle intersezioni e dei punti di conflitto con il traffico veicolare.
4. **Verifica delle condizioni di sicurezza**, attraverso sopralluoghi e analisi di dettaglio, finalizzate a individuare eventuali criticità e a definire misure correttive o di supporto
5. **Definizione del modello organizzativo**, che disciplina il funzionamento del servizio (ruolo e numero degli accompagnatori, gestione dei gruppi, regole di partecipazione e dotazioni necessarie), garantendo condizioni operative chiare e sicure.
6. **Avvio di progetti pilota**, in contesti selezionati, al fine di testare il modello e raccogliere elementi utili per la successiva diffusione del servizio.

Sviluppi evolutivi

Nel medio periodo, la misura è orientata al progressivo sviluppo e consolidamento del Bicibus attraverso:

- la realizzazione e valutazione di progetti pilota;

-
- la definizione di un modello metodologico standardizzato e replicabile;
 - l'estensione graduale del servizio ad altri plessi scolastici;
 - l'integrazione con le politiche di mobilità ciclabile e con altre misure di mobility management scolastico;
 - il rafforzamento delle attività di formazione e sensibilizzazione sulla sicurezza stradale e sull'uso della bicicletta.



ORIZZONTE TEMPORALE

Breve termine (2030)



MONITORAGGIO

- Numero di istituti scolastici coinvolti
- Numero di linee attivate
- Numero di studenti partecipanti e accompagnatori attivi
- Frequenza di utilizzo del servizio
- Riduzione stimata degli spostamenti in auto privata
- Eventuali criticità rilevate lungo i percorsi