

Giornata del Mobility Management

Piani Spostamenti Casa-Lavoro: Metodi e opportunità per il Mobility Management aziendale

Formarsi per guidare il cambiamento



**Brescia,
La Tua Città
Europea.**





Federico Manzoni

Vicesindaco di Brescia
con delega alle Politiche della Mobilità

Programma del mattino

9:30 | **Welcome Coffee**

10:00 | **Apertura lavori**

Alberto Suter, *Mobility Manager d'Area del Comune di Brescia*

Stefania Mangano, *Mobility Manager Confindustria Brescia*

10:15 | **PSCL: da obbligo normativo a leva per il cambiamento aziendale**

Matteo Colleoni, *Coordinatore del Tavolo tecnico nazionale sul Mobility Management*

10:45 | **Metodi e strumenti per un PSCL efficace**

Alcuni spunti per un PSCL efficace

Michela Bonera, *Mobility Manager Brescia Mobilità S.p.A.*

Come leggere la mobilità aziendale: dati e strumenti

Serena Giribuola, *Mobility Manager Brescia Infrastrutture S.r.l.*

Progettazione e monitoraggio delle misure di Mobility Management

Mirko Franzoi, *Project Director in MIC-HUB*

Paolo Barbato, *CEO di Wiseair*

12:30 | **La nuova Piattaforma di Mobility Management del Comune di Brescia**

Alberto Suter, *Mobility Manager d'Area del Comune di Brescia*

12:45 | **Light lunch**




Apertura lavori

Alberto Sutera

Mobility Manager d'Area del Comune di Brescia

Stefania Mangano

Mobility Manager Confindustria Brescia



PSCL: da obbligo normativo a leva per il cambiamento aziendale

Matteo Colleoni

Coordinatore del Tavolo tecnico nazionale sul Mobility Management

PSCL: da obbligo normativo a leva per il cambiamento aziendale

Matteo Colleoni

*Coordinatore Tavolo Tecnico Mobility management presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT),
Università degli Studi di Milano-Bicocca*

Brescia 18 settembre 2025 – Confindustria Brescia

**Contesto: domanda di
mobilità sistematica**

**Mobility management e
pianificazione integrata urbana e
dei trasporti**

Domanda di mobilità quotidiana generale

Utenti medi che si spostano ogni giorno (italiani in possesso di una SIM telefonica di età => a 12 anni).

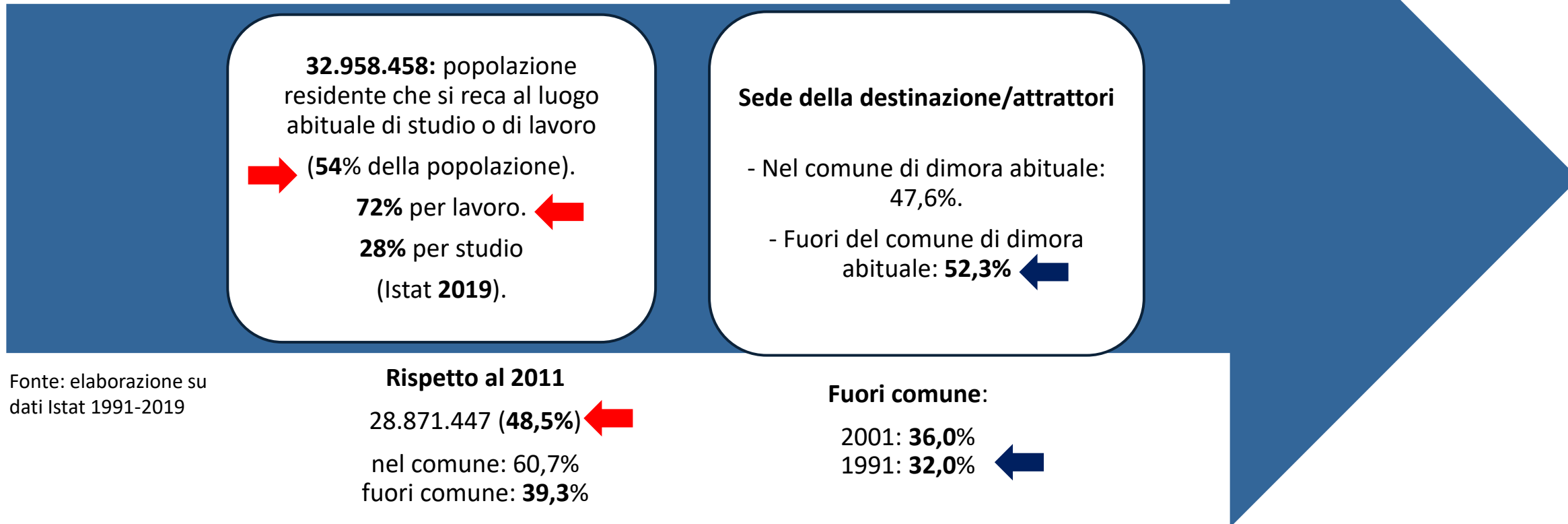
- **37 milioni** (75% della popolazione di riferimento)
- ogni viaggiatore effettua mediamente **2,5 spostamenti** al giorno
- **94 milioni** di spostamenti al giorno
- **2,3 miliardi** di spostamenti*km.
- **24 Km** percorrenza media per spostamento

| | | settembre 2024 |
|---|--|----------------|
|  | utenti medi ³ /giorno (milioni) | 49,85 |
| | popolazione mobile (mln viaggiatori/giorno) | 37,23 |
| | popolazione mobile (%) | 74,67% |
|  | spostamenti medi pro-capite/giorno (num.) | 2,54 |
| | spostamenti*km medi/giorno ⁴ (milioni) | 2.347 |
| | spostamenti medi/giorno (milioni) | 94,64 |
|  | percorrenza media per spostamento ⁴ (km) | 24,80 |
| | percorr. media giornaliera per viaggiatore ⁴ (km) | 62,99 |



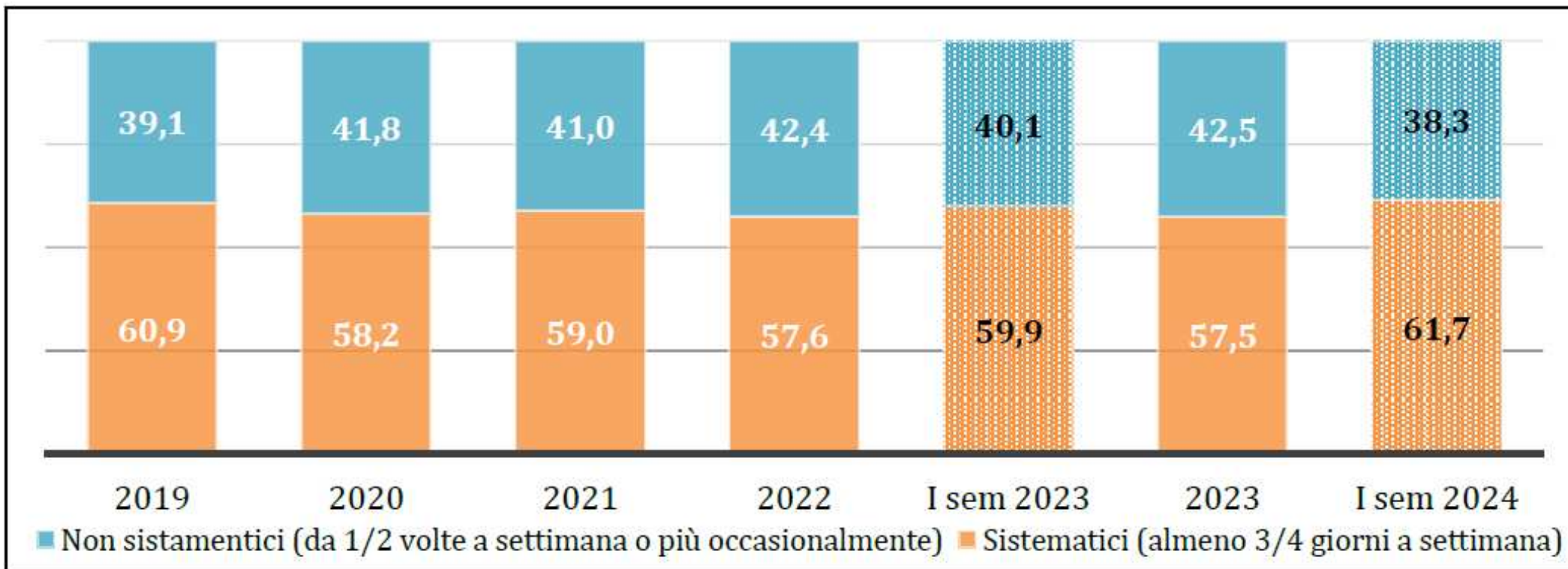
Fonte: Elaborazione FS Research Center su dati TELCO Vodafone (2024)

Domanda di mobilità quotidiana sistematica (per lavoro e studio) (2019)



Fonte: elaborazione su
dati Istat 1991-2019

Dinamica della domanda di mobilità quotidiana sistematica e non (2019-2024)



Fonte: Isfort 2024

Domanda di mobilità sistematica

- «Large metropolitan areas»: popolazione superiore o uguale a 1 milione e mezzo di abitanti
- «Metropolitan areas»: popolazione compresa tra 500.000 e un milione e mezzo di abitanti
- «Medium-sized urban areas», popolazione compresa tra 250.000 e 500.000 (OECD 2013).
- **61% della pop. Italiana**
- **(sul 6% del territorio)**

| | Pop21 |
|----------|------------|
| Milano | 8.519.348 |
| Napoli | 4.699.872 |
| Roma | 3.864.891 |
| Veneto | 3.822.506 |
| Firenze | 3.094.813 |
| Torino | 2.618.435 |
| Bologna | 2.262.755 |
| Genova | 1.731.404 |
| Romagna | 1.026.112 |
| Catania | 826.857 |
| Palermo | 777.361 |
| Bari | 748.012 |
| Trieste | 621.482 |
| Pescara | 564.753 |
| Pesaro | 520.827 |
| Cagliari | 273.454 |
| Messina | 240.652 |
| Totale | 36.213.534 |



Domanda di mobilità sistematica

| Mobilità Lavoro -2022 % | a piedi | treno_bus | auto | moto | bici | tempo>30 |
|-------------------------|---------|-----------|------|------|------|----------|
| Piemonte | 11.0 | 11.3 | 78.2 | 2.0 | 2.7 | 15.0 |
| Valle d'Aosta | 17.8 | 9.4 | 75.4 | 1.7 | 3.0 | 10.7 |
| Liguria | 16.5 | 18.7 | 54.3 | 17.7 | 1.2 | 15.7 |
| Lombardia | 9.5 | 17.6 | 75.2 | 3.2 | 4.6 | 22.1 |
| Trentino Alto Adige | 18.7 | 12.0 | 65.5 | 2.9 | 7.5 | 11.7 |
| Veneto | 7.0 | 6.6 | 81.2 | 2.2 | 6.3 | 12.9 |
| Friuli-Venezia Giulia | 10.0 | 6.4 | 79.5 | 2.7 | 4.3 | 11.4 |
| Emilia-Romagna | 9.1 | 7.6 | 79.0 | 1.5 | 6.4 | 13.2 |
| Toscana | 13.0 | 6.7 | 75.9 | 5.0 | 3.8 | 14.8 |
| Umbria | 9.2 | 3.6 | 86.2 | 0.7 | 2.5 | 10.1 |
| Marche | 11.1 | 3.8 | 83.5 | 2.5 | 1.9 | 7.7 |
| Lazio | 9.6 | 25.0 | 68.4 | 6.1 | 2.0 | 21.7 |
| Abruzzo | 9.8 | 6.8 | 83.5 | 1.1 | 1.3 | 6.1 |
| Molise | 13.6 | 8.2 | 81.2 | 0.0 | 0.6 | 9.6 |
| Campania | 19.9 | 9.0 | 72.0 | 2.1 | 1.4 | 12.8 |
| Puglia | 14.6 | 6.4 | 81.3 | 0.8 | 0.9 | 9.8 |
| Basilicata | 19.8 | 8.0 | 72.4 | 0.5 | 0.5 | 13.1 |
| Calabria | 14.8 | 5.9 | 79.0 | 0.2 | 0.2 | 10.3 |
| Sicilia | 13.8 | 3.8 | 81.0 | 3.4 | 0.7 | 9.7 |
| Sardegna | 14.2 | 5.1 | 83.0 | 1.6 | 1.4 | 7.1 |

Fonte: elaborazione su dati Istat 2022

Domanda di mobilità sistematica

Dinamica e struttura del parco veicolare

(Inc.% 2023-2000: +34,0%) – Pop: +5,3%

| ANNI | Motocicli | Motocarri | Autovetture | Autobus | Autocarri | | Motrici | Altro | TOTALE |
|-------------|------------------|----------------|-------------------|----------------|------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|
| | | | | | merci | speciali | | | |
| 2000 | 3.375.782 | 390.097 | 32.583.815 | 87.956 | 2.971.050 | 406.523 | 115.958 | 812.596 | 40.743.777 |
| 2005 | 4.938.359 | 344.827 | 34.667.485 | 94.437 | 3.637.740 | 541.919 | 148.173 | 812.161 | 45.185.101 |
| 2006 | 5.288.818 | 310.555 | 35.297.282 | 96.099 | 3.763.093 | 568.654 | 151.704 | 852.939 | 46.329.144 |
| 2007 | 5.590.183 | 305.666 | 35.680.097 | 96.419 | 3.842.995 | 594.642 | 153.912 | 867.432 | 47.131.346 |
| 2008 | 5.859.094 | 300.890 | 36.105.183 | 97.597 | 3.914.998 | 619.706 | 157.007 | 882.463 | 47.936.938 |
| 2009 | 6.118.098 | 296.104 | 36.371.790 | 98.724 | 3.944.782 | 639.428 | 157.807 | 408.345 | 48.035.078 |
| 2010 | 6.305.032 | 291.757 | 36.751.311 | 99.895 | 3.983.502 | 656.880 | 158.289 | 415.735 | 48.662.401 |
| 2011 | 6.428.476 | 287.650 | 37.113.300 | 100.438 | 4.022.129 | 671.445 | 159.766 | 426.497 | 49.209.701 |
| 2012 | 6.482.796 | 282.463 | 37.078.274 | 99.537 | 3.989.009 | 678.409 | 154.757 | 427.997 | 49.193.242 |
| 2013 | 6.481.770 | 276.743 | 36.962.934 | 98.551 | 3.938.026 | 680.860 | 149.563 | 424.693 | 49.013.140 |
| 2014 | 6.505.620 | 272.074 | 37.080.753 | 97.914 | 3.930.858 | 686.309 | 150.086 | 426.852 | 49.150.466 |
| 2015 | 6.543.612 | 267.822 | 37.351.233 | 97.991 | 3.943.964 | 694.888 | 153.858 | 435.125 | 49.488.493 |
| 2016 | 6.606.844 | 264.529 | 37.876.138 | 97.817 | 4.018.708 | 707.291 | 162.092 | 448.456 | 50.181.875 |
| 2017 | 6.689.911 | 260.059 | 38.520.321 | 99.100 | 4.083.348 | 722.089 | 173.057 | 463.462 | 51.011.347 |
| 2018 | 6.780.733 | 255.009 | 39.018.170 | 100.042 | 4.130.291 | 736.491 | 183.732 | 477.902 | 51.682.370 |
| 2019 | 6.896.048 | 250.234 | 39.545.232 | 100.149 | 4.178.066 | 751.005 | 190.303 | 490.262 | 52.401.299 |
| 2020 | 7.003.618 | 246.651 | 39.717.874 | 99.883 | 4.221.718 | 764.737 | 195.469 | 500.389 | 52.750.339 |
| 2021 | 7.152.760 | 243.052 | 39.822.723 | 100.199 | 4.290.042 | 783.996 | 205.186 | 516.521 | 53.114.479 |
| 2022 | 7.302.597 | 239.721 | 40.213.061 | 100.014 | 4.361.269 | 797.918 | 213.731 | 535.130 | 53.763.441 |
| 2023 | 7.498.908 | 236.461 | 40.915.229 | 100.078 | 4.473.640 | 816.911 | 221.071 | 551.308 | 54.813.606 |

Domanda di mobilità sistemica

| SETTORE | | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---------------------------|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| TRASPORTO STRADALE (a) | mld pax-km | 864,03 | 842,09 | 810,69 | 722,19 | 762,87 | 787,39 | 820,18 | 847,25 | 885,46 | 857,73 | 875,91 | 582,31 | 633,68 |
| | quota % | 92,1% | 91,9% | 91,5% | 90,7% | 91,0% | 91,0% | 91,0% | 91,2% | 91,3% | 90,6% | 90,6% | 94,8% | 92,6% |
| TRASPORTO FERROVIARIO (b) | mld pax-km | 55,48 | 54,68 | 54,36 | 53,72 | 55,73 | 57,12 | 59,54 | 59,77 | 61,01 | 63,60 | 64,98 | 26,02 | 32,58 |
| | quota % | 5,9% | 6,0% | 6,1% | 6,7% | 6,6% | 6,6% | 6,6% | 6,4% | 6,3% | 6,7% | 6,7% | 4,2% | 4,8% |
| TRASPORTO MARITTIMO (c) | mld pax-km | 4,32 | 4,09 | 3,90 | 3,73 | 3,63 | 3,66 | 3,59 | 3,55 | 3,78 | 4,10 | 4,14 | 2,92 | 3,80 |
| | quota % | 0,5% | 0,4% | 0,4% | 0,5% | 0,4% | 0,4% | 0,4% | 0,4% | 0,4% | 0,4% | 0,4% | 0,5% | 0,6% |
| TRASPORTO AEREO | mld pax-km | 14,70 | 15,73 | 16,77 | 16,55 | 16,26 | 17,03 | 17,80 | 18,65 | 19,82 | 20,96 | 21,89 | 3,16 | 14,23 |
| | quota % | 16% | 17% | 19% | 2,1% | 19% | 2,0% | 2,0% | 2,0% | 2,0% | 2,2% | 2,3% | 0,5% | 2,1% |
| TOTALE | mld pax-km | 938,53 | 916,58 | 885,72 | 796,19 | 838,49 | 865,19 | 901,12 | 929,22 | 970,07 | 946,39 | 966,91 | 614,41 | 684,28 |
| | var. % | 4,2% | -2,3% | -3,4% | -10,1% | 5,3% | 3,2% | 4,2% | 3,1% | 4,4% | -2,4% | 2,2% | -36,5% | 11,4% |

Fonte: MIT 2023

Efficienza e strategia ASI: i tre pilastri d'intervento

Efficienza del sistema

Avoid

Ridurre domanda di mobilità (p, pkm, vkm)

- ✓ Telelavoro /smart working
- ✓ _____
- ✓ _____

Efficienza dello spostamento

Shift

Uso modalità con minori impatti specifici (grCO2 pkm)

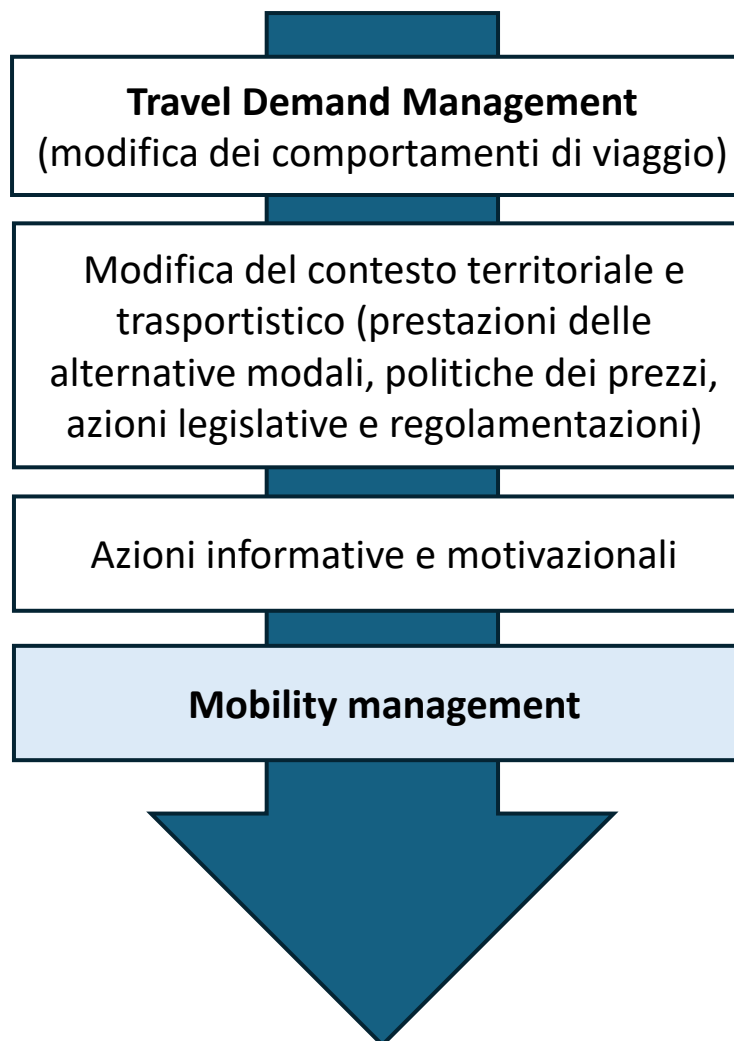
- ✓ Trasporto pubblico
- ✓ _____
- ✓ _____

Efficienza del veicolo

Improve

Uso veicoli con minori impatti specifici (grCO2 vkm)

- ✓ Elettrificazione
- ✓ _____
- ✓ _____



Mobility management e pianificazione integrata urbana e dei trasporti

ASSE 1
DISINCENTIVARE L'USO
INDIVIDUALE DELL'AUTO
PRIVATA

ASSE 2
FAVORIRE L'USO DEL
TRASPORTO PUBBLICO

ASSE 3
FAVORIRE LA MOBILITÀ
CICLABILE E O LA
MICROMOBILITÀ

ASSE 4
RIDURRE LA DOMANDA
DI MOBILITÀ

ASSE 5
ULTERIORI MISURE

Mobility management e pianificazione integrata urbana e dei trasporti

«Il Mobility Manager **promuove**, anche collaborando all'adozione del piano di mobilità sostenibile, **la realizzazione** di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone al fine di consentire la **riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane**, tramite l'attuazione di interventi di mobilità sostenibile.»

COSTRUIRE IL QUADRO DEGLI SPOSTAMENTI

2.1 ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELL'AZIENDA

2.2 ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO

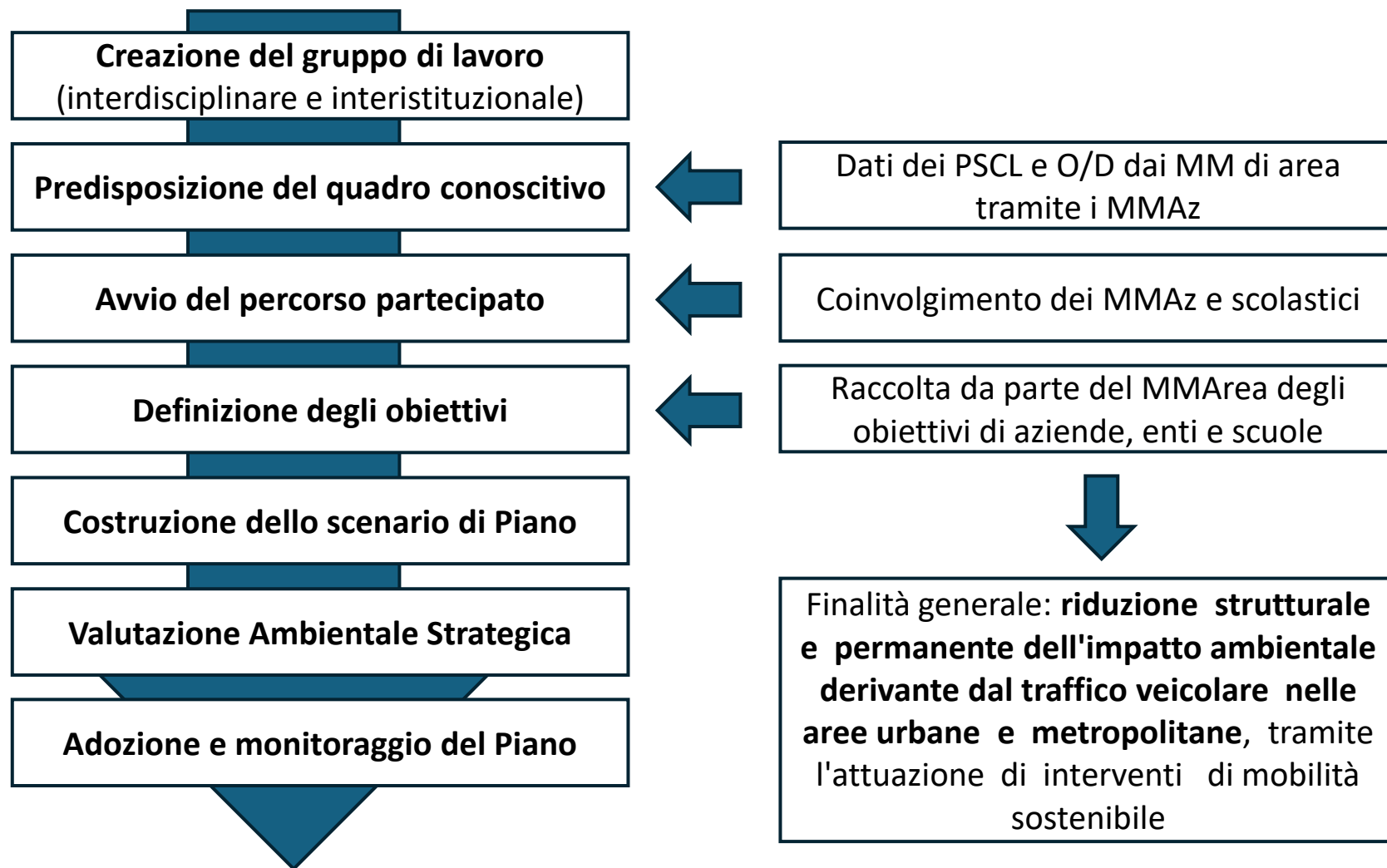
2.3 ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

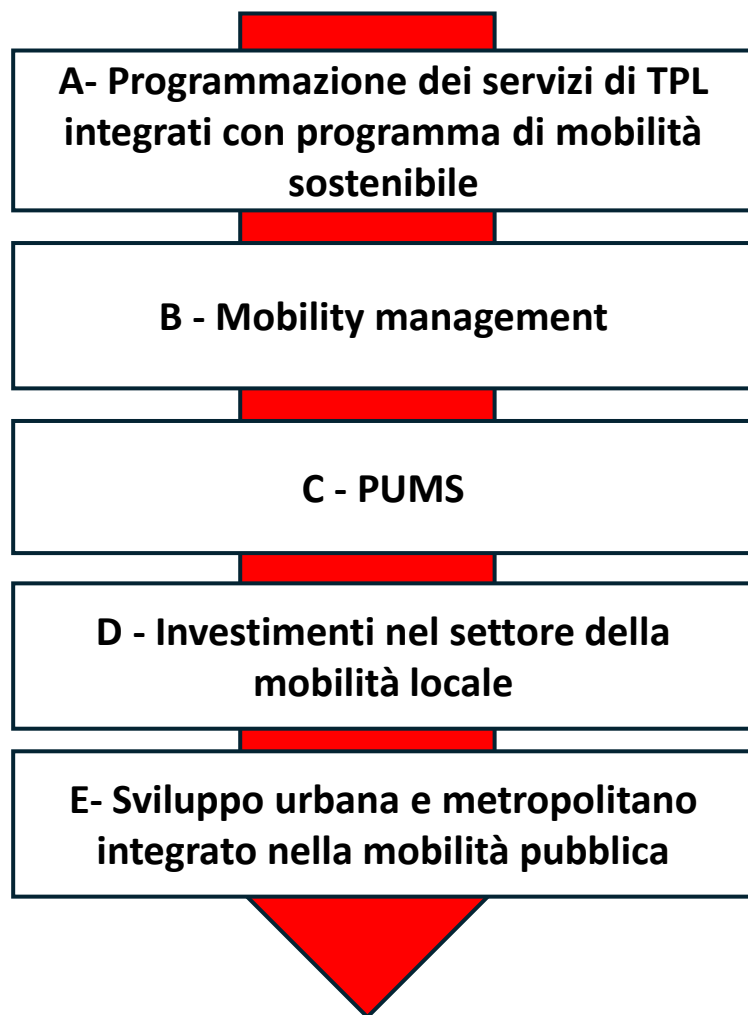
- 2.3.1 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro
- 2.3.2 Analisi della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

*«acquisizione dei dati relativi all'origine/destinazione ed agli orari di ingresso ed uscita dei dipendenti e degli studenti **forniti dai mobility manager** aziendali e scolastici e trasferimento dei dati in argomento agli enti programmatori dei servizi pubblici di trasporto comunali e regionali»*

Mobility management e pianificazione integrata urbana e dei trasporti

Integrazione PUMS e PSCL e
attività dei MM per la redazione
del PUMS





Il Tavolo tecnico nell'Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del TPL e della mobilità locale sostenibile

- consolidare la rete dei mobility manager d'area e promuovere uno scambio di buone pratiche
- elaborare linee guida per i MM di area
- proporre **eventuali modifiche** al decreto interministeriale n.179/2021 e indicazioni per nuove proposte normative;
- collaborare con l'**Osservatorio nazionale** per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica sostenibile per la predisposizione dei modelli di elaborazione digitale utili;
- creare un **archivio territoriale** diacronico sulla presenza e sulle caratteristiche dei mobility manager aziendali e di area e sulle loro funzioni
- proporre **analisi e studi** relativi alle attività di mobility management a livello urbano e metropolitano al fine di valutare l'efficacia delle linee guida sui Piani degli spostamenti casa-lavoro e di redigere rapporti periodici;
- **supportare il ruolo** del mobility manager d'area nella definizione e implementazione delle politiche di mobilità locale sostenibile;
- rilevare la **domanda di formazione** nel settore e governare il processo di offerta

1. Elevata consistenza della **mobilità sistematica**, in particolare a livello extra-urbano, e **dispersione degli insediamenti**, de-localizzazione della domanda di mobilità e aumento della mobilità veicolare privata (in particolare dove è bassa l'offerta di TPL)
2. Necessità di **incrementare** la consultazione/adozione di linee guida, indirizzi operativi, strumenti di valutazione, archivi dati (es. UL Istat) di enti superiori e di **ampliare e differenziare gli interventi di supporto**
3. Centralità dei **dati di PSCL** per la pianificazione integrata e la programmazione e gestione dei servizi di TPL ma necessità di **rafforzare** il ruolo del MM di area, di includerne obiettivi e attività nella pianificazione territoriale alla scala locale e vasta (coordinamento per **aree funzionali** e bacini di flusso) e di **aumentare l'invio dei dati O/D** agli enti programmatori servizi
4. **Adozione** di procedure e strumenti standardizzati e automatici di raccolta e trasmissione dei dati (matrici O/D e PSCL) lungo la filiera ente/azienda>comune>città metropolitana>Regioni>Ministeri
5. **Formazione** dei MMA, anche in funzione della formazione e del coordinamento dei MM aziendali per il rafforzamento delle competenze (**capacity building**)

Matteo Colleoni

Università degli Studi di Milano-Bicocca
Tavolo Tecnico Mobility Management - MIT

matteo.colleoni@unimib.it



Metodi e strumenti per un PSCL efficace

modera

Valentina Martinelli

Brescia Mobilità S.p.A.



Metodi e strumenti per un PSCL efficace

Alcuni spunti per un PSCL efficace

Michela Bonera

Mobility Manager del Gruppo Brescia Mobilità

Metodi e strumenti per un PSCL efficace

Alcuni spunti per un PSCL efficace

Michela Bonera

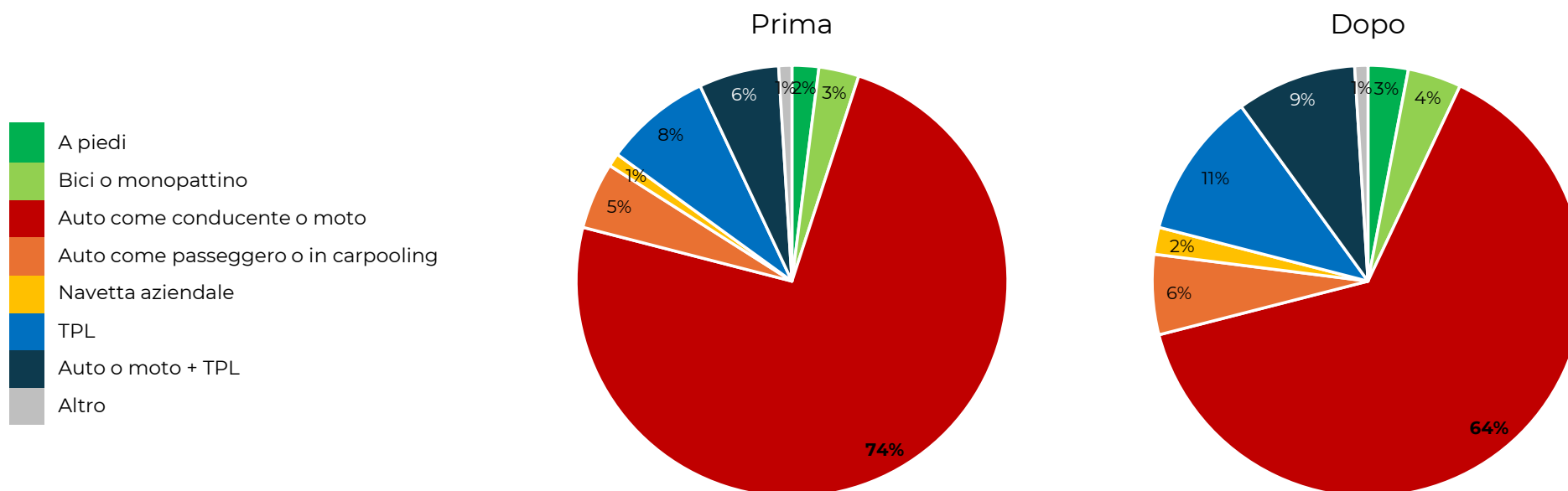
Mobility Manager del Gruppo Brescia Mobilità

Settembre 2025



Cosa significa PSCL efficace?

Non è redigere un «bel» documento fine a se stesso, ma fare in modo questo diventi lo strumento per:



Cosa rende un PSCL efficace?



Analisi accurate

far emergere criticità ed opportunità a livello di sistema



Obiettivi chiari

definire i risultati da ottenere rispetto a quali target



Azioni concrete

Piano di implementazione e monitoraggio

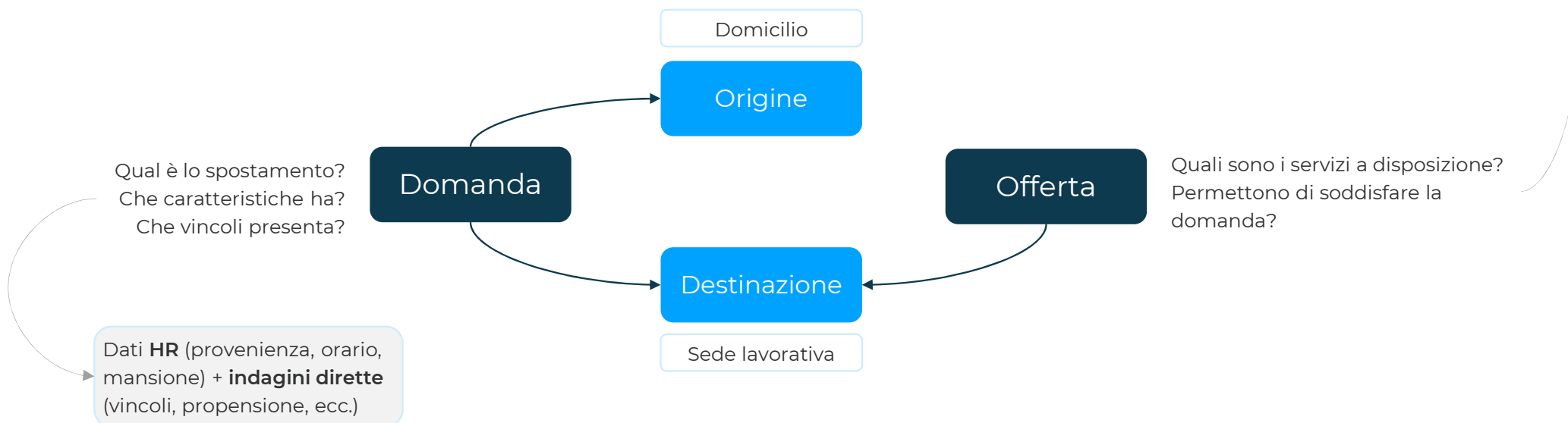
*Parte
informativa*

*Parte
progettuale*

Analisi accurate



Domanda vs Offerta



Analisi accurate

Domanda vs Offerta

L'azienda – generalmente – non può agire all'origine dello spostamento

ma avere dati sull'offerta all'origine è utile perché:

1. La **scelta modale** si fa in partenza
2. Evidenzia i **vincoli** e potenzialità di azione
3. Mette a confronto la **relazione tra O/D**
4. Completa l'analisi soggettiva del **questionario**
5. Permette di individuare e classificare dei **cluster**

L'esperienza del Gruppo Brescia Mobilità

I **target specifici** sono stati individuati secondo i seguenti criteri:

- specifico modo di spostamento
- Vincoli di orario lavorativo / mansione
- distanza dal percorso casa-lavoro

A piedi

- + sempre disponibile
- + flessibilità di orario
- distanze ≤ 2 km

In bici

- disponibilità del mezzo
- + flessibilità di orario
- Distanze ≤ 5 km (bici trad.) ≤ 10 km (e-bike)

TPL

- disponibilità del servizio
- flessibilità di orario
- Distanze ≤ 15 km

F. Ciuffini (2025). «Antropologia della scelta modale: un modello interpretativo della complessità sistemica della mobilità per il policy making» R.E.Po.T [Link all'articolo online](#)



Analisi accurate

Analisi dell'offerta anche rispetto all'origine. Come fare?

LIVELLO DI COMPLESSITA' →

Questionario ai dipendenti

- + Pochi dati da raccogliere
- + Analisi veloce (Excel o Google Form)
- Forte dipendenza dall'autodichiarazione

Cluster territoriali (base)

- + Usa dati aggregati già disponibili (es. ISTAT, PUMS).
- + Facile da applicare anche senza GIS
- Non distingue singoli percorsi/residenze.

Cluster territoriali (dati open)

- + Fonte oggettiva, dati spesso già pronti.
- + Permette indicatori su frequenza linee, piste ciclabili, fermate.
- Richiede capacità minime di gestione dati (GIS o tool open source).

Analisi GIS (buffer ai punti)

- + Dettaglio elevato sui punti reali di residenza
- + Indicatori precisi: distanza dalla fermata, accessibilità ciclabile, interscambi.
- Richiede dati capillari e competenze GIS

Modelli di rete ed accessibilità

- + Valutazione molto realistica
- + Si possono calcolare punteggi comparabili tra aree diverse.
- Massimo sforzo: servono dati GTFS, rete stradale e strumenti di analisi avanzati

Per **marco-zone** o lungo **viaggio al contrario**

- Servizi di TPL/mobilità presenti?
- Quali origini sono direttamente collegate (e con che tempi)?
- Quali hanno bisogno di 1 (o più) interscambi
- Range di distanze (e quindi di scelta modale)

Obiettivi chiari

Incrociare gli *input* per definire gli *output*



DOVE AGIRE

Individuare il/i **target** su cui agire es. per numerosità e potenzialità del risultato (*es. gruppo di dipendenti, relazione O/D, Asse di azione*)

COME AGIRE

Individuare una o più azioni da implementare

- risorse (umane ed economiche)
- tempi di implementazione

Ipotesi di misure da implementare
poche ma buone

Azioni concrete

Programma di implementazione

Linee Guida Ministeriali (cap. 4.3)

Costituisce uno **strumento strategico-operativo** fondamentale per coordinare le azioni previste nel PSCL, perché consente di **garantire chiarezza organizzativa**.

Cosa deve specificare?

- una descrizione dettagliata dell'azione
- % dei dipendenti propensi all'attuazione
- priorità di realizzazione
- relativa tempistica
- risorse necessarie
- stima dei benefici conseguibili



L'esperienza del Gruppo Brescia Mobilità

A supporto delle decisioni, è stato definito un indicatore di priorità di attuazione delle misure ipotizzate, espresso in termini di **potenziale di dipendenti raggiungibili**.

Per ogni misura/modo proposto, rapporta la relativa propensione al cambiamento rispetto:

- Incidenza della singola misura rispetto a quelle proposte
- Popolazione aziendale
- Incidenza della popolazione «target» relativa alla singola misura rispetto alla popolazione totale

Azioni concrete

Programma di monitoraggio

Linee Guida Ministeriali (cap. 7)

Rappresenta uno strumento fondamentale **valutare l'efficacia delle azioni** rispetto agli obiettivi prefissati e introdurre eventuali misure correttive.

Cosa deve osservare?

- Benefici conseguiti (dipendenti, Ente, collettività)
- Nuove misure e misure già attive



L'esperienza del Gruppo Brescia Mobilità

Il monitoraggio del PSCL prevede due livelli:

Generale, relativo agli indicatori macro del piano: split modale, percorrenze chilometriche ed emissioni

Specifico, relativi alle specifiche misure:

- Stato di avanzamento
- Partecipazione / utilizzo
- Gradimento
- Budget
- Benefici ambientali (se applicabile)

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

Michela Bonera

Mobility Manager del Gruppo Brescia Mobilità
mbonera@bresciamobilita.it

Settembre 2025





Metodi e strumenti per un PSCL efficace

Come leggere la mobilità aziendale: dati e strumenti

Serena Giribuola

Mobility Manager Brescia Infrastrutture S.r.l.

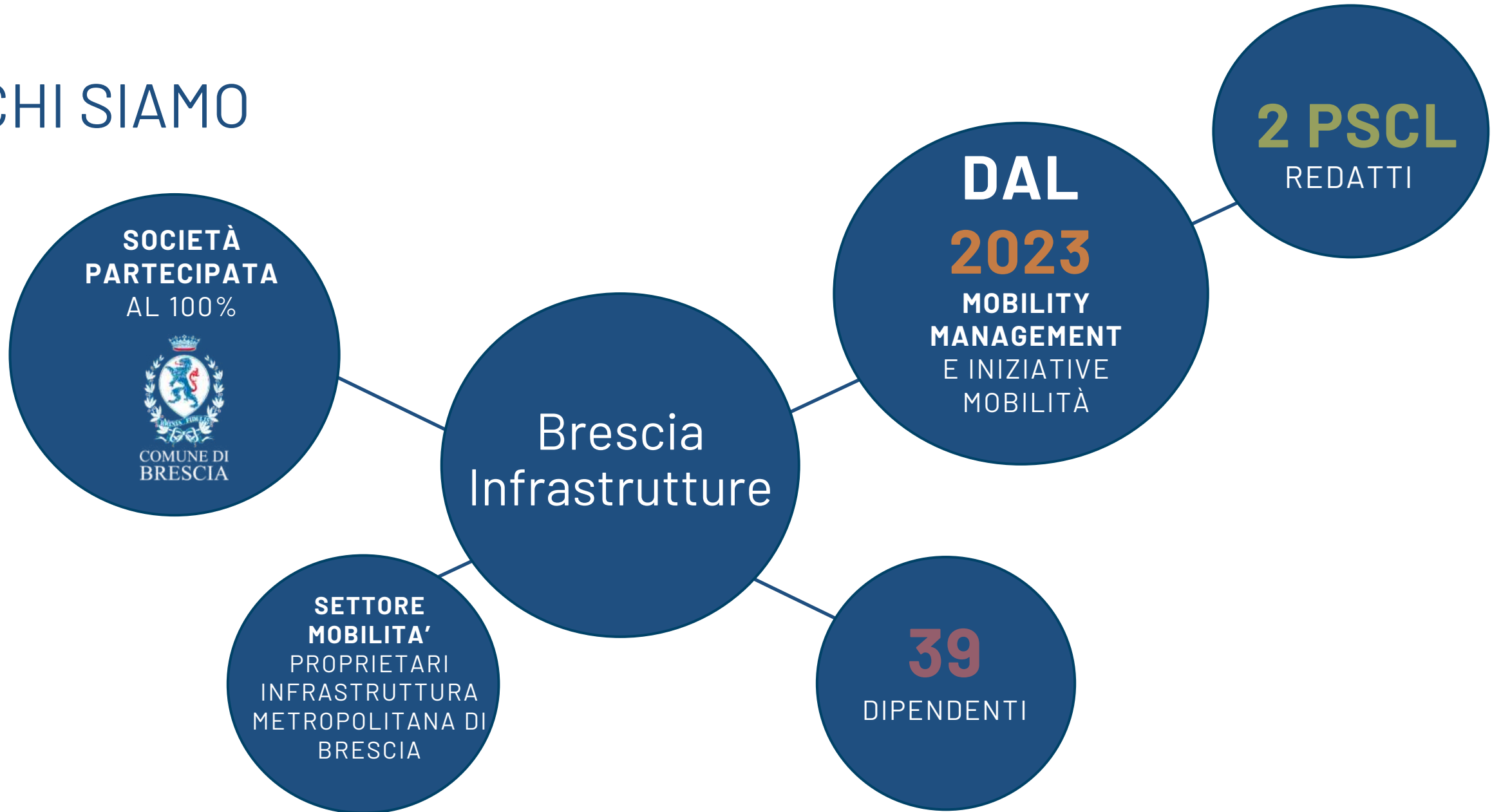
COME LEGGERE LA MOBILITÀ AZIENDALE DATI E STRUMENTI

Serena Giribuola, Mobility Manager

Brescia Infrastrutture S.r.l.



CHI SIAMO



ROAD-MAP

3 macro sezioni

(secondo direttive e linee guida normativa Decreto interministeriale n. 179 del 12 maggio 2012, art. 3 comma 5)

1

RACCOLTA DATI PER IL PSCL

Sezione informativa e di
analisi (analisi dell'offerta
e della domanda della
mobilità)

2

SEZIONE PROGETTUALE

Iniziative di
mobilità

3

PROGRAMMA DI MONITORAGGIO Analisi efficacia PSCL

CONCLUSIONI

PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

INFORMAZIONI RACCOLTE DAL MM

Analisi delle
**condizioni
strutturali**
dell'azienda

- Localizzazione della sede
- Risorse, servizi e dotazioni aziendali

Analisi
dell'**offerta di
trasporto**

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

QUESTIONARIO SOMMINISTRATO AI DIPENDENTI

Analisi degli
**spostamenti
casa - lavoro**

Analisi
**spostamenti di
lavoro - lavoro**

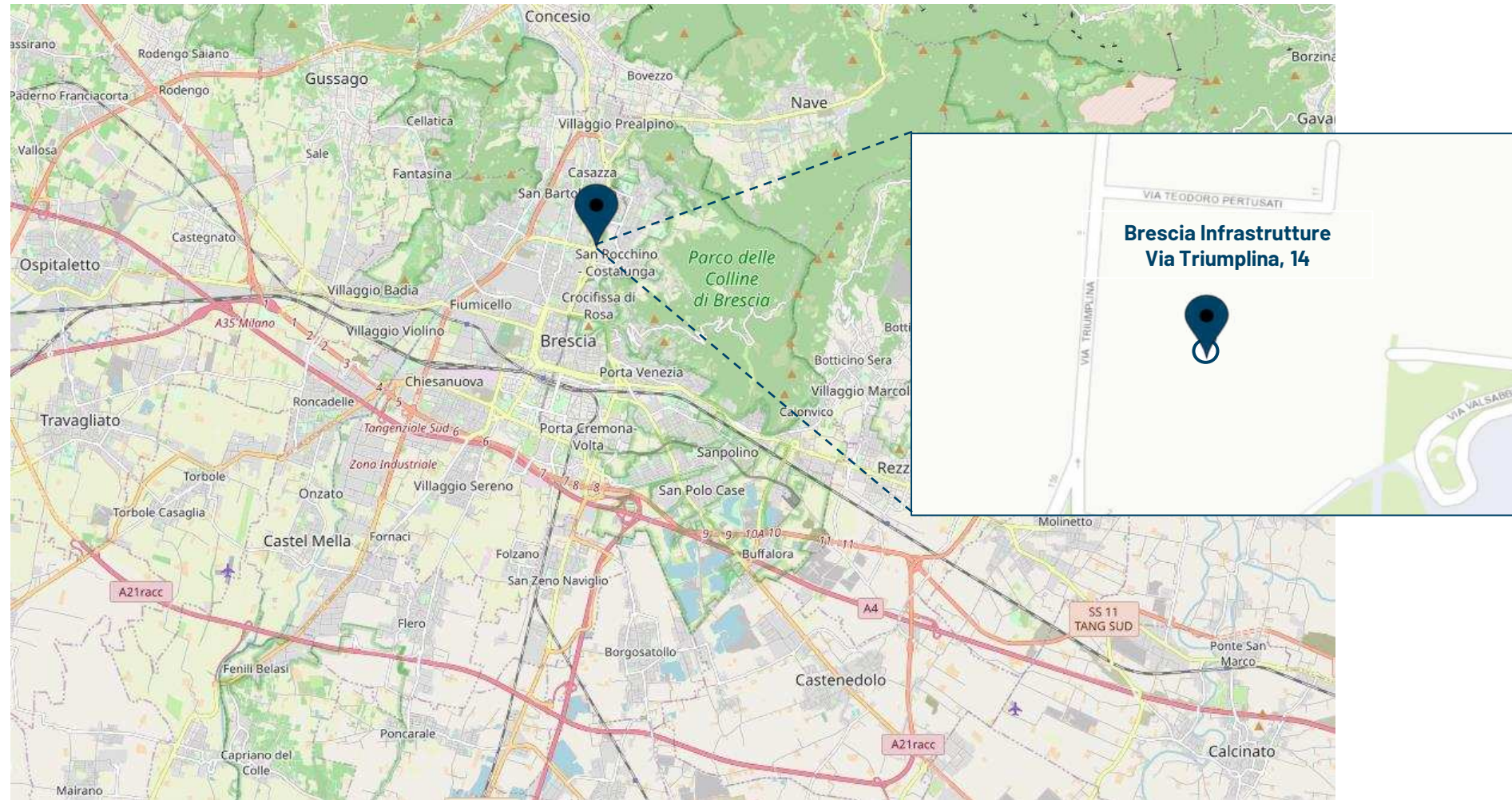
A. ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELL'AZIENDA

Localizzazione della sede

Via Triumplina 14, Brescia
(quartiere San Rocchino)

Vicini a:

- Spedali Civili Brescia
- Università (via Branze)



A. ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELL'AZIENDA

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

| Servizio | Disponibilità presso la sede di Via Triumplina | | | | | | | |
|------------------------------|--|-----------------|--|------------------------|-------------------------|--|-------------------------|-----------------------|
| Parcheggi aziendali | Auto tradizionali | Auto elettriche | Motocicli tradizionali | Motocicli elettrici | Biciclette tradizionali | Biciclette elettriche | Carpooling | Monopattini |
| | 21+10* | 3 | - | - | Autorimessa | Autorimessa | - | - |
| Mezzi di trasporto aziendali | Auto tradizionali | Auto elettriche | Auto ibride | Motocicli tradizionali | Motocicli elettrici | Car sharing aziendale | Biciclette tradizionali | Biciclette elettriche |
| | 3 | 2 | 2 | - | - | - | 2 | 3 |
| Incentivi aziendali | Contributo per l'acquisto della bicicletta | | Contributo per l'acquisto di abbonamenti per servizi sharing | | | Contributo per l'acquisto di abbonamenti per il Trasporto Pubblico | | |
| | Non previsto | | Non previsto | | | Non previsto | | |

* 10 posti auto in affitto.

| SERVIZIO | Via Triumplina |
|--|----------------|
| Email aziendale | Sì |
| Newsletter | Sì (interna) |
| Bacheca | Sì (1) |
| Mensa | No |
| Spogliatoi / Docce | No |
| Budget investito per la mobilità dei dipendenti | 5.000 € |
| Risorse umane impiegate per la mobilità dei dipendenti | 1 |

B. ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO

Analizzate le **condizioni di accessibilità** e le **criticità** per raggiungere il luogo di lavoro per le varie modalità

TRASPORTO PRIVATO



AREE DI SOSTA



TRASPORTO PUBBLICO



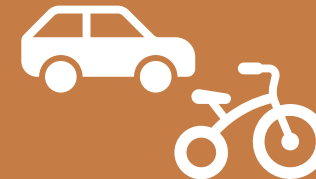
MODALITÀ CICLABILE



MODALITÀ PEDONALE



SERVIZI SHARING





B. ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO

Aree di sosta

È presente un parcheggio esclusivo per dipendenti, amministratori e ospiti di Brescia Infrastrutture che conta 21 stalli. Inoltre sono stati analizzati (nel raggio massimo di 600 metri) i posteggi pubblici, privati e le postazioni per veicoli con ricarica elettrica attribuendo quindi **discreta accessibilità** alle aree di sosta.

La **criticità** riscontrata riguarda che non tutti i dipendenti hanno la possibilità di parcheggiare all'interno dell'area di sosta aziendale.



B. ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO

Principali linee di **trasporto pubblico su gomma**, riferite alle fermate indicate in tabella:



- **Linea 7:** Caino Cap. – Roncadelle Cap.
- **Linea 16:** Sanpolino Cap. – Violino Cap. / Castel Mella
- **Linea bus S201:** S. Colombano (Piazza Santa Barbara) – Brescia Terminal Sia
- **Linea bus S201C:** Villa Carcina-Via Zanardelli – Brescia Terminal Sia
- **Linea 7:** Caino Cap. – Roncadelle Cap.
- **Linea 17:** Piazzale Ospedale (Staufer) – Castel Mella Cap.

- **Linea 10:** Concesio Cap. – Villaggio Sereno Cap. / Poncarale Cap.
- **Linea 16:** Sanpolino Cap. – Violino Cap. / Castel Mella
- **Linea 15:** Metro Mompiano Cap. – Noce Cap.

| Fermata | Pensilina | Distanza | Linea | Frequenza |
|--------------------------|-----------|----------|--------------------------------------|----------------------------------|
| Via Triumplina 9 | No | 70 m | Linee bus 7, 16, S201 Linea S201C | 15 minuti 7 corse giornaliere |
| Via Trento 119/C | Sì | 350 m | Linea 7, 17 | 17 minuti |
| Via Branze 43 (lato sud) | Sì | 600 m | Linee bus 10, 16 | 16 minuti |
| Via Zadei 50 | No | 600 m | Linea bus 15 | 12 minuti |

B. ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO



Principali linee di **trasporto pubblico locale su ferro**:

- **Linea ferroviaria R3**: Brescia – Breno / Iseo
- **Linea ferroviaria R1**: Brescia – Cremona
- **Linea ferroviaria RV6**: Brescia – Milano Centrale
- **Linea ferroviaria R4**: Brescia – Milano Greco Pirelli
- **Linea ferroviaria R1**: Brescia – Bergamo
- **Linea ferroviaria R8**: Brescia – Parma
- **Linea metropolitana**: Sant'Eufemia-Buffalora – Prealpino

| Fermata | Pensilina | Distanza | Linea | Frequenza |
|------------|-----------|----------|-----------------------------|-----------|
| Brescia FS | - | 3,5 km | Linee ferroviarie regionali | - |
| Ospedale | - | 900 m | Linea metropolitana | 6 minuti |
| Marconi | - | 1 km | Linea metropolitana | 6 minuti |

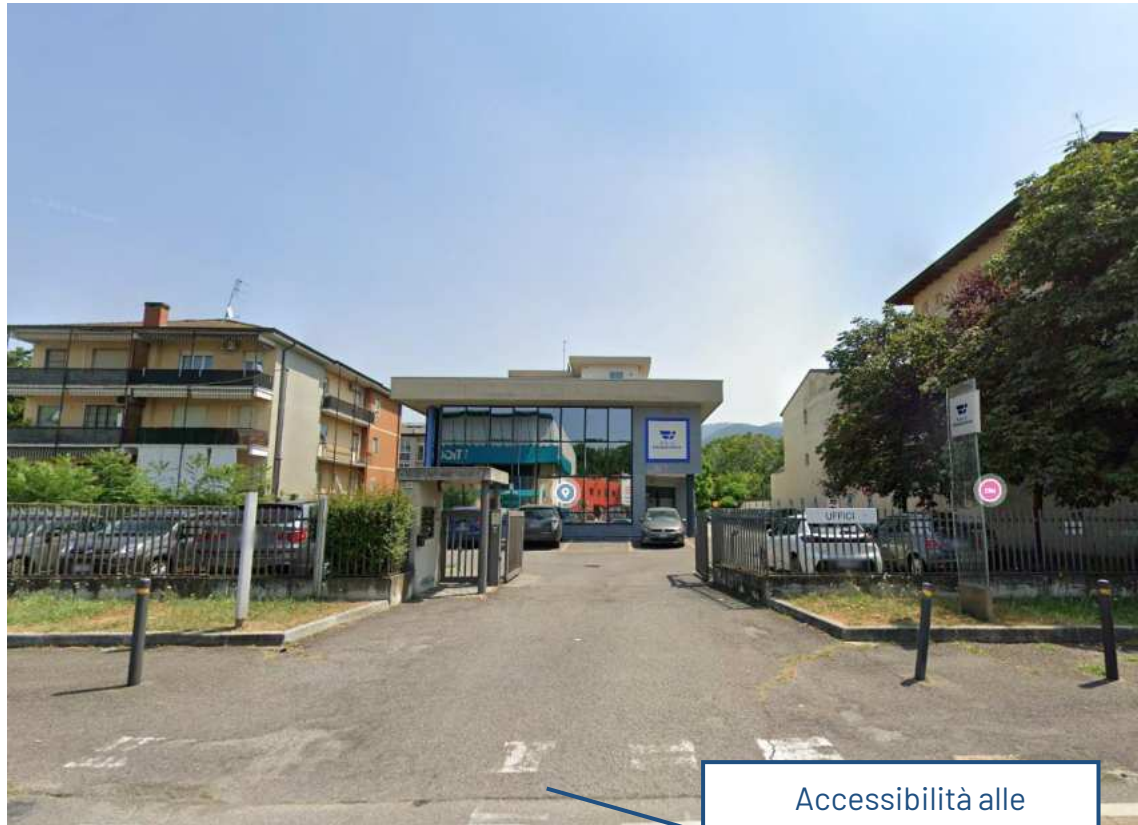
La sede risulta essere servita dal trasporto pubblico locale sia su ferro che su gomma, con la presenza di fermate delle linee su gomma ad una **distanza massima di 600 m** dalla sede. La **frequenza media** delle linee bus **è buona**, essendo intorno ai 13 minuti. Invece, risulta essere **ottima** la frequenza della linea metropolitana, essendo circa di 6 minuti.

Si può, dunque, concludere che l'**accessibilità** alla sede di Via Triumplina **mediante il TPL** è **ottima**, con l'unica criticità data dalla distanza (circa 3,5 km) fra la sede e la **stazione ferroviaria di Brescia FS**.



B. ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO

Modalità pedonale, buona



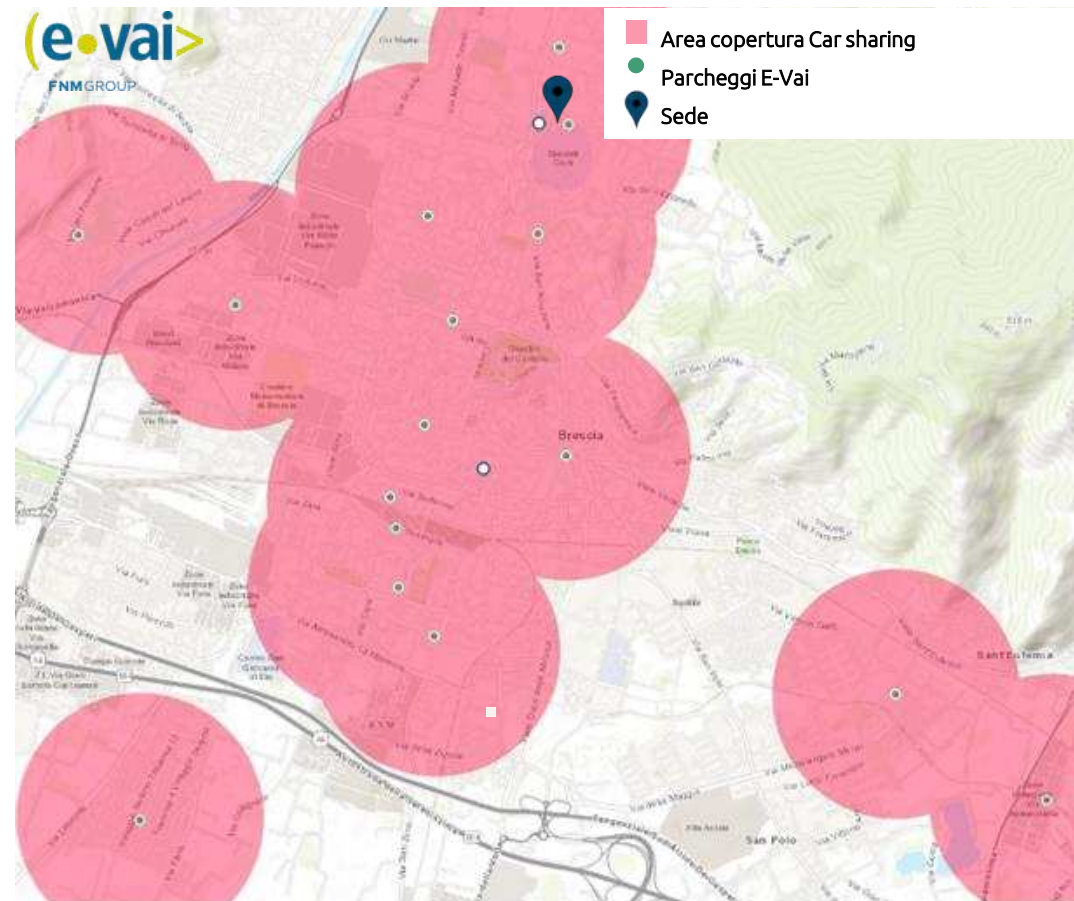
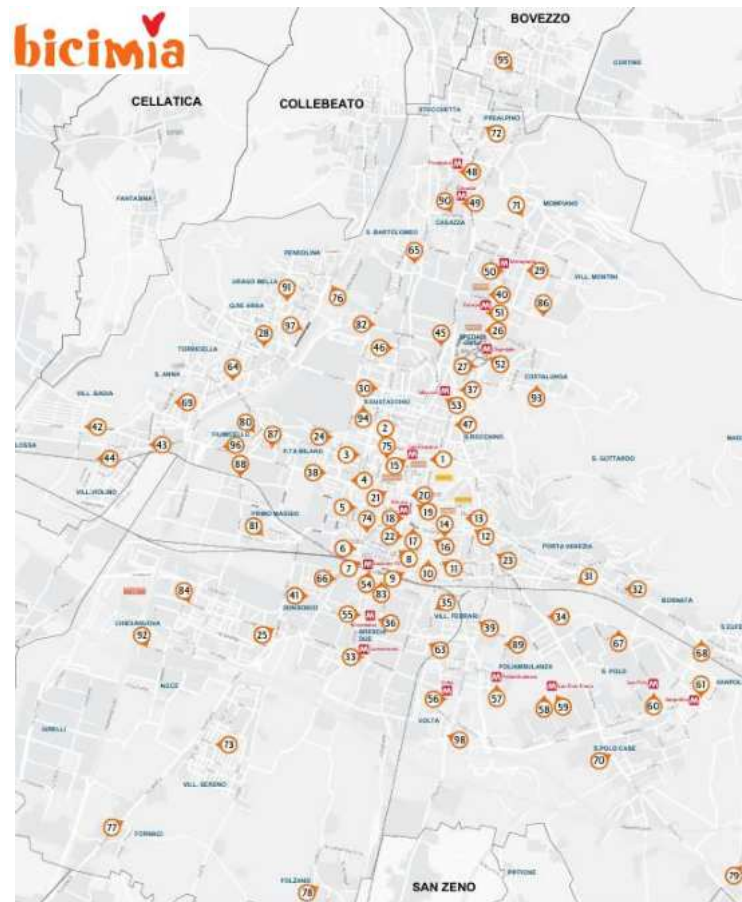
Accessibilità alle
persone con disabilità



Attraversamenti pedonali con
impianti semaforici con strisce
pedonali

B. ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO

Servizi sharing



La sede di **Via Triumplina rientra nell'area di copertura dei servizi di car sharing** presenti sul territorio di Brescia, rendendo quindi possibile l'utilizzo di tali mezzi per compiere lo spostamento casa-lavoro. Inoltre nel comune di Brescia è disponibile un servizio di Bike Sharing comunale. Il servizio di car sharing risultano essere *Station based*, ovvero l'utente è obbligato a iniziare e terminare il viaggio in un'area definita, come dei parcheggi appositi, che hanno un'estensione geografica ed una capienza limitati; mentre il servizio di bike sharing è free floating cioè con la possibilità di lasciare le biciclette in altri punti della città.

Di seguito sono elencati i **vettori sharing** che consentono di raggiungere la sede:

 **CAR SHARING**
E-Vai (Station based)

 **BIKE SHARING**
BiciMia (free floating)

B. ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO • CONCLUSIONI

Dall'analisi dell'offerta è possibile individuare le seguenti **criticità** :

- **Aree di sosta** - Assenza di un parcheggio aziendale che permette a tutti i dipendenti di usufruirne;
- **TPL** - la sede è ben servita dal trasporto pubblico sia su gomma che su ferro, grazie alla buona frequenza delle linee. L'unica criticità è rappresentata dalla distanza fra la sede e la stazione ferroviaria di Brescia FS (3,5 km);
- **Servizi sharing** - è presente esclusivamente il servizio car, *station based*, e bike sharing, *free floating*, *non nelle immediate vicinanze*; pertanto, l'accessibilità mediante quest'ultimi risulta essere limitata.

In conclusione, la sede di **Brescia Infrastrutture** presenta una **buona accessibilità**, in virtù della presenza di una buona offerta di trasporto pubblico, delle idonee infrastrutture pedonali, delle diverse aree di sosta e della rete ciclabile molto sviluppata. Tuttavia una criticità è data dalla mancanza di un numero sufficiente di stalli auto all'interno del parcheggio aziendale.

| | FRUIBILITÀ | CRITICITÀ | STATO* |
|---------------------------|--|---|------------|
| TRASPORTO PRIVATO | Manto stradale in buone condizioni | - | ■■■■■■■■■■ |
| AREE DI SOSTA | Presente parcheggio aziendale Presenti diverse aree di sosta pubbliche e private | - | ■■■■■■■■■■ |
| TRASPORTO PUBBLICO LOCALE | Presenti numerose linee di TPL sia su gomma che ferro in prossimità della sede con buona frequenza | Stazione ferroviaria distante 3,5 km dalla sede | ■■■■■■■■■■ |
| MODALITÀ CICLABILE | Sede adiacente alla ciclabile di Via Triumplina | - | ■■■■■■■■■■ |
| MODALITÀ PEDONALE | Marciapiedi larghi e in buono stato Attraversamenti in buono stato | - | ■■■■■■■■■■ |
| SERVIZI SHARING | Presenza car sharing e bike sharing | Station Based a distanza oltre 500 m | ■■■■■■■■■■ |

C. ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI

CASA-LAVORO E LAVORO-LAVORO

ANALISI DEL CAMPIONE

- Genere, età, attività lavorativa
- Orari di ingresso e uscita dal lavoro
- Localizzazione dei dipendenti

Domande ai dipendenti per
capire quali azioni
intraprendere

ANALISI DELLA DOMANDA DI TRASPORTO

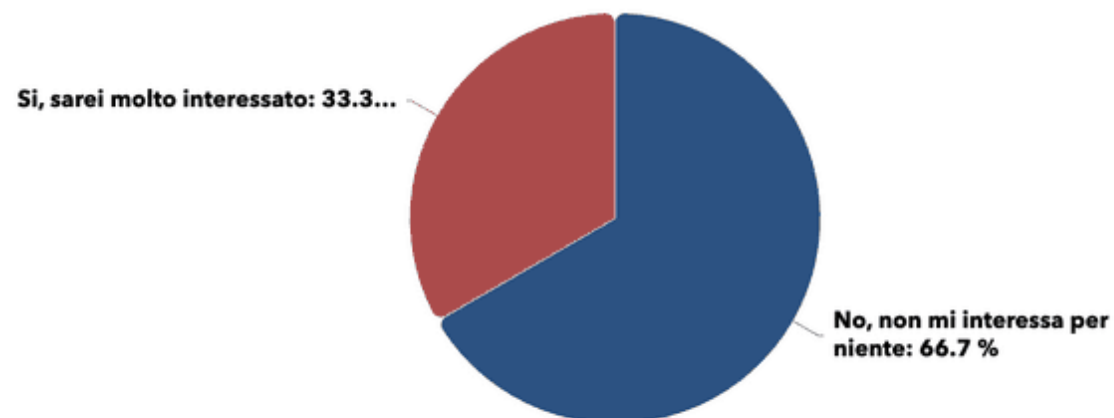
- Ripartizione modale
- Tempi di spostamento
- Distanza dalla sede
- Livello di soddisfazione del mezzo utilizzato
- Motivazione scelta mezzo
- Mezzo e abbonamento a disposizione
- **Propensione al cambiamento modale**
- Smart Working

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO

Nel corso del questionario sono state poste delle domande ai dipendenti per capire quali azioni intraprendere

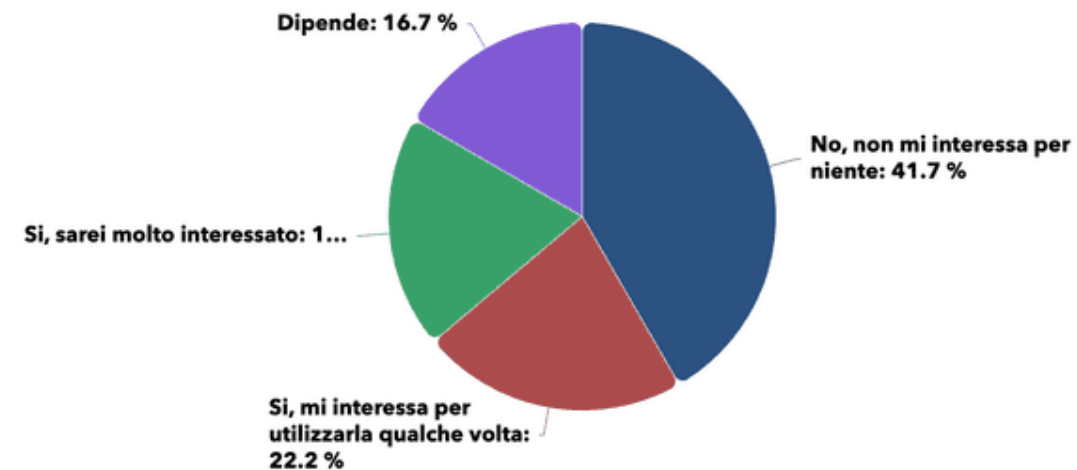
E se ci fosse la possibilità di ridurre la tariffa di noleggio (del car sharing privato) condividendo la vettura in carpooling?

36 su 36 hanno risposto



Saresti interessato se l'azienda incentivasse l'utilizzo di mobilità elettrica mettendo a disposizione le colonnine di ricarica per i dipendenti?

36 su 36 hanno risposto

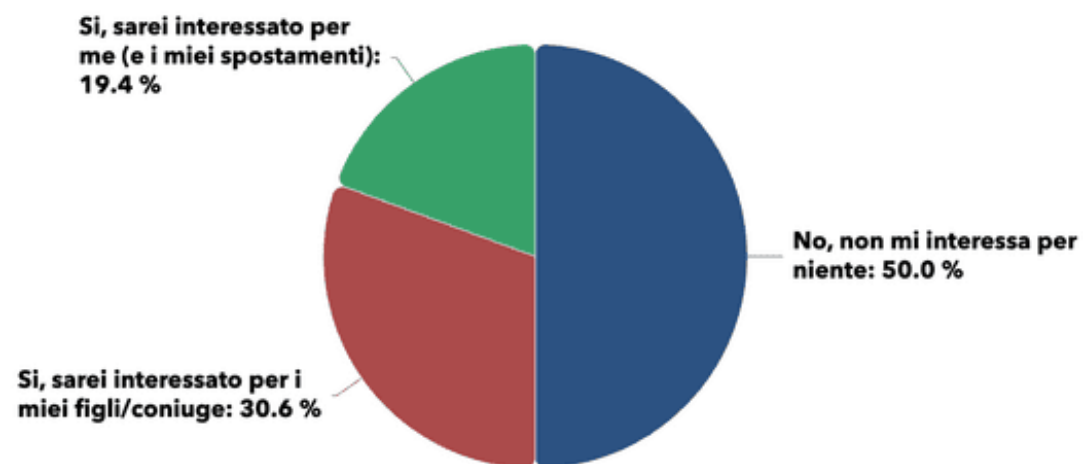


PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO

Nel corso del questionario sono state poste delle domande ai dipendenti per capire quali azioni intraprendere

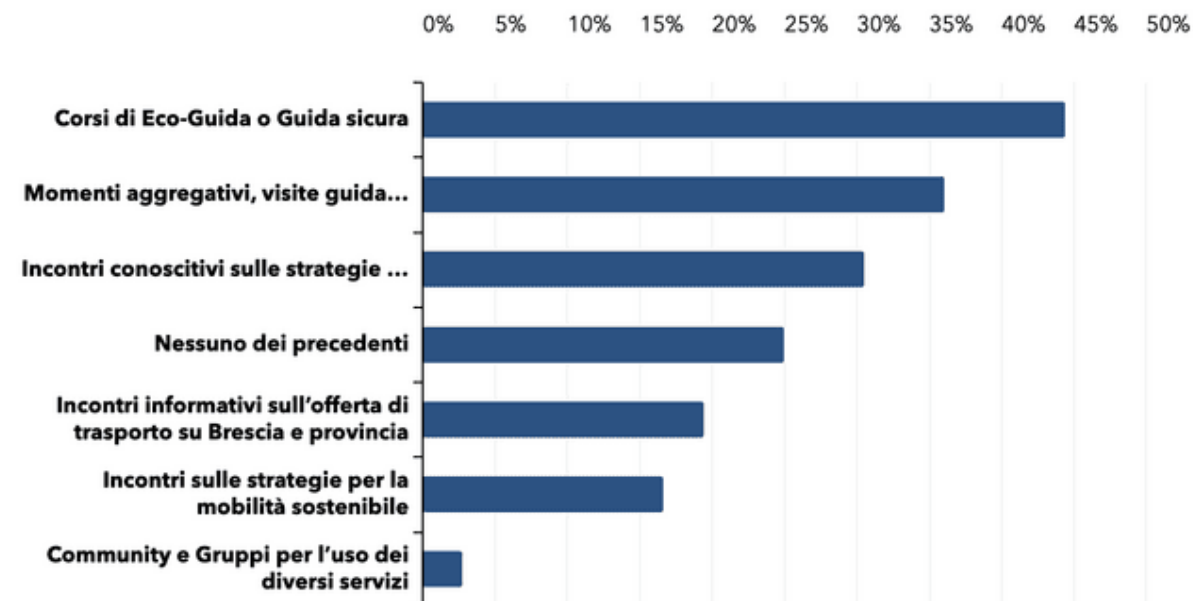
Saresti interessato ad usufruire dei mezzi di trasporto (TPL) urbano e extraurbano con tariffe agevolate?

36 su 36 hanno risposto



A quali iniziative di mobilità saresti interessato?

36 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)

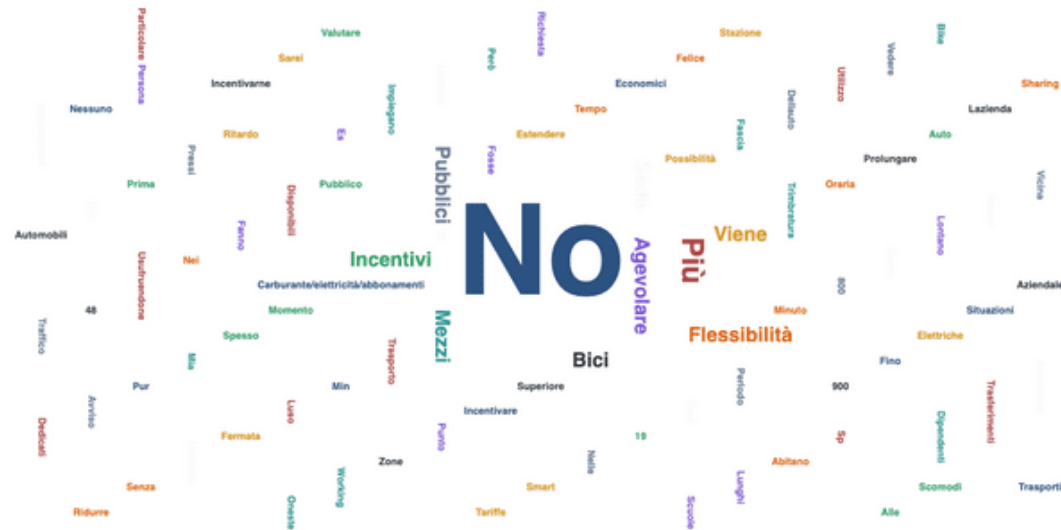


PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO

Nel corso del questionario sono state poste delle domande ai dipendenti per capire quali azioni intraprendere

Hai delle proposte in merito agli argomenti sopra presentati da condividere e porre all'attenzione dell'azienda?

23 su 36 hanno risposto



Quali sono le criticità che riscontri durante il tuo tragitto abituale casa-lavoro?

33 su 36 hanno risposto



SEZIONE PROGETTUALE: MISURE E INIZIATIVE DI MOBILITÀ

CORPORATE **CAR SHARING**



CORPORATE **BIKE SHARING**



- **TARiffe AGEVolate TPL**
- **BIGLIETTI PER SPOSTAMENTI**
LAVORO-LAVORO



SENSIBILIZZAZIONE
RISPETTO ALLE **TEMATICHE**
AMBIENTALI



CORPORATE CAR SHARING

Servizio con **E-VAI** (fornitore che ci fornisce il noleggio di 3 vetture e la gestione della piattaforma di prenotazione delle vetture aziendali), a supporto degli **spostamenti casa-lavoro** dei dipendenti.

Oltre alle auto aziendali vengono condivise in sharing tutta la flotta E-VAI, già attiva sulla città Brescia (19 postazioni, 38 stalli, 20 city car):

- Accesso a **3 Toyota Yaris Cross** per uso privato
- **Disponibilità fuori dall'orario di lavoro** (infrasettimanale e weekend)
- **Sconto del 50%** su tutte le tariffe E-VAI



CORPORATE **BIKE SHARING**

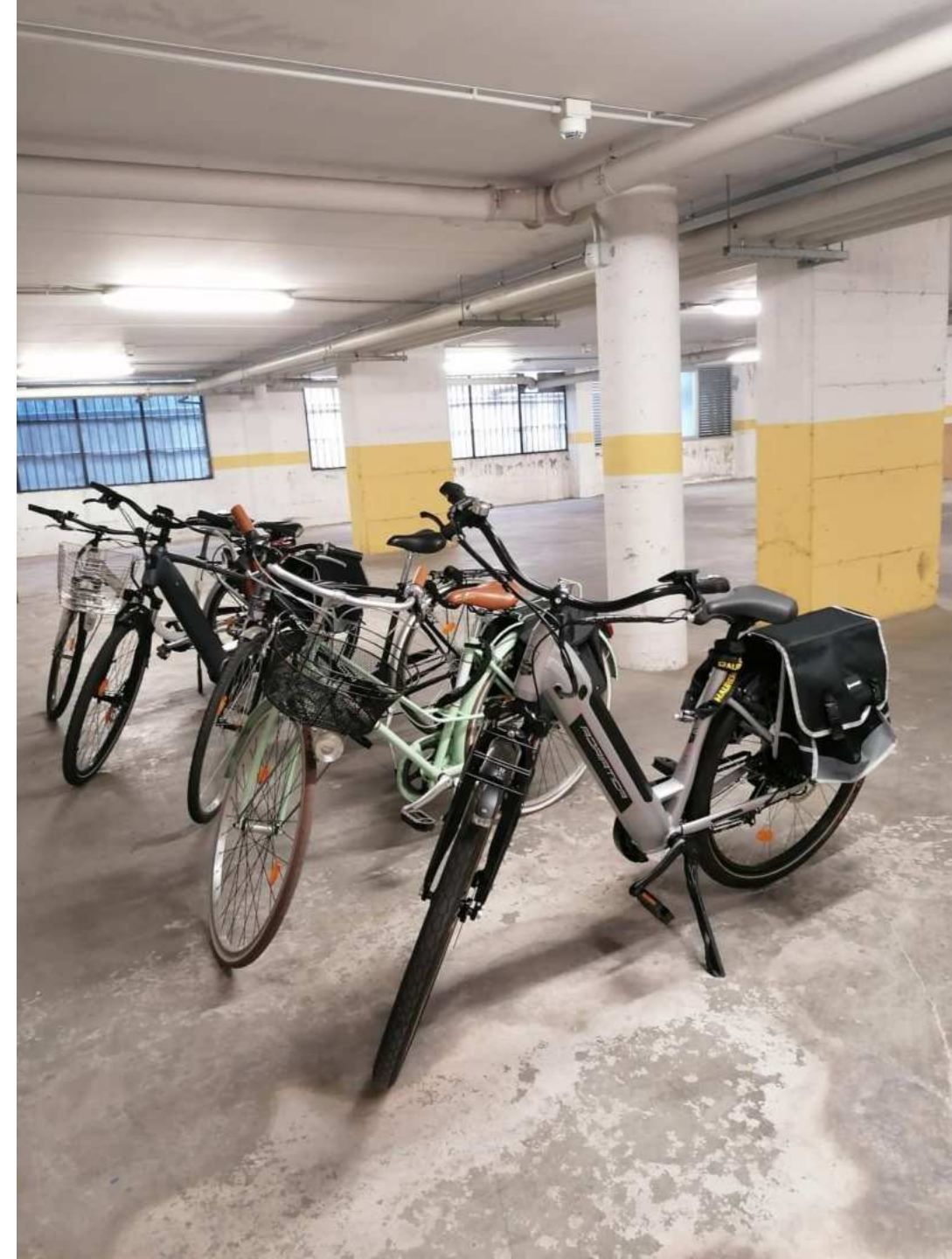
Servizio interno di condivisione biciclette aziendali, pensato per offrire un'alternativa pratica, ecologica e attiva per gli spostamenti brevi.

A disposizione **5 biciclette** totali:

- **2 muscolari**
- **3 a pedalata assistita**

Utilizzo:

- Per gli **spostamenti casa-lavoro** fuori dall'orario lavorativo
- Durante la **pausa pranzo**



TARIFFE AGEVOLATE TPL

Tariffe convenzionate per i dipendenti sottoscrivendo una convenzione con Brescia Trasporti.



TARIFFE PROMOZIONALI E OFFERTE PER AZIENDE

I dipendenti di aziende con Mobility Manager possono sottoscrivere **abbonamenti scontati per effettuare spostamenti casa-lavoro**.

Gli abbonamenti sono validi dal lunedì al venerdì e permettono di effettuare o **4 viaggi al giorno (2 andate e 2 ritorni)** o **52 viaggi al mese lungo la tratta casa-lavoro**.

ZONA 1

| | VALORE AL PUBBLICO | PREZZO SCONTATO |
|------------|--------------------|-----------------|
| SEMESTRALE | € 199,00 | € 169,00 |
| ANNUALE | € 299,00 | € 254,00 |

ZONA 1+2

| | VALORE AL PUBBLICO | PREZZO SCONTATO |
|------------|--------------------|-----------------|
| SEMESTRALE | € 313,00 | € 269,00 |
| ANNUALE | € 450,00 | € 387,00 |

BIGLIETTI PER SPOSTAMENTI LAVORO- LAVORO

Per lo spostamento lavoro-lavoro è possibile utilizzare l'**autobus**. Sono messi a disposizione **biglietti singoli** ritirabili in segreteria con l'indicazione delle fermate e degli orari degli autobus presenti vicino alla sede.



SENSIBILIZZAZIONE DEI DIPENDENTI RISPETTO ALLE TEMATICHE AMBIENTALI



Evento «*Muoversi a Brescia? Ecco come fare*»

Evento «*Blu in bici*»

Iniziativa «*Vieni al lavoro senza automobile*»

PROFILO MOBILITÀ wiseair

- Dal 2025, con la piattaforma sviluppata da Wiseair, sarà possibile creare per ogni dipendente il proprio Profilo **una sola volta**, senza dover più ripetere l'inserimento dati (ciò significa che nei prossimi anni il dipendente dovrà dare una semplice **conferma o aggiornamento dei soli dati cambiati**, con grande risparmio di tempo);
- Misure e iniziative di mobilità personalizzate, più efficaci e mirate;
- Tutte le iniziative di mobilità sono a disposizione nella web-app.

Web app
Profilo mobilità
dipendente



Web app
Sezioni del
questionario



CONCLUSIONI

PUNTI DI FORZA:

- Dimensione ridotta dell'azienda permette una risposta veloce alle iniziative messe in campo (interesse, miglioramento, adattamento dell'iniziativa in corso di sperimentazione etc).

CRITICITA':

- Risoluzione delle **problematiche fiscali** per come far accedere i colleghi alle iniziative (che ricadono nel WELFARE – FRINGE BENEFIT);
- Cambiamento di **mentalità** verso il cambiamento modale;
- **Procedure interne aziendali** di coordinamento tra i vari uffici (Es. HR, amministrazione);
- Monitoraggio delle azioni (non piena facilità di riscontro e implementazione delle azioni poste).

SVILUPPI FUTURI

Nel questionario (Profilo mobilità) verranno chiesti e approfonditi dei temi di interesse e la possibilità di risoluzione di alcune criticità riscontrate, riguardo ai vari assi:

- SVILUPPO CARPOOLING
- SVILUPPO RICARICHE PER LE VETTURE/BICI ELETTRICHE
- FAVORIRE TPL
- FAVORIRE UTILIZZO BICI MUSCOLARI
- SENSIBILIZZAZIONE





Contatti

Serena Giribuola

Mobility Manager di Brescia Infrastrutture

Via Triumplina, 14 - 25123 Brescia
+39 030 3061424
sgiribuola@bresciainfrastrutture.it

Sito aziendale:
www.bresciainfrastrutture.it

