



Brescia
Infrastrutture



1° AGGIORNAMENTO PSCL

PIANO DEGLI SPOSTAMENTI

CASA-LAVORO

2024

INDICE

1. Premessa.....	1
Quadro normativo.....	1
Struttura del PSCL.....	3
Sezione informativa e di analisi	3
Sezione progettuale.....	4
Programma di monitoraggio	5
2. Parte informativa e di analisi	6
Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda	6
Localizzazione delle sedi.....	6
Risorse, servizi e dotazioni aziendali.....	7
Analisi dell'offerta di trasporto.....	8
Analisi del trasporto privato	9
Aree di sosta	11
Trasporto pubblico.....	12
Accessibilità ciclabile	15
Accessibilità pedonale	17
Servizi di sharing mobility urbana	18
3. Analisi degli spostamenti casa - lavoro	19
4. Analisi degli spostamenti lavoro - lavoro.....	22
5. Analisi della domanda di trasporto	25
Ripartizione modale	25
Localizzazione dei dipendenti	26
Tempi di spostamento.....	27
Motivazione della scelta del mezzo	28
Livello di soddisfazione del mezzo utilizzato.....	29
Propensione al cambiamento modale	29

Smart Working	31
6. Analisi delle emissioni annuali della mobilità casa-lavoro.....	32
Emissioni prodotte	32
Emissioni evitate	32
Stima dei benefici potenziali.....	33
7. Progettazione e monitoraggio delle misure di mobilità.....	34
Misure di mobilità attuate nel corso del 2024	35
Misure di mobilità e scenari di sviluppo indicazioni operative per l'anno 2025	40
Conclusioni	47
8. Appendice A - Risultati dell'indagine di mobilità tra i lavoratori.....	48



1. Premessa

Questo documento è il primo aggiornamento al PSCL redatto nel 2023 e riassume le **iniziative** che Brescia Infrastrutture ha deciso di porre in essere nell'ambito della transizione verso una mobilità più sostenibile degli spostamenti casa-ufficio e quelli durante l'orario di lavoro per motivi di servizio.

Orientare le persone a ridurre l'uso dell'auto privata e incentivare l'utilizzo di forme di trasporto ambientalmente sostenibili è diventata uno degli obiettivi aziendali, ciò soprattutto nel tragitto casa-lavoro, che si svolge nelle ore a più alta domanda di mobilità. In questo contesto il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro svolge un ruolo di determinante strumento operativo. Infatti un'efficace organizzazione della mobilità per gli spostamenti sistematici, come quelli fra casa e luogo in cui si svolge l'attività lavorativa, può certamente contribuire a ridurre i livelli di congestione del traffico, soprattutto dove vi sono vaste aree densamente urbanizzate come quelle che caratterizzano la città di Brescia e il suo hinterland. Al contempo, attraverso le azioni del PSCL, si può contribuire a ridurre l'inquinamento atmosferico e generare vantaggi a livello sociale ed economico, per il singolo lavoratore, per l'azienda e per l'insieme della collettività.

Da sempre Brescia Infrastrutture ha avuto l'impegno verso la creazione di una società più inclusiva e più rispettosa dell'ambiente. Proprio queste due elementi si inseriscono all'interno di questo documento andando a proporre delle iniziative in grado di coniugare il benessere delle persone con quello della società.

Il piano è soggetto a continuo **monitoraggio**. Essenziali sono il supporto fornito da stakeholder esterni, dal Comune, dai dipendenti stessi e da chi vorrà contribuire alla sua evoluzione e al suo miglioramento.

Quadro normativo

Il contesto in cui questo PSCL è stato articolato e proposto è quello che riguarda il mobility management e, più nello specifico, la sua definizione ed enunciazione all'interno del quadro normativo di riferimento. Le linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli



Spostamenti Casa-Lavoro (Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, art. 3 comma 5) definiscono questa disciplina come:

L'insieme delle iniziative che ciascun Ente, sia pubblico che privato, pone in essere per gestire la mobilità dei propri lavoratori, con particolare attenzione agli spostamenti sistematici casa-lavoro-casa.

Viene affidata al Mobility Manager la responsabilità nell'implementazione di queste iniziative. Il compito di questa figura di riferimento è quello di promuovere forme di mobilità sostenibili, da un punto di vista ambientale, economico e sociale, e di prendersi carico del conseguente cambiamento degli atteggiamenti e delle abitudini degli utenti.

Fino al 2020, la redazione del PSCL risultava assolutamente facoltativa ed ad appannaggio di poche aziende particolarmente virtuose e sensibili al tema. Tuttavia, il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, c.d. "Decreto Rilancio", convertito con Legge n. 77 del 17 luglio 2020, recante "Misure per incentivare la mobilità sostenibile", al comma 4 dell'articolo 229 ha disposto come segue:

"Al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un Mobility Manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile".

Questa nuova legge, quindi, ha trasformato a tutti gli effetti il PSCL in un documento obbligatorio e assolutamente necessario per ogni azienda inclusa nella nuova normativa.

Sulla linea di questa normativa, il Decreto Interministeriale n. 179/2021 ha, invece, rimarcato gli importanti benefici derivanti dal continuo dialogo tra le aziende, e quindi i rispettivi Mobility Manager, e la Pubblica Amministrazione di riferimento rappresentata nella figura del Mobility Manager d'Area. La collaborazione tra questi ruoli ha il preciso scopo di massimizzare l'impatto



delle singole iniziative proposte per la creazione di sinergie tra i piani di aziende diverse nello stesso Comune.

Struttura del PSCL

Seguendo le **direttive** e le **linee guida** della normativa sulla redazione dei Piani di Spostamento Casa-Lavoro (Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, art. 3 comma 5), questo PSCL si articola in **3 macro-sezioni**. A loro volta, esse si compongono di diverse sottosezioni che andremo ora a descrivere.

Sezione informativa e di analisi

La prima sezione del report è necessaria per definire gli obiettivi dell'analisi e per impostare il lavoro di ricerca sulla domanda e sull'offerta di mobilità. Risulta, infatti, essenziale conoscere la situazione corrente, così come la propensione del personale al cambiamento per proporre ed implementare misure attuative che vengano effettivamente apprezzate dai dipendenti (vero stakeholder di questa normativa).

- **L'analisi della domanda di mobilità** parte dalla verifica della zonizzazione e della turnazione della forza lavoro presente in azienda. Si concentra inoltre sull'indagare le abitudini di spostamento dei dipendenti così come la loro propensione ad adottare forme di mobilità sostenibile.
- **L'analisi dell'offerta di mobilità** parallelamente, raccoglie tutte le indicazioni di accessibilità che riguardano le sedi dell'azienda in esame, come le dotazioni e i servizi disponibili per la mobilità e la strutturazione dell'offerta di trasporto presente nei pressi della sede aziendale.

Questa analisi preliminare è la chiave informativa su cui poi vengono strutturate tutte le proposte progettuali di mobilità sostenibile da parte del Mobility Manager.



Sezione progettuale

Partendo dai risultati ottenuti durante la fase di analisi, il Mobility Manager può individuare proposte progettuali ed interventi da adottare per migliorare l'accessibilità dell'azienda. In particolare, vengono evidenziati i potenziali benefici derivanti dalla loro implementazione:

- **Per i dipendenti:**
 - riduzione dei tempi di spostamento;
 - riduzione dei costi di spostamento;
 - riduzione del livello di stress dovuto allo spostamento;

- **Per l'azienda:**
 - rafforzamento dell'immagine aziendale;
 - maggiore soddisfazione e dedizione dei dipendenti;
 - maggiore regolarità nell'arrivo del personale;

- **Per la collettività:**
 - riduzione delle emissioni di inquinanti;
 - riduzione della congestione del traffico veicolare;
 - aumento della sicurezza stradale.

Trattandosi di una progettualità a tutti gli effetti, devono essere individuati degli specifici KPI per valutare le misure programmate. Questi possono essere molteplici e riguardare, ad esempio:

- l'aumento/riduzione (in termini di veicoli per km) delle percorrenze delle autovetture private;
- l'aumento/riduzione del coefficiente di riempimento passeggeri/veicolo;
- l'aumento/riduzione di biciclette utilizzate;
- l'aumento/riduzione degli utenti del trasporto pubblico e utenti in car pooling, bike-scooter, car sharing, ecc.

A seguito dell'elaborazione di proposte e interventi e della valutazione dei benefici conseguibili risulta essenziale il confronto tra il Mobility Manager e il Mobility Manager d'Area per verificare preventivamente la fattibilità tecnica ed economica degli interventi proposti. A seguito di



questa fase, risulta necessario anche coinvolgere e preparare il personale al cambiamento attraverso la comunicazione aziendale. Il PSCL può quindi passare nella sua fase attuativa.

Programma di monitoraggio

Entro il 31 dicembre di ogni anno, le aziende interessate dalla normativa sono tenute a presentare una versione revisionata del PSCL. Va quindi messo in atto un vero e proprio piano di valutazione e di monitoraggio. Questo piano serve per tracciare il progresso degli indicatori di efficacia del piano definiti in fase di progettazione e per implementare gli inevitabili aggiustamenti necessari. Trattandosi di un processo iterativo che si rinnova ogni anno, questo consente, nel lungo termine, di produrre percorsi progettuali più aderenti alle singole realtà lavorative e quindi ancor più efficaci.



2. Parte informativa e di analisi

Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

Localizzazione delle sedi

Brescia Infrastrutture S.r.l. è una società pubblica in house di gestione patrimoniale che si occupa di progettazione e realizzazione delle infrastrutture di proprietà della città di Brescia. Sin dalla sua nascita, Brescia Infrastrutture ha saputo affermare il suo ruolo strategico nel panorama bresciano nella progettazione e realizzazione di grandi opere, rivolgendo il suo sguardo alle grandi città e alle capitali europee, ove è massimo il livello di integrazione tra i sistemi di mobilità e ottimale il coordinamento tra i servizi metropolitani e i servizi ferroviari.

Le sedi oggetto di PSCL sono localizzate a Brescia, precisamente in Via Triumplina 14 (CAP 25123) la sede principale, mentre la sede secondaria in Via Moretto 78 (CAP 25122), presso Palazzo MO.CA.



Nei successivi paragrafi saranno descritte le dotazioni/servizi che Brescia Infrastrutture mette a disposizione dei propri dipendenti.



Risorse, servizi e dotazioni aziendali

Nella tabella sottostante, sono riportati servizi e dotazioni aziendali presenti presso la sede di Via Triumplina a disposizione dei dipendenti. Non sono presenti dotazioni e risorse per la sede di Via Moretto.

La sede presenta un parcheggio aziendale che conta 31 stalli (di cui 10 in affitto) per auto tradizionali e 3 per le auto **elettriche** (i parcheggi sono gratuiti per dipendenti, amministratori, fornitori e clienti). Tra i mezzi di trasporto aziendale, risultano essere presenti 5 automobili ibride per gli spostamenti di lavoro. Infine, riguardo gli incentivi aziendali, non risultano essere previsti contributi nei confronti dei dipendenti.

Servizio	Disponibilità presso la sede di Via Triumplina							
	Auto tradizionali	Auto elettriche	Motocicli tradizionali	Motocicli elettrici	Biciclette tradizionali	Biciclette elettriche	Carpooling	Monopattini
Parcheggi aziendali	21+10*	3	0	0	4		0	0
Mezzi di trasporto aziendali	Auto tradizionali	Auto elettriche	Auto ibride	Motocicli tradizionali	Motocicli elettrici	Car sharing aziendale	Biciclette tradizionali	Biciclette elettriche
	1	2	5	0	0	5	2	3
Incentivi aziendali	Contributo per l'acquisto della bicicletta		Contributo per acquisto abbonamenti servizi sharing			Contributo per acquisto di abbonamenti per trasporto pubblico		
	Non previsto		Non previsto			Non previsto		

Nella tabella sottostante, sono riportati i **servizi** che le sedi di Brescia Infrastrutture mette a disposizione dei dipendenti. Tra questi, si segnala che la **comunicazione interna** avviene mediante **e-mail aziendale e newsletter 2.0**, mezzo utile per l'aggiornamento del personale in merito a comunicazioni, avvisi e iniziative.

Inoltre, è presente una bacheca per la sede di Via Triumplina.



Disponibilità presso la sede		
SERVIZIO	Via Triumplina	Via Moretto
E-mail aziendale	Sì	Sì
Newsletter	Sì (interna)	Sì (interna)
Bacheca	Sì (1)	No
Mensa	No	No
Spogliatoi / Docce	No	No
Budget investito per la mobilità dei dipendenti	500 €	-
Risorse umane impiegate per la mobilità dei dipendenti	1	-

Analisi dell'offerta di trasporto

L'**analisi dell'offerta di trasporto** permette di descrivere le modalità di accesso alle sedi di **Brescia Infrastrutture** in base al mezzo scelto per lo spostamento sistematico casa-lavoro.

In coerenza con le Linee Guida contenute all'interno del Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, risulta fondamentale presentare un'opportuna valutazione dell'offerta di trasporto, così da ricostruire la **situazione generale delle infrastrutture e dei servizi** a disposizione dei dipendenti nell'ambito dei loro spostamenti Casa-Lavoro.

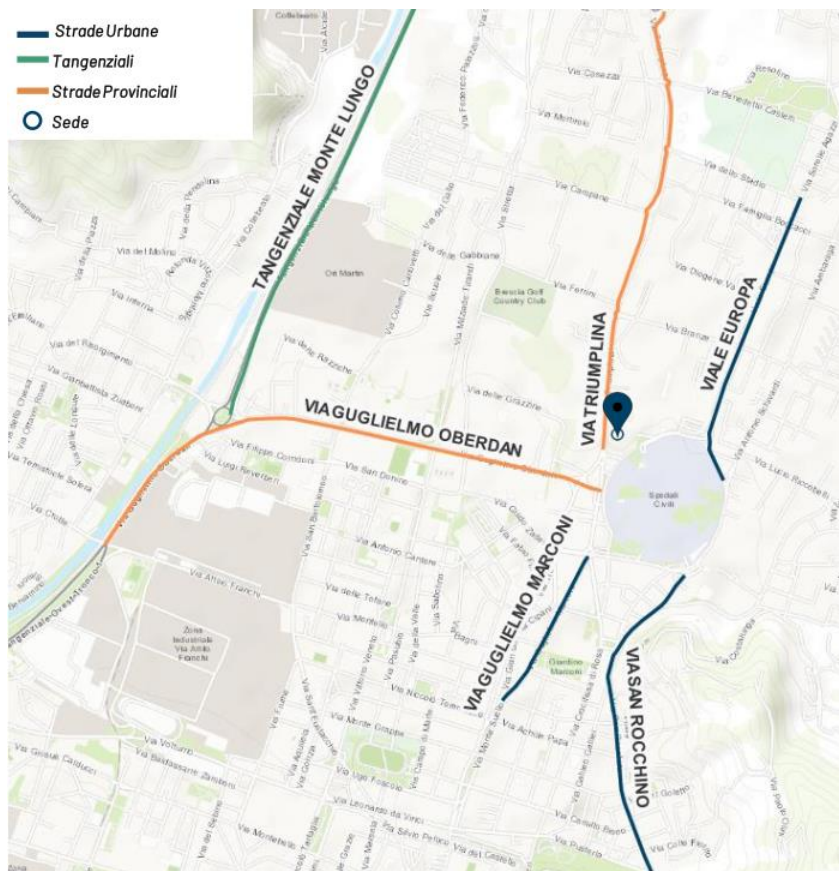
Di seguito, verranno analizzati i seguenti aspetti:

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

Al termine del capitolo verrà rappresentata una valutazione generale dei singoli mezzi per definire i **livelli di accessibilità** ad essi relativi e, quindi, le eventuali criticità rilevate.



Analisi del trasporto privato



L'analisi nei confronti del **trasporto privato** per la sede aziendale oggetto di PSCL consente di comprendere **eventuali criticità e potenzialità** nel raggiungere la sede lavorativa attraverso tale modalità.

Nella mappa accanto sono **rappresentate le principali arterie stradali nei pressi della sede** (elencate di seguito), suddivise in **strade urbane, tangenziali e strade provinciali.**

e strade provinciali.

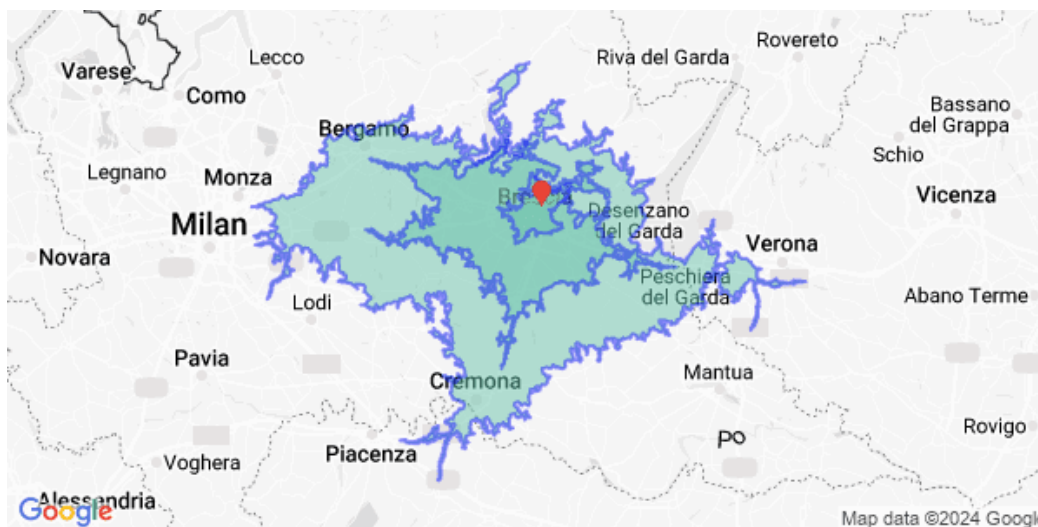
Via Triumplina (SP 237)	Via Guglielmo Oberdan (SP 237)	Via Guglielmo Marconi
Tangenziale Montelungo	Via San Rocchino	Viale Europa

La sede di Via Triumplina si trova all'interno di una rete di **infrastrutture stradali ad alto scorrimento**. Tuttavia, è importante notare che, nel complesso, il livello di traffico in questa area tende ad essere **mediamente intenso** nelle ore di punta analizzate.

Infrastruttura	Caratteristiche dell'infrastruttura	ZTL	Qualità dell'infrastruttura	Viabilità
Via Triumplina	Due/tre carreggiate Due corsie per senso di marcia sulle carreggiate	No	Manto stradale in buono stato	Sia nelle ore di punta mattutine che pomeridiane il traffico risulta essere intenso



	centrali; su quella laterale una corsia per senso di marcia		Segnaletica verticale e orizzontale in buono stato	
Via Guglielmo Oberdan	Due carreggiate Due corsie per senso di marcia	No	Manto stradale in buono stato con lievi ammaloramenti Segnaletica verticale e orizzontale in buono stato	Nelle ore di punta mattutine il traffico risulta essere mediamente intenso Nelle ore di punta pomeridiane il traffico risulta essere scorrevole, a tratti intenso
Via Guglielmo Marconi	Due carreggiate: la centrale per il traffico veicolare con una corsia per senso unico di marcia; la laterale riservata alle biciclette	No	Manto stradale in buono stato Segnaletica verticale e orizzontale in buono stato	Nelle ore di punta mattutine il traffico risulta essere scorrevole, a tratti mediamente intenso Nelle ore di punta pomeridiane il traffico risulta essere scorrevole
Via San Rocchino	Unica carreggiata Una/due corsia/e per senso di marcia	No	Manto stradale in pavé in buono stato Segnaletica verticale ed orizzontale in buono stato	Nelle ore di punta mattutine il traffico risulta essere scorrevole, a tratti mediamente intenso Nelle ore di punta pomeridiane traffico risulta essere intenso
Viale Europa	Una carreggiata con spartitraffico centrale, dotata di una corsia per senso di marcia	No	Manto stradale in pavé in buono stato Segnaletica verticale ed orizzontale in buono stato	Sia nelle ore di punta mattutine che pomeridiane il traffico risulta essere scorrevole, a tratti mediamente intenso
Tangenziale Montelungo	Una carreggiata Una corsia per senso di marcia Strada pedonale dall'incrocio con Via Meravigli	No	Manto stradale in buono stato Segnaletica verticale e orizzontale in buono stato	Sia nelle ore di punta mattutine che pomeridiane il traffico risulta essere intenso



Mappa isocrone in auto: Area in cui è possibile raggiungere in auto la sede aziendale (pin rosso) entro 20, 40 e 60 minuti.

Aree di sosta

Rispetto ai requisiti di accessibilità in termini di **aree di sosta**, lungo **Via Triumplina** risulta **essere presente un parcheggio aziendale*** ad uso esclusivo dei dipendenti, amministratori, fornitori e clienti.

Inoltre, a pochi metri dalla sede, si rileva la presenza di diverse aree di sosta antistanti ad attività commerciali, oltre a parcheggi in linea alla carreggiata lungo **Via Teodoro Pertusati** e posteggi presso il **centro di rifornimento carburante**.

Nei pressi della sede risultano presenti diverse **aree di sosta pubbliche e private**: **Parcheggio pubblico a pagamento** (strisce blu) **presso Piazzale Roncalli**** (circa 270 m), **parcheggio Ospedale Nord** (circa 550 m), **Parcheggio Ingegneria** (circa 600 m) e **Parcheggio P3 Università** (circa 650 m).

Si segnala la presenza di colonnine adibite alla **ricarica di veicoli elettrici** presso **Via Donatori del Sangue 1** (circa 450 m) ed all'interno del **parcheggio Ospedale Nord** (circa 550 m).

Si può quindi affermare che la sede gode di una **discreta accessibilità** dal punto di vista delle aree di sosta per veicoli privati, in virtù della presenza del parcheggio aziendale e degli ulteriori spazi di sosta pubblici e privati. Tuttavia, una criticità è data dal fatto che il parcheggio aziendale non permette la sosta a tutti i dipendenti dell'azienda.



Trasporto pubblico

L'analisi del trasporto pubblico locale consente di comprendere le condizioni di accessibilità da parte dei dipendenti che intendano recarsi al lavoro mediante l'utilizzo dei mezzi pubblici.

Di seguito sono evidenziate le 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	Distanza		Linea	Frequenza
Brescia FS	Via Triumplina	Via Moretto	Linee ferroviarie regionali	-
	3,5 km	1,1 km		
Ospedale	Via Triumplina		Linea metropolitana	6 minuti
	900 m			
Marconi	1 km		Linea metropolitana	6 minuti
Vittoria	Via Moretto		Linea metropolitana	6 minuti
	700 m			

Sede Via Triumplina: 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**.



Di seguito sono evidenziati le principali linee di **trasporto pubblico su gomma (autobus)**, riferite alle fermate indicate in tabella:

- **Linea 7:** Caino – Roncadelle
- **Linea 16:** Sanpolino – Violino / Castel Mella
- **Linea bus S201:** S. Colombano (Piazza Santa Barbara) – Brescia Terminal Sia
- **Linea bus S201C:** Villa Carcina-Via Zanardelli – Brescia Terminal Sia
- **Linea 10:** Concesio – Villaggio Sereno / Poncarale
- **Linea 16:** Sanpolino – Violino / Castel Mella
- **Linea 15:** Metro Mompiano – Noce
- **Linea 7:** Caino – Roncadelle
- **Linea 17:** Piazzale Ospedale (Staufer) – Castel Mella

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





Sede Via Moretto: di seguito sono evidenziati le principali linee di **trasporto pubblico su gomma** (autobus):

- **Linea 2:** Pendolina – Chiesanuova
- **Linea 3:** Metro Sant'Eufemia – Mandolossa
- **Linea 6:** Via San Gottardo– Largo Zanardelli (Ovest)
- **Linea 9:** Violino – Buffalora
- **Linea 10:** Concesio – Villaggio Sereno / Poncarale
- **Linea 11:** Botticino – Collebeato
- **Linea 12:** Fiumicello – Metro Verrocchio
- **Linea 17:** Piazzale Ospedale (Staufer) – Castel Mella
- **Linea 18:** Piazzale Beccaria – Via Castellini

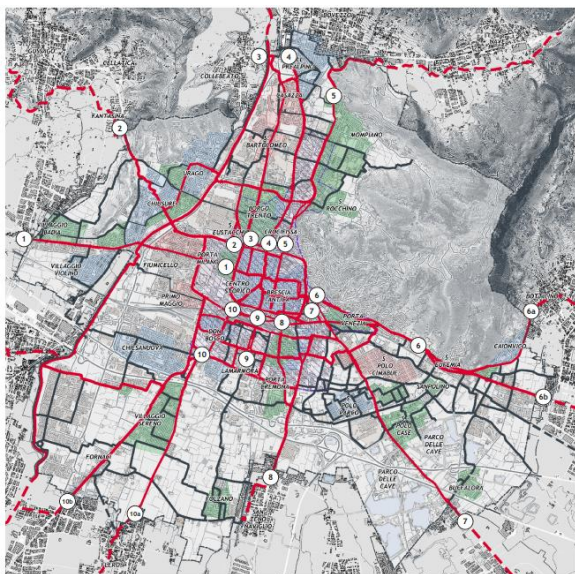
La sede di Via Moretto **risulta essere adeguatamente servita dal trasporto pubblico locale**, viste le numerose fermate localizzate ad una distanza attrattiva rispetto al luogo di lavoro. Inoltre, la **frequenza media delle linee bus è discreta** essendo circa 15 minuti, mentre quella della **linea metropolitana è ottima**, essendo pari a **6 minuti**. L'**accessibilità** mediante il TPL si può definire **ottima**.

Fermata	Pensilina	Distanza	Linea	Frequenza
Corso Magenta Fr. 3	No	210 m	Linee bus 18	14 minuti
Via S.M.Battaglia 11	No	250 m	Linee bus 2, 10, 11, 12, 17 Linea bus 6	16 minuti Frequenza irregolare
Via Gramsci 14	No	400 m	Linea bus 9	17 minuti
Via Solferino 55	Si	550 m	Linee bus 2, 3, 9	15 minuti



Accessibilità ciclabile

Il *Biciplan* del Comune di Brescia ha lo scopo di **migliorare la qualità urbana diminuendo l'impatto dei mezzi motorizzati sulla città** in favore di una riqualificazione dello spazio pubblico: incremento verde pubblico, arredo urbano, etc. (www.comune.brescia.it/aree-tematiche/mobilita-e-trasporti/documenti-di-pianificazione/biciplan)



La rete ciclabile presentata è costituita da **due anelli concentrici**: il Ring Interno e il Ring Esterno. Il primo prevede piccole modifiche al percorso esistente, con assi specifici di accesso al centro storico. Il secondo è nuovo e si sviluppa lungo il limite della Zona a Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU). Le sedi di Brescia Infrastrutture sono interessate in particolare dall'asse di Via Triumplina – Marconi (per la sede principale di Via Triumplina 14, posta tra la zona individuata

come *città densa* e i *quartieri periferici*) e dalla zona *centro storico* (sede di Via Moretto). Il piano mira a incrementare del **10%** gli spostamenti in bicicletta, aggiungere **40 km** di piste ciclabili e ridurre del **50%** gli incidenti con ciclisti e pedoni. Il Comune di Brescia mira ad una ciclabilità diffusa, con spazi condivisi in zone a basso livello di traffico. Inoltre, si preoccupa dei pedoni assicurando spazi e migliorando i marciapiedi ciclabili per garantire strade più sicure.

Di seguito sono elencati gli assi radiali che permettono il collegamento diretto tra la **periferia e il centro**:

1. Mandossola - Milano	6b. Rezzato - Porta Venezia
2. Torricella - Volturno	7. San Polo - Porta Venezia
3. Stocchetta - Veneto	8. Volta - Cremona
4. Triumplina - Marconi	9. Lamarmora - Kennedy - 10a. Flero - Corsica
5. Mompiano - Crocifissa	10b. Fornaci - Labirinto
6a. Caionvico - Porta Venezia	

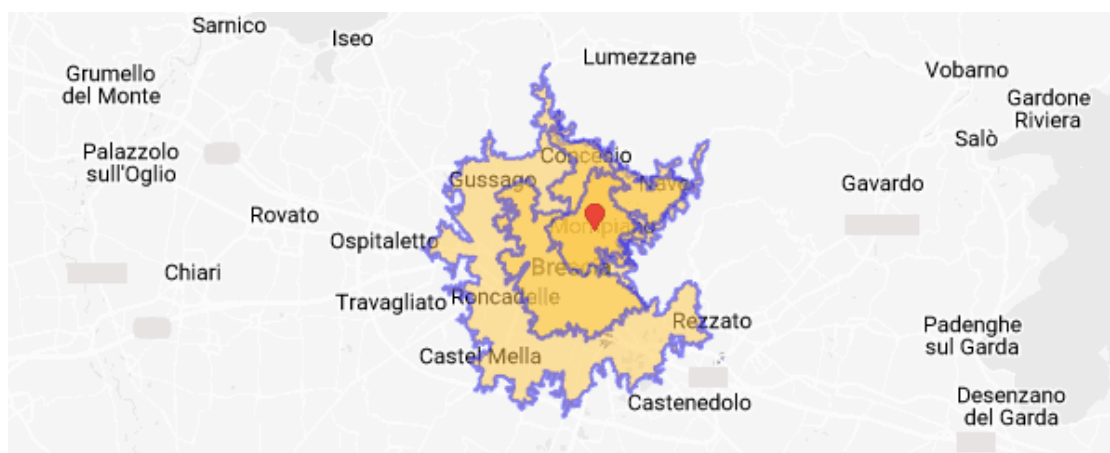
La **rete ciclabile** dell'area metropolitana di **Brescia** risulta **ben sviluppata e continua**, rendendo possibile l'utilizzo della bicicletta per effettuare spostamenti data la sua estensione. Entrambe



le **sedì** sono **ben collegate alla stazione ferroviaria di Brescia**, seppur localizzate in zone e distanze diverse.

1. La sede di **Via Triumplina** è **direttamente raggiungibile in bicicletta** e si collega alla stazione grazie alle ciclabili collegate di Via Triumplina, Via Guglielmo Oberdan, Via Fausto Gamba. Successivamente proseguendo lungo Via Vittorio Veneto, Via Nicolò Tartaglia e Via Fratelli Ugoni si arriva nei pressi della **Stazione di Brescia**.
2. La **sede di Via Moretto** dista circa 350 m dal percorso ciclabile di Via Spalto San Marco che, passando per il **Parco Torri Gemelle**, collegandosi con la ciclabile di Via XXV Aprile e di Via XX Settembre, permette di arrivare alla stazione mediante l'itinerario presente lungo Via della Stazione.

Si evidenzia che il percorso ciclabile di **Via Triumplina** è **ricavato direttamente sul marciapiede** e **separato dalla sede pedonale mediante apposita segnaletica orizzontale**, mentre quello nei pressi della sede di Via Moretto risulta essere separato fisicamente dalla carreggiata veicolare e dal marciapiede rendendo il percorso più sicuro ai dipendenti che utilizzano la bicicletta per lo spostamento Casa - Lavoro. In conclusione, l'**accessibilità alle sedì** mediante la modalità ciclabile è **buona**.



Mappa isocrone in bici: Area in cui è possibile raggiungere in bici la sede aziendale (pin rosso) entro 15, 30 e 45 minuti.



Accessibilità pedonale

Sede Via Triumplina: L'analisi della **modalità pedonale** della sede di **Brescia Infrastrutture** consente di comprendere le condizioni di accessibilità e le eventuali criticità per raggiungere il luogo di lavoro in sicurezza. La sede è accessibile mediante l'ingresso situato lungo **Via Triumplina 14**, caratterizzata da **marciapiedi in buono stato su entrambi i lati** della carreggiata e **sufficientemente ampi da garantire un regolare flusso pedonale**. Sono inoltre dotati di rampe di accesso per disabili e risultano essere **adeguatamente rialzati** rispetto al piano stradale. Si segnala che il marciapiede è destinato anche agli utilizzatori delle biciclette, con **la sede pedonale separata dal percorso ciclabile mediante segnaletica orizzontale**. Gli **attraversamenti pedonali** risultano essere in **buono stato**, essendo ben visibili sia dai pedoni che dai conducenti di veicoli. Inoltre, lungo **Via Triumplina** sono regolati da **appositi impianti semaforici**, ma non risultano essere indicati da segnaletica verticale.

In generale, l'**accessibilità pedonale** nei pressi della sede risulta essere **buona**, grazie anche all'**illuminazione** che permette di raggiungere il luogo di lavoro in maniera più sicura.

Sede Via Moretto: La sede è accessibile mediante l'ingresso situato lungo **Via Moretto 78**. I marciapiedi non risultano sufficientemente ampi o adeguatamente rialzati rispetto alla sede stradale. Tuttavia, la sede è localizzata all'interno della **ZTL** e in prossimità dell'area pedonale di **Corso Cavour**, garantendo la possibilità di utilizzare la carreggiata veicolare per spostarsi a piedi in sicurezza considerando il passaggio limitato di automobili.

Gli attraversamenti pedonali risultano essere in buono stato, essendo ben visibili sia dai pedoni che dai conducenti di veicoli. Tuttavia, presso la sede non sono segnalati da apposita segnaletica verticale e non sono regolati da impianti semaforici. Risultano esserci impianti di illuminazione che favoriscono lo spostamento in sicurezza, soprattutto nella stagione invernale. In generale, l'**accessibilità pedonale** nei pressi della sede risulta essere **buona**.



Mappa isocrone a piedi: Area in cui è possibile raggiungere a piedi la sede aziendale (pin rosso) entro 10, 20 e 30 minuti.



Servizi di sharing mobility urbana

Un ulteriore indicatore nell'analisi dell'offerta riguarda la **copertura dei servizi sharing** per il raggiungimento della sede. Come emerge dalla mappa, le sedi di **Via Triumplina** e di **Via Moretto rientrano 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 (BiciMia)**. 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.

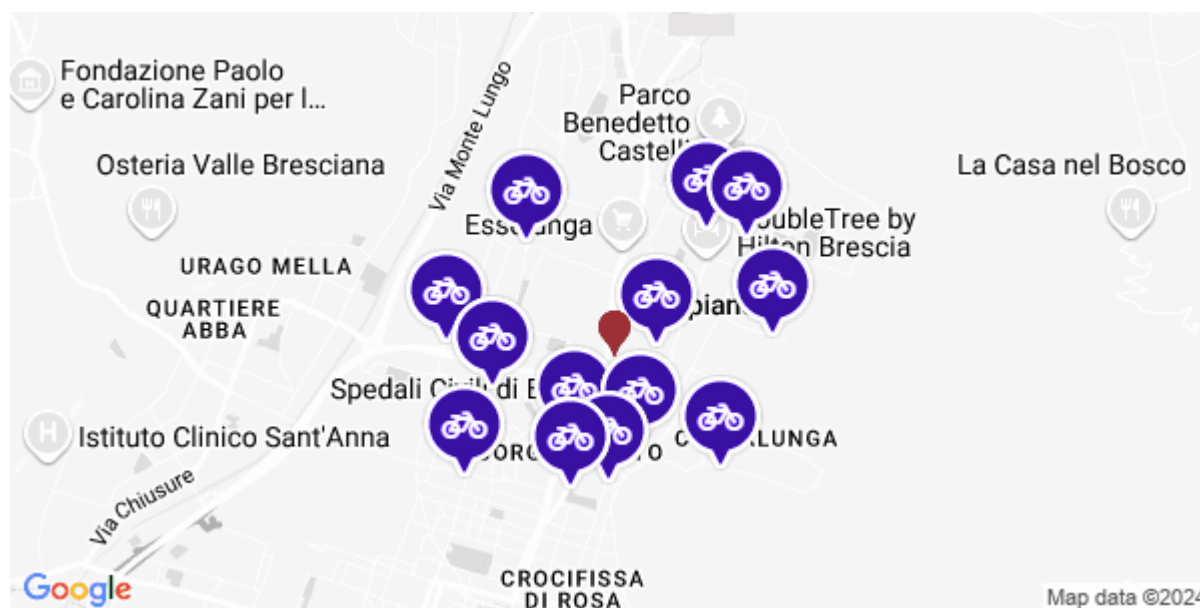
Di seguito sono elencati i vettori sharing che consentono di raggiungere la sede:



E-Vai (*Station based*)



BiciMia



Stazioni di sharing mobility urbana: Stazioni di sharing mobility urbana nelle vicinanze della sede aziendale.



3. Analisi degli spostamenti casa - lavoro

Il presente PSCL è finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato mediante l'individuazione di misure tese a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso soluzioni di mobilità sostenibile.

Il questionario, somministrato nel mese di **settembre 2024** per le sedi di Brescia Infrastrutture, ha avuto l'obiettivo di fotografare le scelte di mobilità dei dipendenti e di **analizzare la propensione al cambiamento verso modalità di trasporto più sostenibili**.

La sezione in questione affronterà i seguenti aspetti:

- **tasso di partecipazione al questionario;**
- **età, genere, tipologia di contratto;**
- **attività lavorativa;**
- **localizzazione dei dipendenti.**

La localizzazione è di importanza strategica per stabilire opportune misure orientate ad un miglioramento delle abitudini di mobilità, con conseguente riduzione dell'impatto ambientale.

Analisi del campione

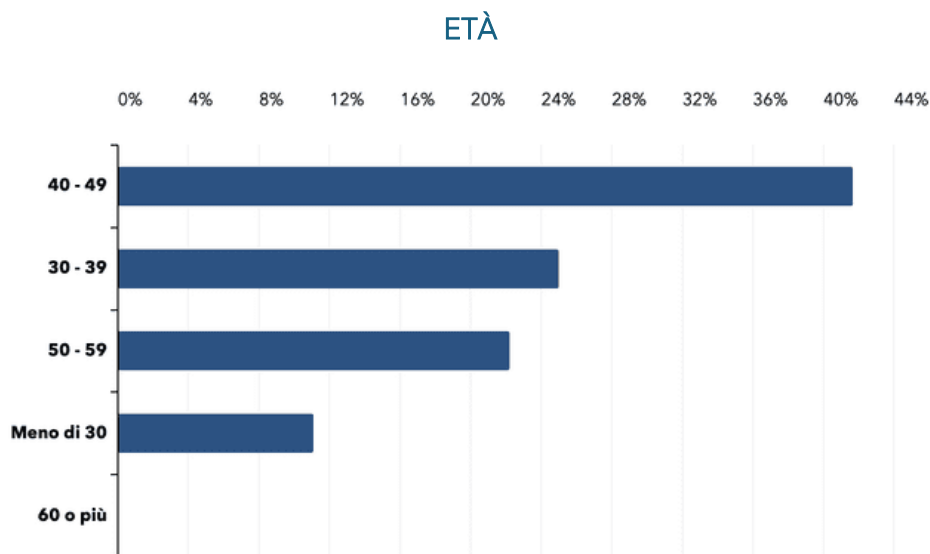
Il questionario è stato somministrato durante la Settimana Europea della Mobilità 2024 (settembre 2024) a **36 dipendenti** e 36 hanno partecipato all'indagine di mobilità, per un **tasso di risposta pari al 100%**.





Per ottenere una più accurata analisi sul campione, è opportuno considerare la **distribuzione dell'età** dei dipendenti.

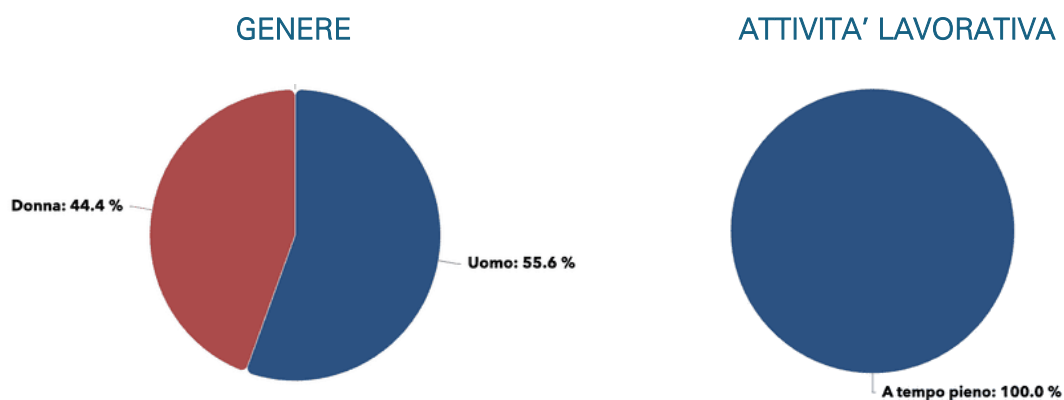
L'indagine ha evidenziato che buona parte dei dipendenti ha un'età compresa fra i **40 e i 49 anni** (circa il **40%**). Segue la fascia di età di coloro che dichiarano di avere **fra 30 e 39 anni** (circa il **24%**), mentre chi dichiara di avere **tra 50 e 59 anni** rappresenta circa il **20%** dei partecipanti al questionario.



Inoltre, è stato effettuato un ulteriore focus rispetto al **genere** e all'**attività lavorativa** del campione stesso.

Dai tre grafici adiacenti emerge che circa il **56%** dei dipendenti partecipanti al questionario risulta essere di **sexso maschile**.

Rispetto all'**attività lavorativa**, la totalità del campione gode di un **contratto a tempo pieno** (circa il **100%**).





Gli orari di ingresso e uscita dal lavoro rappresentano due variabili fondamentali per comprendere le abitudini di mobilità dei dipendenti in relazione ai livelli di traffico durante gli orari di punta.

Dall'analisi delle risposte è emerso un **picco in entrata** nella fascia oraria **tra le 08:00 e le 09:00** (circa il **53%**). Segue, con circa il **47%** dei dipendenti, la fascia oraria **tra le 07:00 e le 08:00**.

Rispetto agli **orari di uscita dal lavoro**, circa il **72%** del campione dichiara di uscire dal lavoro **tra le 17:00 e le 18:00**. Seguono coloro che dichiarano di uscire dal lavoro nella fascia oraria compresa **tra le 18:00 e le 19:00** (circa il **25%**).

ORARIO DI ENTRATA

0%	47%	53%	Lunedì
0%	44%	56%	Martedì
0%	47%	53%	Mercoledì
0%	47%	53%	Giovedì
0%	44%	56%	Venerdì
100%	0%	0%	Sabato
100%	0%	0%	Domenica
Non lavoro in ufficio	Tra le 07:00 e le 08:00	Tra le 08:00 e le 09:00	

ORARIO DI USCITA

0%	3%	0%	72%	25%	0%	Lunedì
0%	0%	0%	75%	22%	3%	Martedì
0%	3%	0%	69%	25%	3%	Mercoledì
0%	0%	0%	75%	25%	0%	Giovedì
0%	0%	17%	67%	17%	0%	Venerdì
100%	0%	0%	0%	0%	0%	Sabato
100%	0%	0%	0%	0%	0%	Domenica
Non lavoro in ufficio	Prima delle 16:00	Tra le 16:00 e le 17:00	Tra le 17:00 e le 18:00	Tra le 18:00 e le 19:00	Dopo le 19:00	



4. Analisi degli spostamenti lavoro - lavoro

In questa sezione, si analizzeranno le risposte fornite dai dipendenti, relative alle loro abitudini di spostamento durante il lavoro. Con **Spostamenti di lavoro**, si fa riferimento a tutti i trasferimenti di risorse, materiali e personale che avvengono all'interno della stessa giornata lavorativa.

Questo approfondimento integra il tema dei movimenti **intra-lavorativi** nel contesto più ampio della **mobilità sostenibile**. Alcuni dei vantaggi che derivano da questa analisi includono **la riduzione delle emissioni veicolari**, la promozione di soluzioni di trasporto sostenibile per i dipendenti e il **conseguente risparmio di risorse economiche**.

Attraverso questa indagine, si analizzeranno le abitudini intra-lavorative del personale dipendente di Brescia Infrastrutture, cercando di comprendere:

- frequenza dello spostamento;
- ripartizione modale
- motivazione scelta mezzo;
- mezzo e abbonamento a disposizione;
- propensione al cambiamento modale.

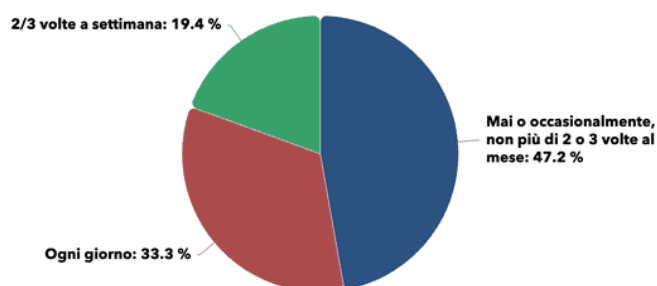
Una volta raggiunta la sede di lavoro, buona parte dei dipendenti si sposta durante la propria giornata lavorativa con frequenze diverse.

La maggior parte dichiara di **spostarsi non più di 2 o 3 volte al mese** (circa il **47%**), seguono coloro che compiono **spostamenti di servizio frequentemente (qualche giorno a settimana)**, circa il **19%**). Infine, circa il **33%** dichiara di spostarsi **quasi tutti i giorni** della settimana lavorativa.

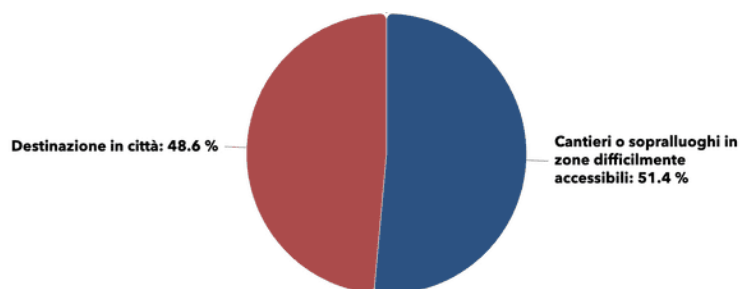
Come si può notare dal grafico sottostante, la maggior parte dei dipendenti dichiara di recarsi maggiormente **in città**, ed in particolare nei cantieri o zone difficilmente accessibili (51%).



FREQUENZA SPOSTAMENTI

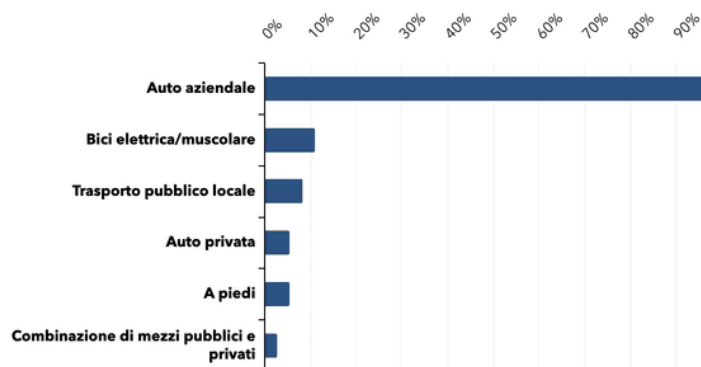


DESTINAZIONE SPOSTAMENTI

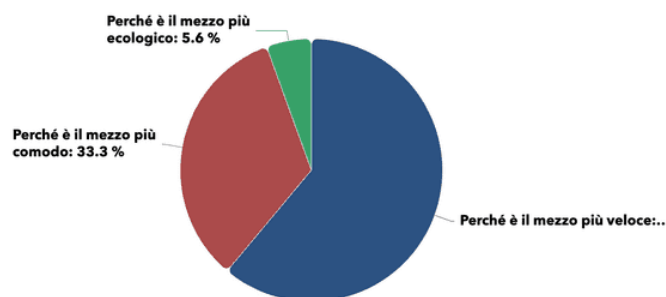


Tra i dipendenti che effettuano spostamenti per motivi di lavoro, circa il **93%** dichiara di utilizzare l'**auto aziendale**, la restante parte **7%** utilizza la bicicletta elettrica o muscolare

MODALITA' SPOSTAMENTO SERVIZIO



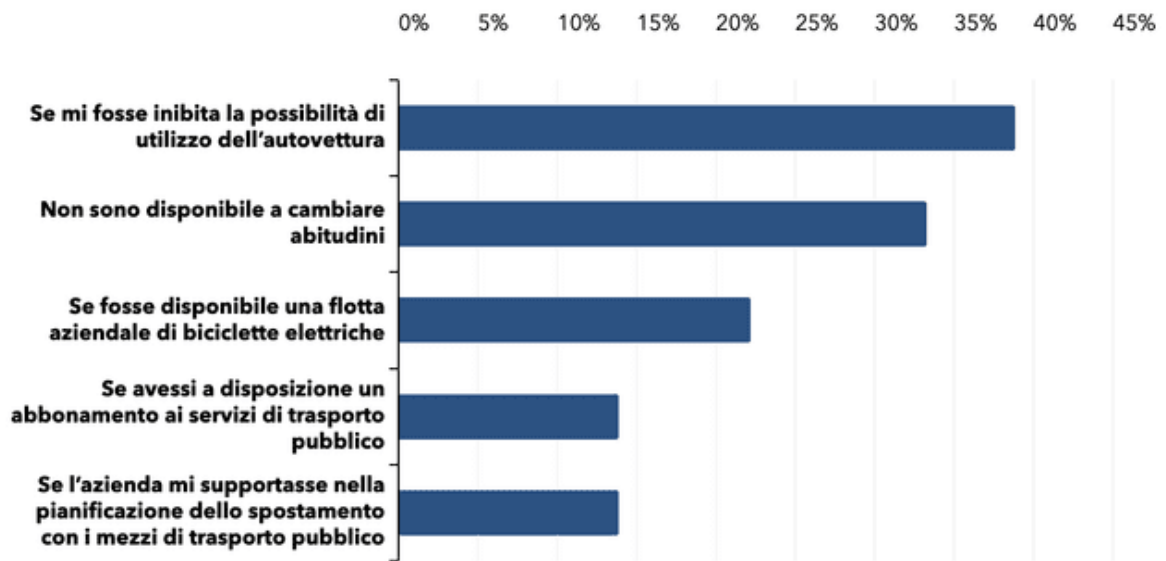
MOTIVO DI UTILIZZO DELLA VETTURA



La **motivazione nella scelta del mezzo** è utile per capire quali sono i fattori che spingono i dipendenti a preferire l'auto piuttosto che altri mezzi di trasporto per coprire gli spostamenti di lavoro.

Dal grafico adiacente emerge che la totalità utilizza l'**auto** per **trasportare materiali o attrezzi da lavoro**. L'**auto aziendale** invece presenta la variabilità più elevata in quanto a motivazioni di scelta: la maggior parte un **tempo di viaggio minore** seguito da **scelte organizzative aziendali**.

Le **condizioni** che potrebbero condurre i dipendenti a cambiare le loro abitudini per lo spostamento di servizio riguarda la possibilità di usufruire di una flotta aziendale di bici elettriche e qualora non avessero a disposizione l'autovettura.





5. Analisi della domanda di trasporto

In questa sezione si analizzeranno le scelte dei dipendenti per individuare le loro **abitudini di spostamento**. L'analisi della domanda è stata condotta adottando il seguente schema:

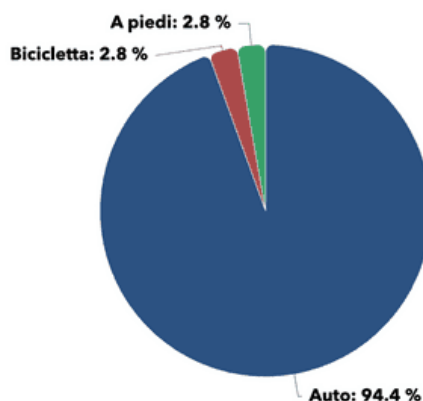
- ripartizione modale;
- localizzazione dei dipendenti e tempi di spostamento;
- motivazione scelta mezzo;
- livello di soddisfazione del mezzo utilizzato;
- propensione al cambiamento modale;
- Smart Working.

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

Ripartizione modale

La **ripartizione modale** evidenzia una preferenza per l'utilizzo dei **mezzi privati**, con circa l'**94%** mentre coloro che usufruiscono della **modalità dolce (pedonale e ciclabile)** circa l'**6%**.

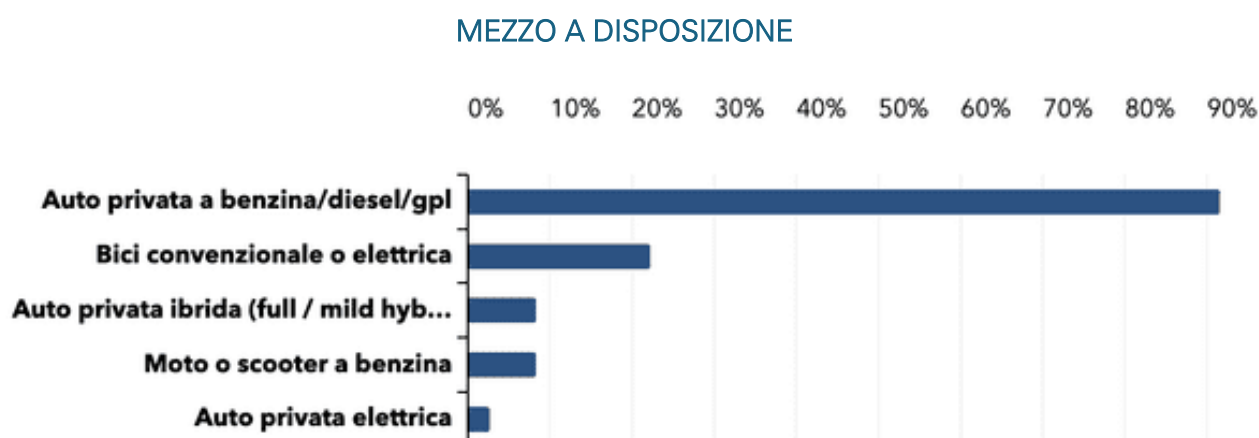
MEZZO DI TRASPORTO PRINCIPALE



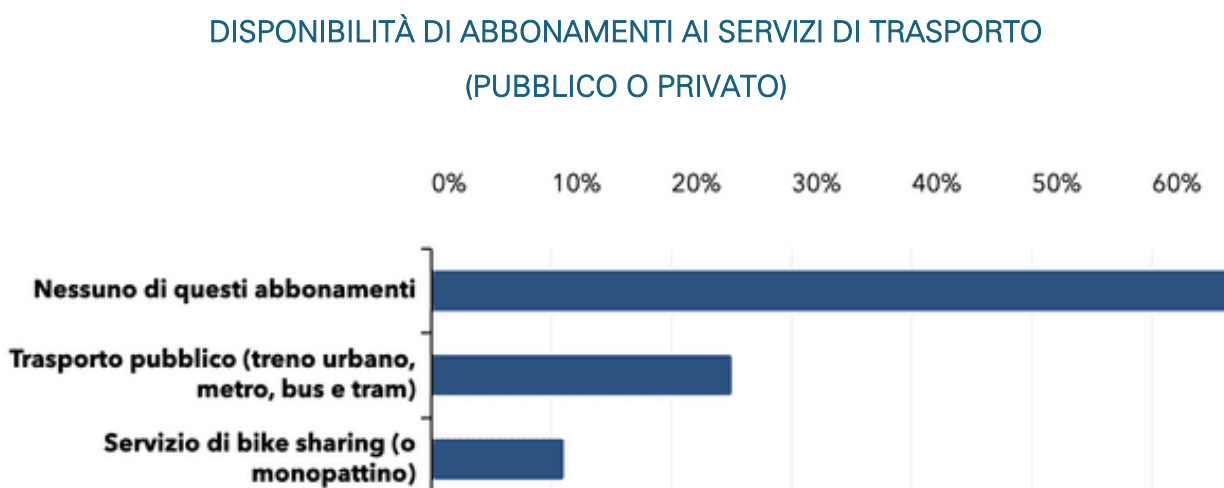
L'analisi del mezzo a disposizione aiuta a comprendere le **scelte modali** dei dipendenti. Dal grafico sottostante emerge che circa l'**85%** dei dipendenti dispone di un'**automobile**, mentre circa il **20%** dichiara di avere una **bicicletta tradizionale**.



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



Una piccola parte dei dipendenti dichiara di **essere in possesso di un abbonamento a servizi di sharing mobility** (circa il **10%**), mentre coloro che sono abbonati al **trasporto pubblico locale** rappresentano circa il **20%**.



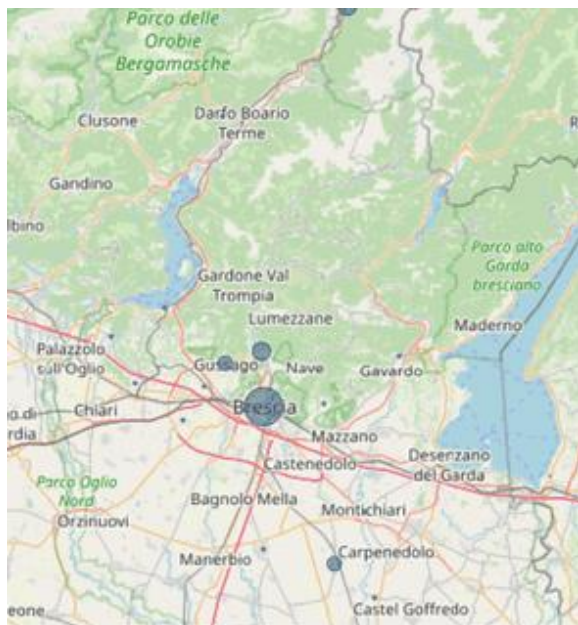
Localizzazione dei dipendenti

Attraverso le risposte fornite dai dipendenti di **Brescia Infrastrutture**, è stato possibile rappresentare su mappa le origini dei loro spostamenti casa-lavoro:

- buona parte dei dipendenti dichiara di risiedere all'interno del Comune di Brescia (circa il **36%**);
- circa il **42%**, rispetto al totale, dei dipendenti risiede ad una distanza minore di 5 km rispetto alla propria sede lavorativa.

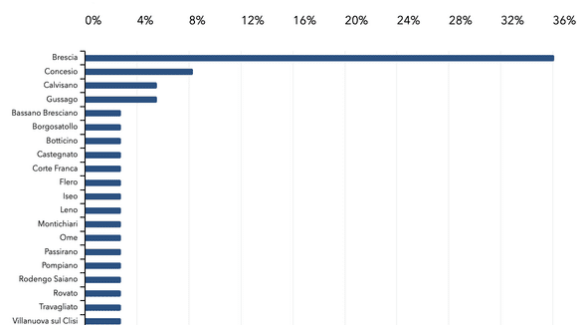


CAP DI ORIGINE

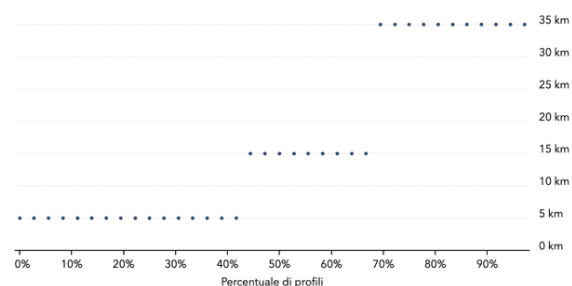


La dimensione del cerchio è proporzionale al numero di lavoratori afferenti a ciascun CAP.

COMUNI DI RESIDENZA

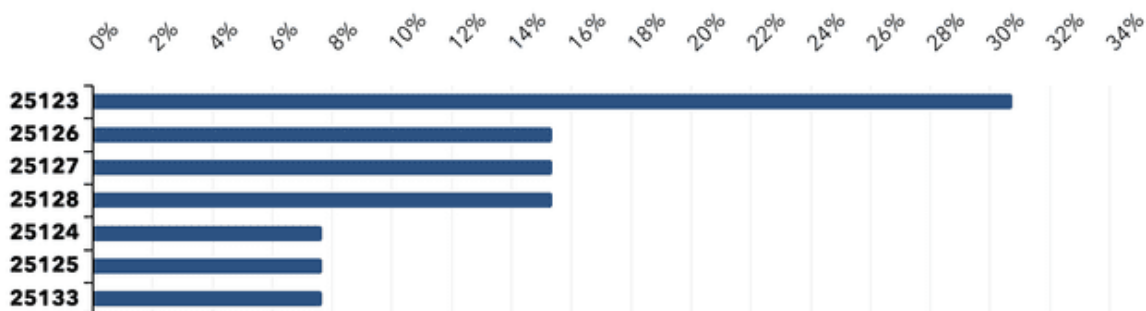


DISTANZA CASA-LAVORO



Qual è il tuo CAP di partenza?

13 su 36 hanno risposto



Tempi di spostamento

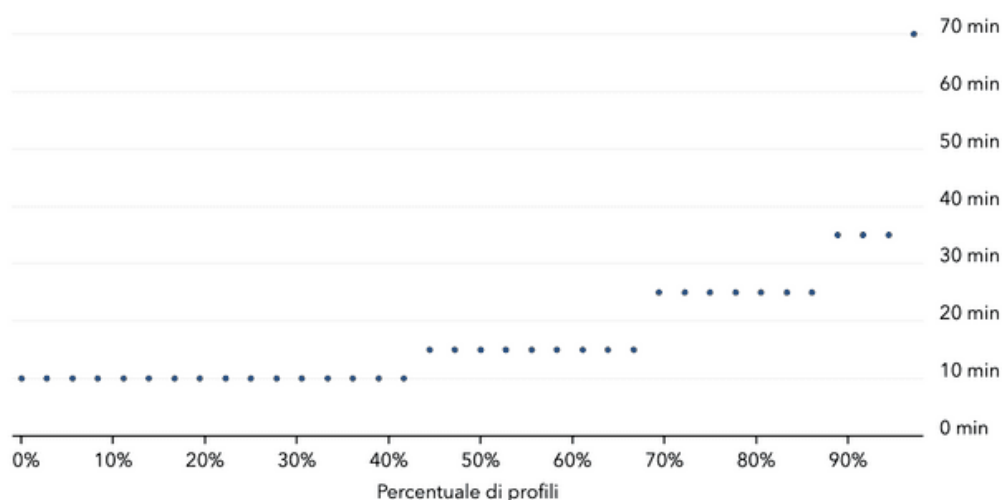
Con riferimento al tempo impiegato quotidianamente per gli spostamenti casa-lavoro, il grafico presenta il **tempo medio di sola andata** dichiarato dai dipendenti.

A fronte dei questionari somministrati, considerando tutti i mezzi utilizzati, emerge che il **39%** impiega **tra 15 e 30 minuti** per effettuare lo spostamento casa-lavoro. Invece, circa il **26%** del campione dichiara di impiegare un tempo **inferiore a 15 minuti**.



Confrontando i tempi di spostamento necessari per raggiungere il posto di lavoro con le diverse tipologie di mezzi, si può notare che il **70%** dei dipendenti impiega **15 minuti** per recarsi al lavoro. Mentre solo il **20%** impiega 20 minuti e il restante un tempo superiore ai 30 minuti

DURATA VIAGGIO CASA-LAVORO



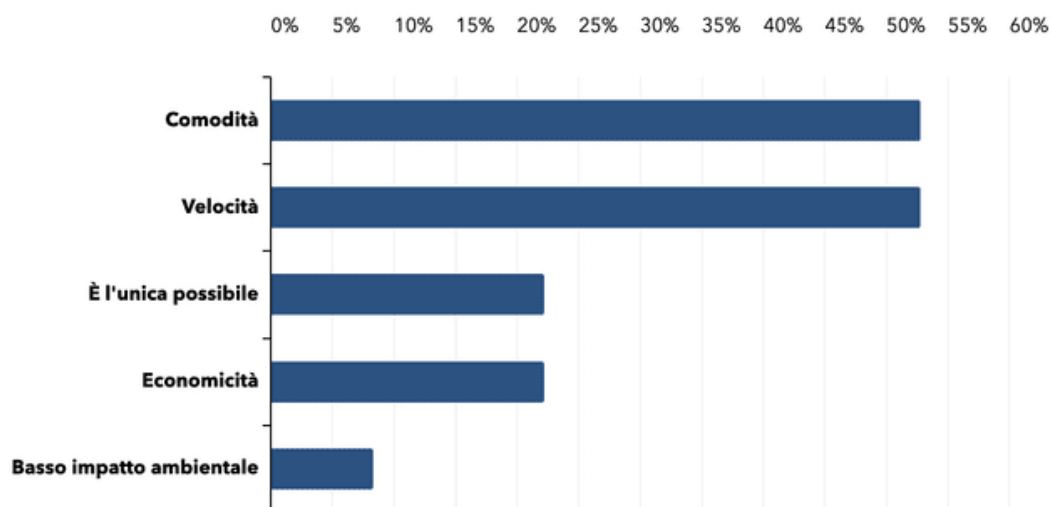
Motivazione della scelta del mezzo

La motivazione nella scelta dell'auto è utile per capire quali sono i fattori che spingono i dipendenti a preferire l'auto piuttosto che altri mezzi di trasporto per coprire la distanza casa-lavoro.

Dal grafico sottostante emerge che la maggior parte del campione dichiara di utilizzare l'auto per comodità (circa il 50%) e velocità (circa il 50%). Inoltre, circa il 20% indica come ulteriore motivazione la mancanza di alternative valide.

Viceversa, la motivazione relativa alla scelta di mezzi alternativi all'auto (TPL + modalità dolce) permette di comprendere cosa spinge i dipendenti a preferire i servizi di trasporto pubblico e altre modalità di spostamento. Come si può notare la maggior parte dei dipendenti dichiara di scegliere mezzi alternativi per economicità (circa il 20%), seguono coloro che dichiarano come principale motivazione l'economicità (con circa il 6%).

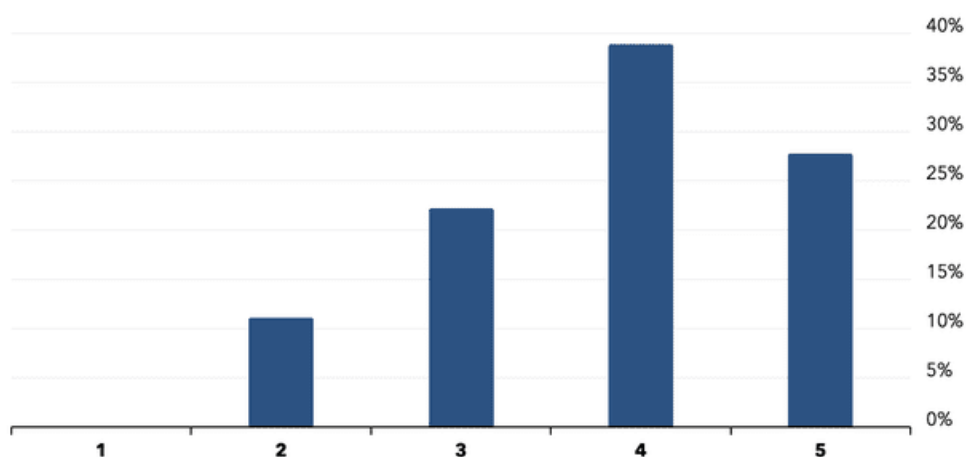
MOTIVAZIONI PER LA QUALE SI PREDILIGE LA MODALITA' DI SPOSTAMENTO



Livello di soddisfazione del mezzo utilizzato

Come si evince dal grafico, i dipendenti di Brescia Infrastrutture sono complessivamente soddisfatti della modalità di utilizzo del mezzo (circa il **67%** con il punteggio di 4 e 5).

SODDISFAZIONE DEL VIAGGIO CASA LAVORO



Propensione al cambiamento modale

È presentata una panoramica delle **propensioni** dei dipendenti di Brescia Infrastrutture, che hanno partecipato al questionario, nei confronti dell'utilizzo di sistemi di mobilità alternativi e più sostenibili.

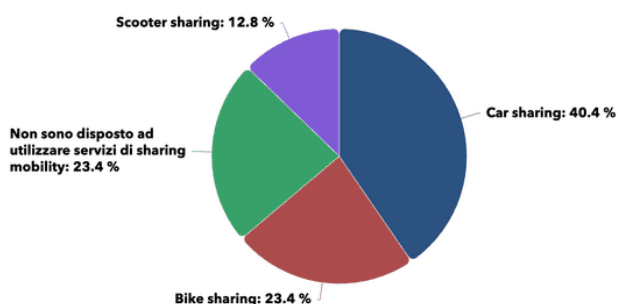


Il dato relativo alle propensioni, combinato alla analisi della ripartizione modale, nonché alle condizioni di accessibilità alla sede, fornisce indicazioni rilevanti per la scelta degli interventi proposti nella sezione 'Parte progettuale'.

I dipendenti riscontrano una buona propensione nell'uso dei servizi di *sharing mobility*. Seguono coloro che dichiarano di essere propensi all'uso dell'app di gamification e coloro che si dichiarano propensi al trasporto pubblico locale e nei confronti del carpooling.

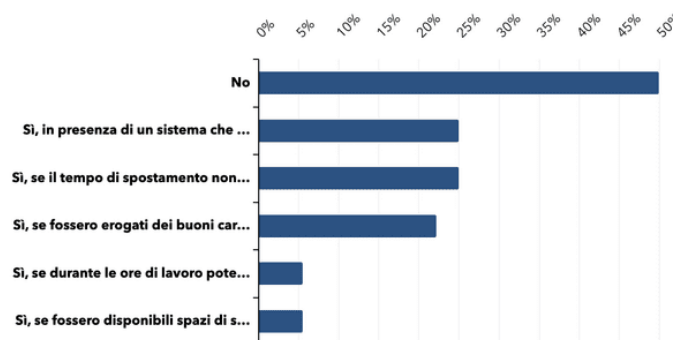
Quale tipologia di sharing preferiresti utilizzare?

36 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)



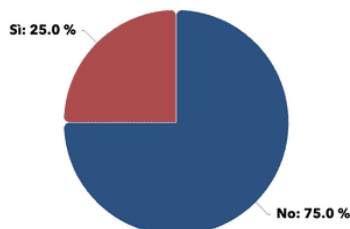
Saresti disposto ad utilizzare il CARPOOLING per andare a lavoro almeno 2 giorni alla settimana?

36 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)



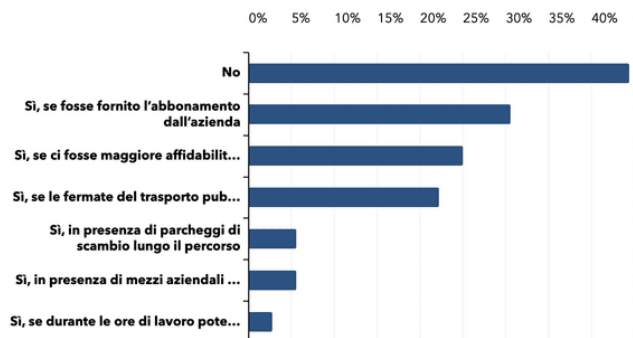
Se l'azienda ti mettesse a disposizione un abbonamento di trasporto a prezzo scontato valido solo per il tragitto casa-lavoro e per le corrispondenti fasce orarie di ingresso e uscita saresti disposto a utilizzarlo?

36 su 36 hanno risposto



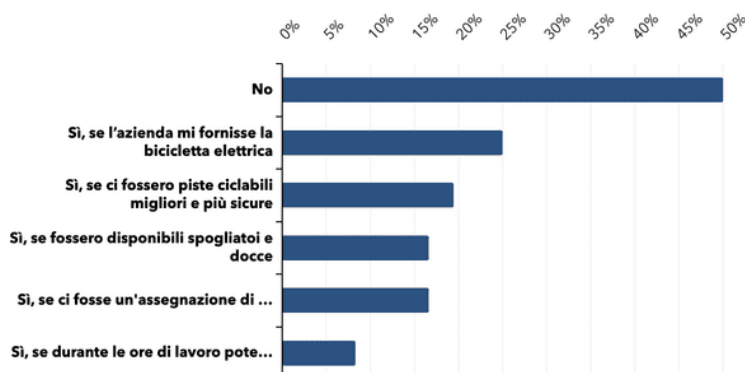
Saresti disposto ad utilizzare il trasporto pubblico (TP) per andare a lavoro almeno 2 giorni alla settimana?

36 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)



Saresti disposto a utilizzare la BICICLETTA per andare a lavoro almeno 2 giorni alla settimana?

36 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)

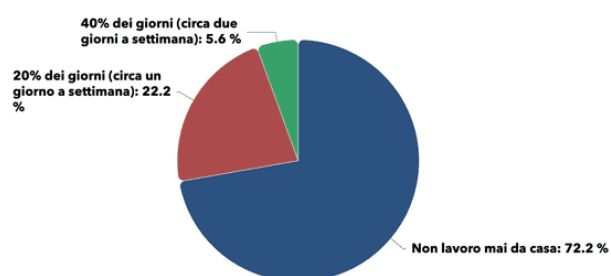




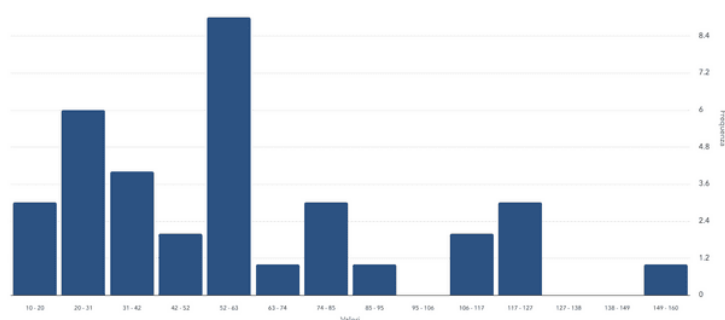
Smart Working

Analizzando i dati sull'utilizzo della modalità smart working da parte dei dipendenti **Brescia Infrastrutture**, si può notare come il **60%** usufruisca di **almeno un giorno** di Smart working settimanalmente (il 6% ne utilizza due).

PERCENTUALE DI GIORNI IN CUI LAVORI UN MESE

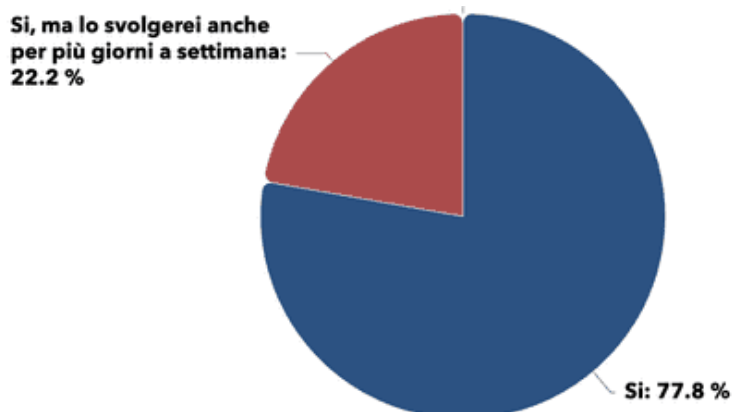


TEMPO POTENZIALMENTE RISPARMIATO NELLO SPOSTAMENTO CASA-LAVORO SVOLGENDO LO SMART WORKING



Andando ad analizzare nel dettaglio la **soddisfazione dei dipendenti** riguardo la politica di **Smart Working aziendale**, si può notare come il **78%** si ritiene **soddisfatto delle attuali possibilità**, mentre il **22%** ritiene di poter **umentare i giorni di Smart working** a disposizione.

LIVELLO SODDISFAZIONE POLITICA AZIENDALE SMART WORKING





6. Analisi delle emissioni annuali della mobilità casa-lavoro

Emissioni prodotte

Elaborando i dati ottenuti dal questionario, sono state ricavate le **stime delle** emissioni inquinanti dovute allo **spostamento sistematico casa-lavoro** in virtù della ripartizione modale e della frequenza dello spostamento: si è ricavato un valore di CO2 pari a 35,1 ton/annuo.

Tali valori sono stati riparametrati su tutta la popolazione aziendale, considerando anche lo smart working.

	PM10	NOx	CO2
Medie per dipendente	196 g/anno	1874 g/anno	974 kg/anno
Totali*	7.1 kg/anno	67.5 kg/anno	35.1 ton/anno

* Le emissioni totali sono calcolate ripartendo proporzionalmente le emissioni medie per dipendente, calcolate sulla base dei dati raccolti nell'indagine di mobilità annuale, sul numero totale di dipendenti

Emissioni evitate

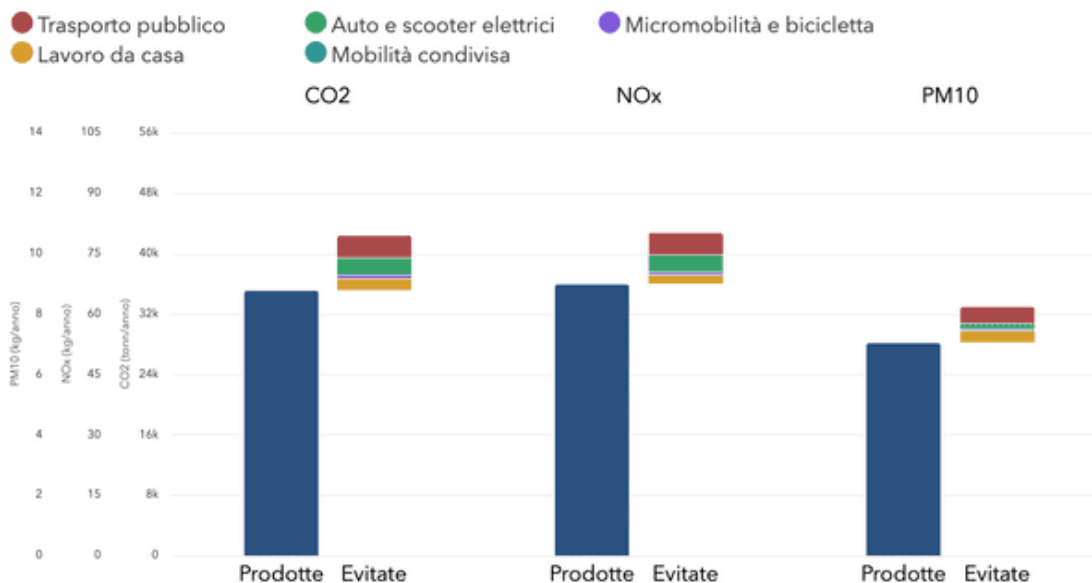
Emissioni evitate ogni anno grazie alle abitudini di mobilità sostenibile dichiarate dai dipendenti.

	PM10	NOx	CO2
Lavoro da casa	0.4 kg/anno	2.2 kg/anno	1.7 ton/anno
Trasporto pubblico	0.6 kg/anno	5.6 kg/anno	3.0 ton/anno
Mobilità condivisa	0.0 kg/anno	0.0 kg/anno	0.0 ton/anno
Micromobilità e bicicletta	0.1 kg/anno	0.8 kg/anno	0.4 ton/anno
Auto e scooter elettrici	0.2 kg/anno	4.3 kg/anno	2.3 ton/anno
Totale	1.2 kg/anno	12.8 kg/anno	7.3 ton/anno

Le emissioni annuali evitate ogni anno grazie alle abitudini di mobilità sostenibile dichiarate dai dipendenti nel questionario e alla ridotta domanda di mobilità casa-lavoro dovuta al lavoro da casa sono state stimate seguendo un approccio di calcolo scenario-based, il quale permette di separare i contributi delle singole forme di mobilità da quello della riduzione della domanda di mobilità.



Emissioni annuali evitate

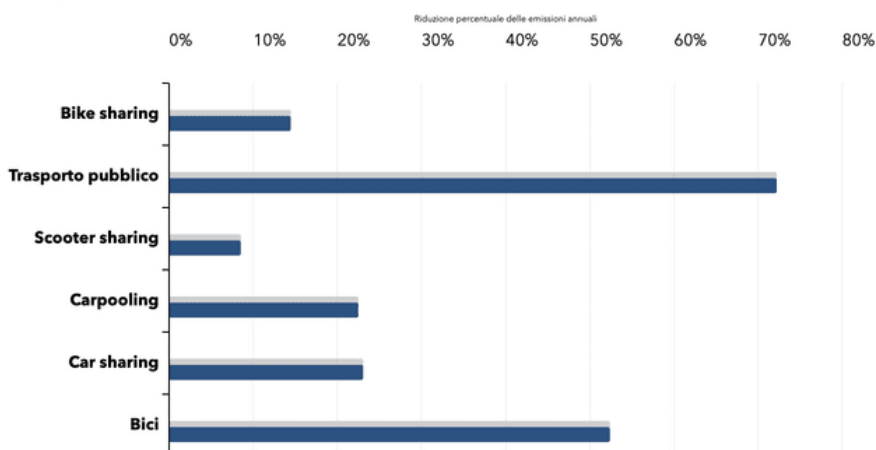


Stima dei benefici potenziali

Le riduzioni percentuali riportate nelle seguenti analisi sono calcolate rispetto alle emissioni prodotte nel caso as-is. Valori percentuali positivi corrispondono a una riduzione delle emissioni (impatto positivo), valori percentuali negativi a un aumento delle emissioni (impatto negativo).

Panoramica dei benefici potenziali

Impatto potenziale delle misure proposte sulle emissioni annuali





7. Progettazione e monitoraggio delle misure di mobilità

Tale Capitolo analizza gli **scenari di mobilità sostenibile** in conformità con le *“Linee Guida per la redazione e l’implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)”* del 03 Agosto 2021, ai sensi dell’art. 3 comma 5 del sopracitato Decreto Interministeriale.

Le misure di mobilità di seguito presentate rappresentano uno studio di fattibilità al fine di ridurre il tasso di utilizzo dei veicoli privati e migliorare l’impronta ecologica dell’azienda. Dalle analisi precedenti è emerso che, la sede di **Brescia Infrastrutture** presenta un’ottima accessibilità, riguardo alcune modalità di trasporto alternative all’uso dell’auto privata.

Dall’analisi dell’offerta e della domanda di trasporto, come emerso in precedenza, l’**81%** dei **dipendenti** utilizza principalmente **mezzi di trasporto privati**.

Per promuovere il passaggio verso modalità di trasporto più sostenibili, si propongono alcuni interventi volti a facilitare l’utilizzo di servizi di **sharing mobility** (data la rete di percorsi ciclabili che racchiude tutto il Comune di Brescia) e del **Trasporto Pubblico Locale** con ottime frequenze delle linee e fermate con distanze generalmente entro i 500 m.

Al fine di una corretta analisi di fattibilità, risulta fondamentale individuare i KPI di trasporto. Questi indicatori possono essere utilizzati come strumenti per individuare le criticità esistenti, definire gli obiettivi futuri e avviare un processo di monitoraggio continuo delle politiche di mobilità.

La “Fase progettuale” beneficia della valutazione comparata degli elementi e dati di “domanda” e di “offerta” acquisiti nel 2023, ma è, anche nell’ultimo questionario del 2024, limitata dalle risorse disponibili. Si è comunque proceduto, pur con tali limitazioni, ad individuare specifiche progettualità di interventi ed iniziative di Piano per la promozione della mobilità sostenibile, l’incentivazione e la facilitazione all’uso di mezzi e modalità di spostamento casa-lavoro e durante l’orario di lavoro a minor impatto. Tale progettualità è stata opportunamente calibrata e sarà oggetto di opportuna valutazione nel 2025 cercando alcune prospettive in materia di incentivazione dell’utilizzo del TPL o di mezzi meno inquinanti e quindi anche costituire la base per la ricerca di fonti di finanziamento esterne all’azienda, di livello regionale e/o statale.



Misure di mobilità attuate nel corso del 2024

Nel corso dell'anno 2024 sono state svolte diverse **iniziative**, secondo i vari **assi di intervento** individuati nel **Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) 2023**, come descritte di seguito.

ASSE 2 → SHARING MOBILITY: Condivisione in car sharing e bike sharing

Per *Sharing Mobility* si fa riferimento all'uso condiviso di mezzi di trasporto, attivato a partire da luglio 2024 per le **vetture e le biciclette aziendali**.

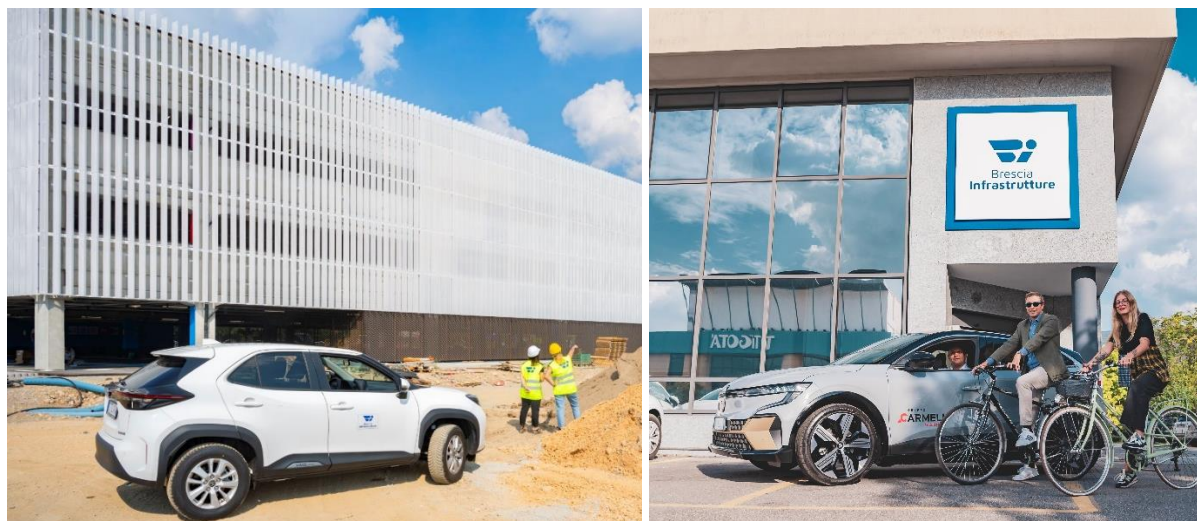
Brescia Infrastrutture, al fine di una più razionale ed efficiente gestione della flotta aziendale, ha acquisito una piattaforma di *Fleet Management* che consente la gestione delle prenotazioni, fornendo informazioni sulla disponibilità delle vetture, dei dipendenti utilizzatori e sugli spostamenti, oltre che misurare, registrare ed elaborare i dati di utilizzo delle vetture al fine di poter pianificare gli spostamenti lavorativi, oltre che consentire un possibile sviluppo di car sharing aziendale. Infatti, sono state sostituite tre vetture in scadenza con tre vetture Toyota cross Full-Hybrid, a noleggio a lungo termine con l'operatore E-vai, che hanno permesso l'abbassamento delle emissioni degli inquinanti CO². Il servizio di car-sharing è *station based*, ovvero il dipendente è obbligato a iniziare e terminare il viaggio in un luogo definito (inizio e fine nello stesso luogo), cioè nel parcheggio dell'azienda.

L'azienda si è inoltre dotata di due biciclette muscolari ed una elettrica che forniscono una alternativa di spostamento per i dipendenti nello spostamento lavoro-lavoro. Questa iniziativa è stata molto apprezzata in quanto la tempistica di raggiungimento di alcuni luoghi (ad esempio la sede del Comune in Via Marconi, Palazzo Loggia, cantiere Parcheggio Prealpino, ecc.) è ottimizzata rispetto ai tempi delle auto ed alla possibilità di trovare parcheggio.

Recentemente l'azienda ha provveduto ad acquistare da Brescia Mobilità due nuove biciclette elettriche anziché incrementare il proprio parco auto, all'interno del budget annuale stanziato per il Mobility Manager. Anche su richiesta su questionario 2023 è stata data la facoltà ai dipendenti, modificando i regolamenti aziendali di utilizzare le auto e biciclette in sharing per poter effettuare gli spostamenti durante la pausa pranzo.

BUDGET UTILIZZATO: 2.800 € per acquisto 2 biciclette elettriche.

DIPENDENTI COINVOLTI: 100% tutti i dipendenti.



ASSE 4 → RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ (Smart working)

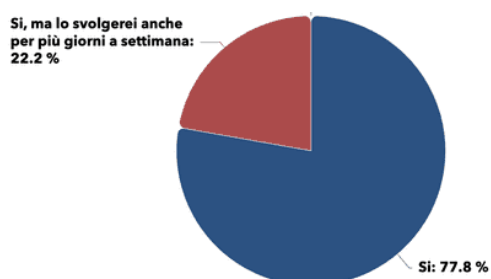
L'azienda ha attivato da tempo questa iniziativa che azzerava lo spostamento casa-lavoro e il conseguente abbattimento delle emissioni di CO² e il rischio infortunio nel tragitto casa-lavoro.

Dall'analisi delle risposte del questionario 2024, i dipendenti dimostrano un alto livello di soddisfazione rispetto a questa politica aziendale, anzi, il 22,2% lo svolgerebbe anche più giorni a settimana rispetto ai due giorni attuali.

BUDGET UTILIZZATO: 0 €.

DIPENDENTI COINVOLTI: il 60% dei dipendenti utilizza lo smart working.

LIVELLO SODDISFAZIONE POLITICA AZIENDALE DI SMART WORKING



ASSE 5 → SENSIBILIZZAZIONE: Aumento della sensibilità dei dipendenti alle tematiche ambientali

Le abitudini dei dipendenti possono essere influenzate attraverso un'opportuna campagna informativa e di sensibilizzazione mirata a sviluppare una maggiore consapevolezza rispetto ai



temi della sostenibilità e, in modo particolare, all’impatto sull’ambiente derivante da forme alternative di mobilità. Più estesa sarà la diffusione della campagna, superando i passaggi iniziali di contatto, consapevolezza e comprensione riguardo ai temi della sostenibilità, tanto più elevato sarà il livello di consapevolezza riguardo alle questioni ambientali. Di conseguenza, il successo della campagna sarà evidente, portando ad una maggiore accettazione, coinvolgimento e adesione da parte dei dipendenti verso i temi a favore della mobilità sostenibile.

A questo proposito è stata avviata, nel corso del 2024, un’opportuna campagna informativa e di sensibilizzazione mirata a sviluppare una **maggiore consapevolezza** rispetto ai temi della sostenibilità ed in modo particolare all’impatto sull’ambiente derivante da forme alternative di mobilità, anche con il coinvolgimento del Comune di Brescia attraverso incontri con il Mobility Manager d’Area.

SENSIBILIZZAZIONE: Evento "Muoversi a Brescia? Ecco come fare!" - 13 marzo 2024

Incontro divulgativo sui servizi di mobilità sostenibile presenti sul territorio organizzato da Brescia Infrastrutture con il supporto dell’Ufficio Mobility Management del Comune di Brescia e Brescia Mobilità. L’obiettivo dell’evento è stato quello di presentare, grazie all’intervento dei principali operatori della mobilità cittadina, i servizi da loro gestiti, le modalità di accesso, i titoli di viaggio e le opportunità che il servizio pubblico mette a disposizione.

L’appuntamento è stato rivolto a tutti i Mobility Manager e ai dipendenti delle aziende cittadine, come opportunità di informazione, sensibilizzazione e formazione. Gli argomenti trattati sono stati i seguenti:

- Modulo 1 - TPL urbano
- Modulo 2 - TPL extraurbano
- Modulo 3 - Ciclabilità e servizi in sharing
- Modulo 4 - Sosta e ricarica elettrica

BUDGET UTILIZZATO: 800 €.

DIPENDENTI COINVOLTI: Il 30% dei dipendenti ha aderito a questa iniziativa con alto livello di soddisfazione.



SENSIBILIZZAZIONE: Giornata di sensibilizzazione al bike-to-work – 12 maggio 2024

Domenica 12 maggio i dipendenti di Brescia Infrastrutture hanno partecipato ai Bike tour di Blu in bici – La Giornata della Bici, iniziativa nata all'interno del Biciplan, il programma comunale dedicato alla mobilità ciclistica. I Bike tour hanno permesso di compiere percorsi tematici in bicicletta alla scoperta di luoghi artistici, noti e meno noti, di Brescia grazie all'accompagnamento di una guida turistica. L'evento ha coinvolto tutto il territorio in una giornata di festa e ha contribuito a sensibilizzare le diverse realtà cittadine sull'utilizzo della bicicletta, con il fine di contribuire a creare una Brescia più vivibile.

BUDGET UTILIZZATO: 0 €.

DIPENDENTI COINVOLTI: Il 30% dei dipendenti ha aderito a questa iniziativa con alto livello di soddisfazione.





SENSIBILIZZAZIONE: Iniziativa “Vieni al lavoro senza automobile” – dal 16 al 22 settembre

Partecipazione dell'azienda al contest finalizzato ad incentivare mezzi alternativi all'auto privata negli spostamenti casa - lavoro. L'iniziativa prevedeva che i dipendenti, nel corso della settimana Europea della Mobilità, che si muovessero in maniera sostenibile avrebbero potuto avere la possibilità di partecipare all'estrazione di premi messi a disposizione dalle stesse aziende del circuito Mobility.

Al concorso hanno partecipato numerose realtà lavorative cittadine: 30 aziende, 15 istituti scolastici superiori e 3 attività aderenti al Consorzio Brescia centro, per un totale di 753 dipendenti. In proposito sono stati registrati 2.021 spostamenti sostenibili, con un incremento del 42% rispetto al 2023.

BUDGET UTILIZZATO: 0 €.

DIPENDENTI COINVOLTI: il 16% dei dipendenti ha aderito a questa iniziativa.





Misure di mobilità e scenari di sviluppo indicazioni operative per l'anno 2025

Dal questionario somministrato ai dipendenti, sono emerse buone propensioni verso l'utilizzo di modalità di spostamento più sostenibili.

Oltre alle misure già in atto, il Mobility Manager sta progettando un pacchetto di iniziative, che mirano a dare diverse alternative di spostamento sostenibile per l'anno 2025, come indicate di seguito.

Di seguito, vengono individuate possibili iniziative al fine di offrire ai dipendenti una serie di servizi di mobilità **nella direzione della sostenibilità e degli obiettivi di decarbonizzazione**:

- incentivare l'utilizzo della **sharing mobility (carpooling e corporate car sharing**, attraverso l'uso in pool delle vetture aziendali. Tempistica: breve-medio termine;
- proseguimento delle **campagne di sensibilizzazione** per aumentare la consapevolezza dei dipendenti sul tema della sostenibilità e sull'impatto dei PSCL. Il successo del PSCL passa necessariamente attraverso l'interazione ed il costante coordinamento di tutti gli attori coinvolti e di tutte le strutture interne competenti nella gestione delle risorse: umane, finanziarie e strumentali e ciò in ogni fase del Piano, di elaborazione, di implementazione e monitoraggio e, quindi, la Direzioni della Società, il Mobility manager, i dipendenti. Tempistica: breve termine;
- promozione di azioni per disporre di **convenzioni e servizi, incentivi e agevolazioni** con aziende che gestiscono la vendita degli abbonamenti annuali dei Trasporti Pubblici per l'acquisto di **abbonamenti a prezzi agevolati** da offrire ai dipendenti con sconti particolarmente sostenuti, finalizzati ad "attrarre" i dipendenti interessati. Tempistica: medio termine.



CARPOOLING: Promozione del carpooling aziendale

Il **car pooling**, cioè l'uso condiviso di automobili tra un gruppo di persone, prevederà la creazione di equipaggi di *carpooler* negli spostamenti casa-lavoro tramite l'individuazione di direttrici di spostamento.

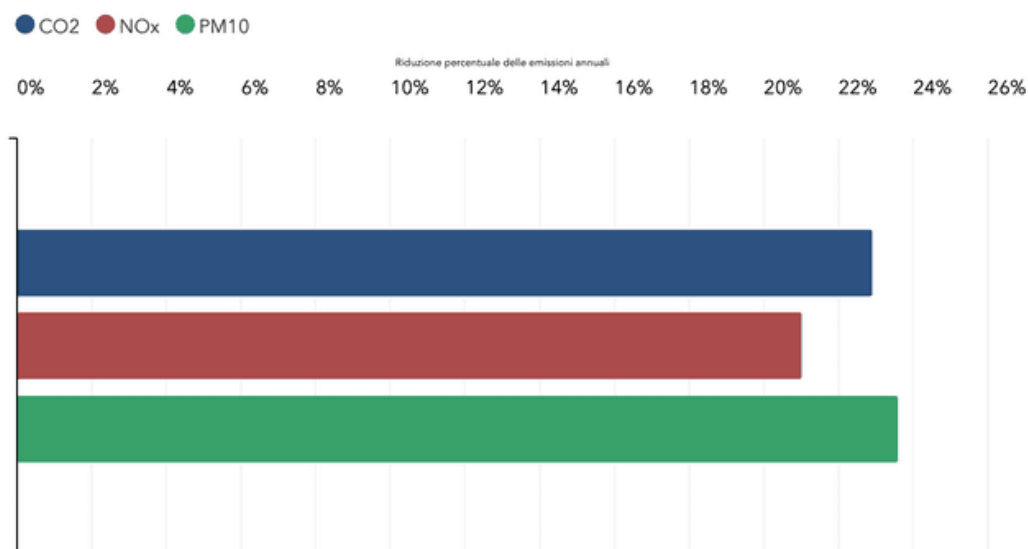
Questa iniziativa andrebbe ad ottimizzare la quantità di veicoli parcheggiati in azienda, oltre che ridurre il traffico veicolare sulle strade, con relativa riduzione di CO² e rischio incidentalità.

Nella fase di sperimentazione, con avvio da dicembre 2024/gennaio 2025, si vorrebbe proporre di utilizzare i veicoli aziendali per abituare i dipendenti al cambiamento del comportamento.

BUDGET STANZIATO: 0 € in quanto, per la fase di sperimentazione, verrebbero utilizzate le vetture aziendali, già presenti.

TEMPISTICA: avvio da gennaio 2025.

Benefici potenziali: Carpooling



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari

Carpooling	Numero lavoratori*	%
N° dipendenti propensi	18	50.0%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di dipendenti.



CORPORATE CAR SHARING AZIENDALE

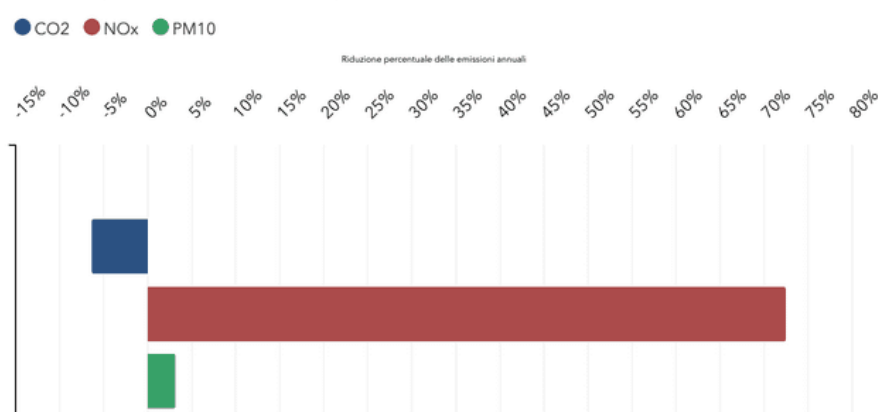
Quando si parla di corporate **car sharing** ci si riferisce a una formula di condivisione dell'auto tra i dipendenti di un'azienda che necessita di una buona pianificazione per le attività alle quali quel veicolo è destinato e per godere dei tanti vantaggi - di ordine economico e in chiave di responsabilità sociale - che ne possono derivare anche da un utilizzo privato dell'autovettura. Brescia Infrastrutture vuole sperimentare un approccio che ha portato negli ultimi anni alla diffusione di servizi di corporate car sharing in molte aziende multinazionali e che assicurano ai dipendenti l'accesso a un'auto on demand e sollevano le aziende dall'onere della gestione del contratto di noleggio. Si vuole dare la possibilità, da circa settembre 2025, di utilizzare le cinque auto aziendali, gestite attraverso la "piattaforma di sharing E-Vai" in uso a Brescia Infrastrutture, con tariffe agevolate (ancora da definire) in orario extra-lavorativo per lo spostamento casa-lavoro e per il tempo libero. Non avrebbe costi di gestione perché l'App e i servizi sono già inclusi nel contratto d'appalto sottoscritto all'inizio del 2024.

Questa forma di mobilità si basa quindi su una formula condivisa all'interno dell'azienda in ottica di welfare sostenibile consentendo di sfruttare i veicoli aziendali in flotta, che possono avere periodi di minor utilizzo e recuperando parte dei costi del noleggio, che costituiscono un costo fisso per l'azienda. Si crea valore e fidelizzazione dei dipendenti diventando un benefit per tutti i dipendenti, permettendo loro di noleggiare i veicoli con tariffe agevolate per spostamenti privati dopo il lavoro o nei week end.

BUDGET STANZIATO: 0 € in quanto, verrebbero utilizzate le vetture aziendali, già presenti, anzi ci sarebbe anche un "guadagno" per l'azienda consistente nel risparmio sul canone mensile delle vetture aziendali.

TEMPISTICA: marzo 2025.

Benefici potenziali: Car sharing



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari



Car sharing	Numero lavoratori*	%
N° dipendenti propensi	26	72.2%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di dipendenti.

CORPORATE BIKE SHARING: Condivisione biciclette elettriche aziendali

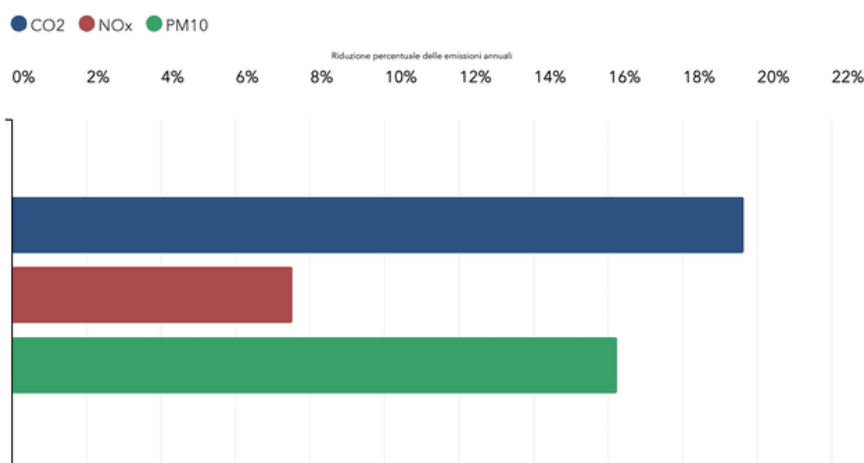
Utilizzo delle biciclette elettriche aziendali in condivisione negli spostamenti casa-lavoro con tariffe agevolate.

Questa iniziativa di mobilità, con avvio previsto da marzo 2025, si basa su una formula condivisa all'interno dell'azienda in ottica di welfare sostenibile che permetterebbe al personale che ne è sprovvisto, di utilizzare la bicicletta muscolare o elettrica per recarsi a casa e poi ritornare al lavoro.

I vantaggi sono molteplici: riduzione delle emissioni e del traffico, riduzione dell'utilizzo dei parcheggi, risparmio economico per il dipendente.

BUDGET STANZIATO: 0 € in quanto verrebbero utilizzate le biciclette aziendali già presenti.
TEMPISTICA: marzo 2025.

Benefici potenziali: Bike sharing



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari



Bike sharing	Numero lavoratori*	%
N° dei dipendenti propensi	11	30.6%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di dipendenti.

TARIFFE AGEVOLATE PER IL TPL URBANO ED EXTRA URBANO

Individuazione e proposta ai vari soggetti competenti (Brescia Mobilità, Brescia Trasporti, Trenord, Arriva) di una scontistica "smart" che preveda:

A - abbonamenti a prezzi agevolati e realizzati "ad hoc" per i lavoratori che usufruiscono dello smart working e quindi non utilizzano "appieno" i tradizionali abbonamenti annuali del TPL;

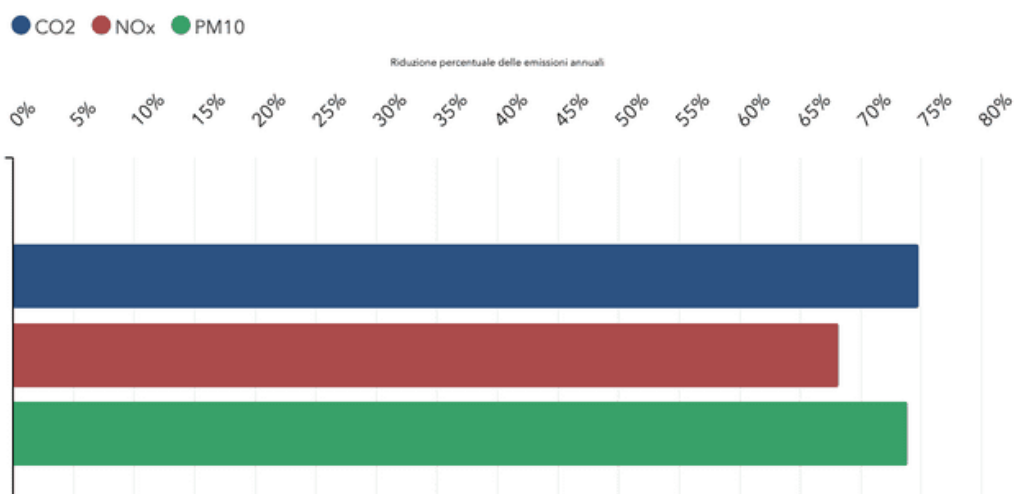
B - documenti di viaggio "a consumo", con un prezzo coerente con la quantità di trasporto utilizzata. Tempistica: medio termine

C - abbonamenti a condizioni agevolate per l'utilizzo del TPL nei soli orari di morbida;

TEMPISTICA: aprile 2025.

BUDGET STANZIATO: 1.500,00 € per contributo agli abbonamenti del TPL, importo fisso riparametrato in base alle richieste.

Benefici potenziali: Trasporto pubblico



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari



Trasporto pubblico	Numero lavoratori*	%
N° dei dipendenti propensi	28	77.8%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di dipendenti.

SENSIBILIZZAZIONE



Rafforzamento dell'immagine aziendale



Aumento del livello di consapevolezza ed informazione sulle alternative di mobilità



Miglioramento dei comportamenti in ottica ambientale e sociale

Le abitudini dei dipendenti possono essere influenzate attraverso una opportuna **campagna informativa e di sensibilizzazione** mirata a sviluppare una maggiore consapevolezza rispetto ai temi della sostenibilità ed in modo particolare all'impatto sull'ambiente derivante da forme alternative di mobilità. L'azienda ha già avviato nel corso del 2024 questo tipo di attività e continuerà a svolgerla nel 2025.

Nel **grafico** sottostante è rappresentata la curva di cambiamento relativa alla campagna di sensibilizzazione che potrebbe essere promossa da Brescia Infrastrutture in favore dei suoi dipendenti. Come si può notare, tanto più capillare sarà la diffusione della campagna in tema di sostenibilità, tanto maggiore sarà il livello di consapevolezza dei dipendenti sulle questioni ambientali e di conseguenza il grado di successo della campagna stessa. Inoltre, una sintesi dei principali risultati ottenuti nel Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, una volta approvato ed adottato dall'azienda, può essere portata a conoscenza dei dipendenti attraverso i canali di comunicazione aziendali al fine di favorirne il coinvolgimento nelle fasi di implementazione dello stesso.

DIPENDENTI COINVOLTI: tutti – 100%.

TEMPISTICA: già in corso e da svolgere durante l'arco del 2025.

BUDGET STANZIATO: 500,00 €.





RICARICHE DI ENERGIA ELETTRICA

Brescia Infrastrutture è dotata di n. tre colonnine di ricarica elettrica per le autovetture aziendali e per eventuali ospiti che ne facciano richiesta. Una delle proposte è quella di estendere tale possibilità ai dipendenti e per questo è in fase di studio una specifica policy per permettere al personale che possiede macchine elettriche private di proprietà, di effettuare la ricarica elettrica in azienda durante le ore di lavoro. Il dipendente potrebbe essere così invogliato, se ne ha la possibilità, ad acquistare una vettura elettrica privata di proprietà verso la transizione economica.

DIPENDENTI COINVOLTI: attualmente 3, in prospettiva estendibile a tutti gli interessati.

TEMPISTICA: giugno 2025.

BUDGET STANZIATO: 500,00 € come incentivo, da ripartire in base a persone coinvolte.

FORMAZIONE DI GUIDA SICURA

Dal questionario il **44%** dei dipendenti si sono dimostrati interessati verso questa iniziativa che permetterebbe in futuro di apprendere i principali comportamenti corretti di guida ai fini della sicurezza, preparazione del conducente ad affrontare le situazioni di guida critiche.

BUDGET: 1.000 €

TEMPISTICHE: entro settembre 2025.

DIPENDENTI COINVOLTI: 100%.

LIVELLO DI INTERESSE ALLE INIZIATIVE DI MOBILITA'





Conclusioni

Incentivare ed agevolare i dipendenti verso la scelta di una **modalità alternativa più sostenibile** per compiere il tragitto casa-lavoro produrrà **ricadute positive** sull'intero sistema urbano della città.

Gli interventi proposti mirano a **ridurre l'utilizzo dei mezzi privati**, quindi **le emissioni inquinanti e l'impronta ecologica aziendale**.

La transizione a un modello di mobilità a minor impatto ecologico può avvenire grazie al contributo aziendale, attraverso l'ampliamento e/o la creazione di nuove convenzioni con i servizi di trasporto sul territorio e l'introduzione di sistemi informatici che facilitino gli spostamenti dei dipendenti.

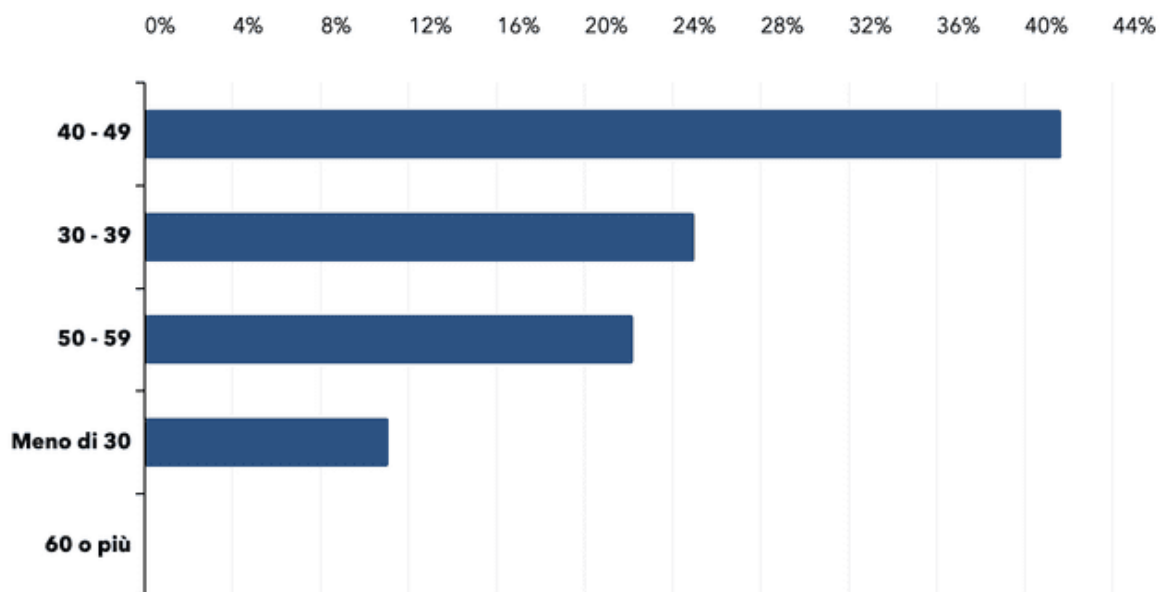
Inoltre, l'adesione del personale ad una modalità di spostamenti più sostenibile, indirettamente, **favorirà anche il benessere** degli stessi.



8. Appendice A - Risultati dell'indagine di mobilità tra i lavoratori

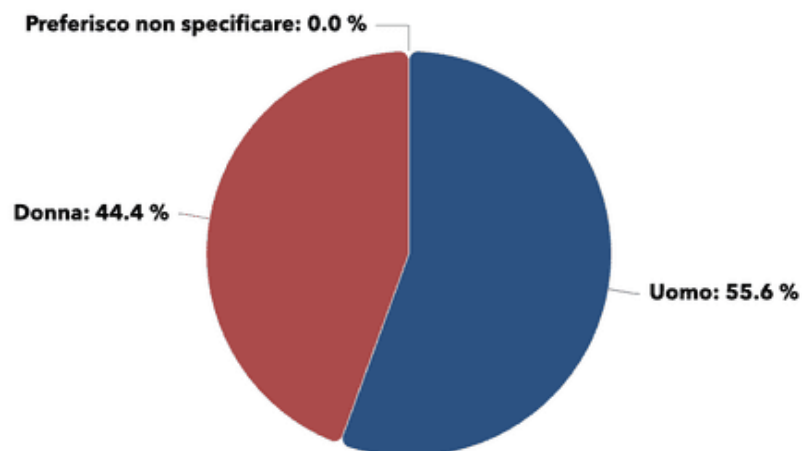
Qual è la tua età?

36 su 36 hanno risposto



Qual è il tuo genere?

36 su 36 hanno risposto





Abitualmente a che ora arrivi al lavoro?

36 su 36 hanno risposto

	Tra le 7 e le 8	Tra le 8 e le 9	Tra le 9 e le 10	Dopo le 10	
	47%	53%	0%	0%	Lunedì
	44%	56%	0%	0%	Martedì
	47%	53%	0%	0%	Mercoledì
	47%	53%	0%	0%	Giovedì
	44%	56%	0%	0%	Venerdì

Abitualmente, a che ora esci dal lavoro?

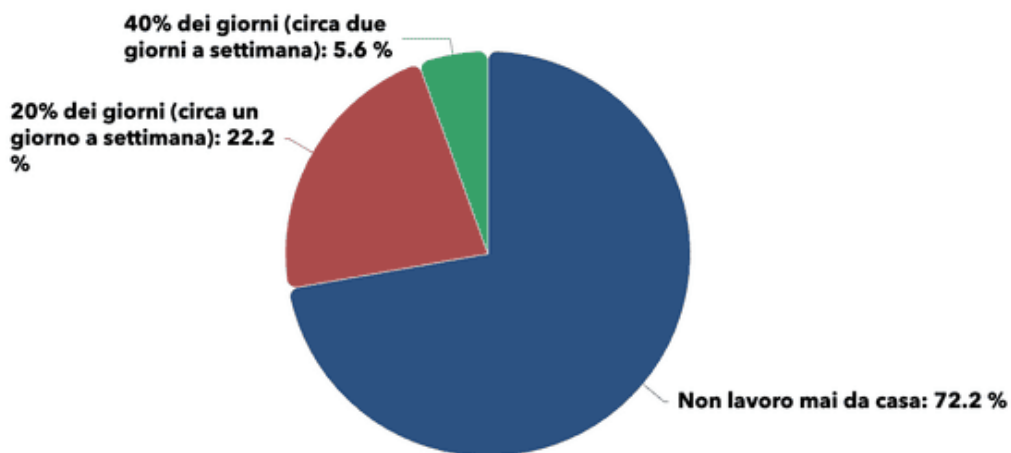
36 su 36 hanno risposto

	Dopo le 19	Tra le 18 e le 19	Tra le 17 e le 18	Tra le 16 e le 17	Prima delle 16	
	0%	25%	72%	0%	3%	Lunedì
	3%	22%	75%	0%	0%	Martedì
	3%	25%	69%	0%	3%	Mercoledì
	0%	25%	75%	0%	0%	Giovedì
	0%	17%	67%	17%	0%	Venerdì



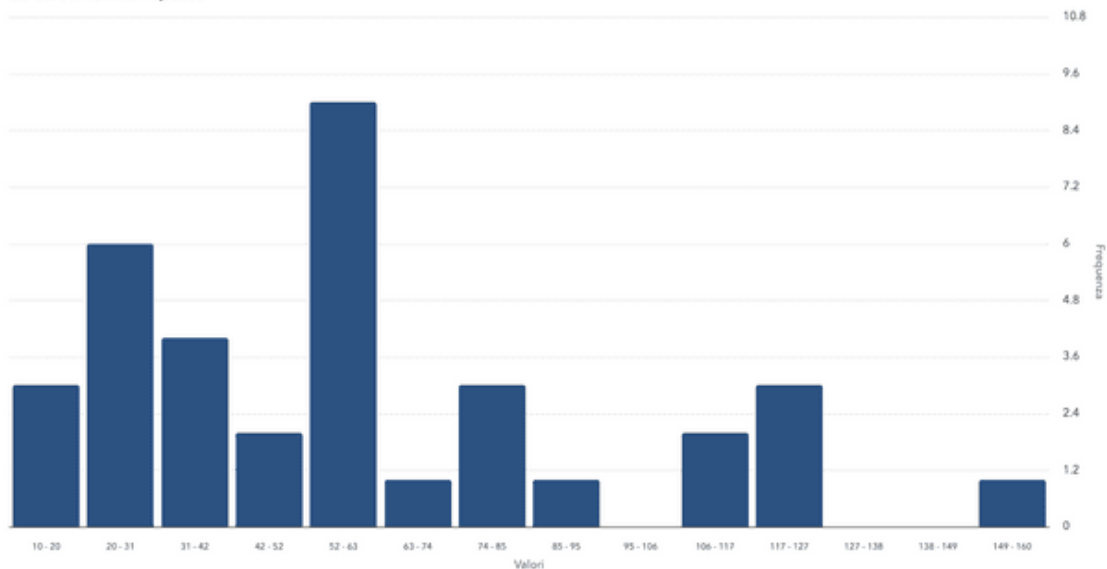
Qual è la percentuale tipica di giorni in cui lavori da casa in un mese?

36 su 36 hanno risposto



Quanto *tempo* risparmi o risparmiaresti nello spostamento casa-lavoro al giorno svolgendo lo smart working?

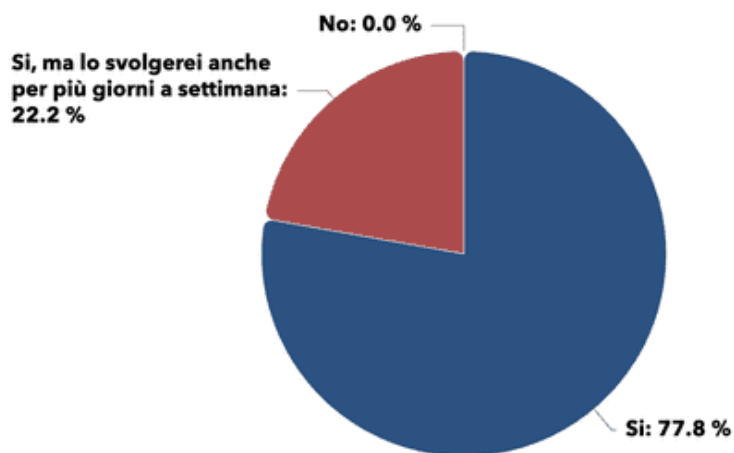
36 su 36 hanno risposto





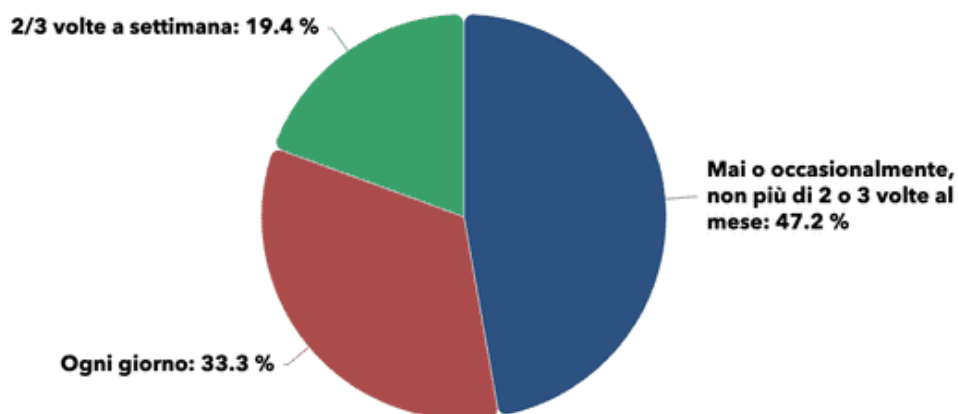
Sei soddisfatto della politica di smart working che l'azienda offre?

36 su 36 hanno risposto



Con quale frequenza ti capita di spostarti per motivi di servizio?

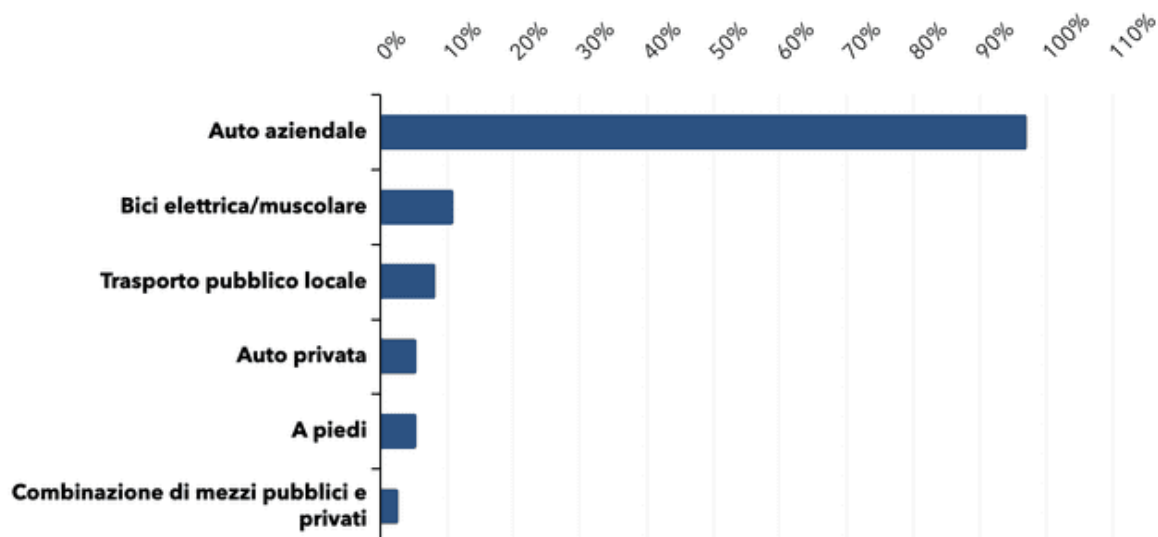
36 su 36 hanno risposto





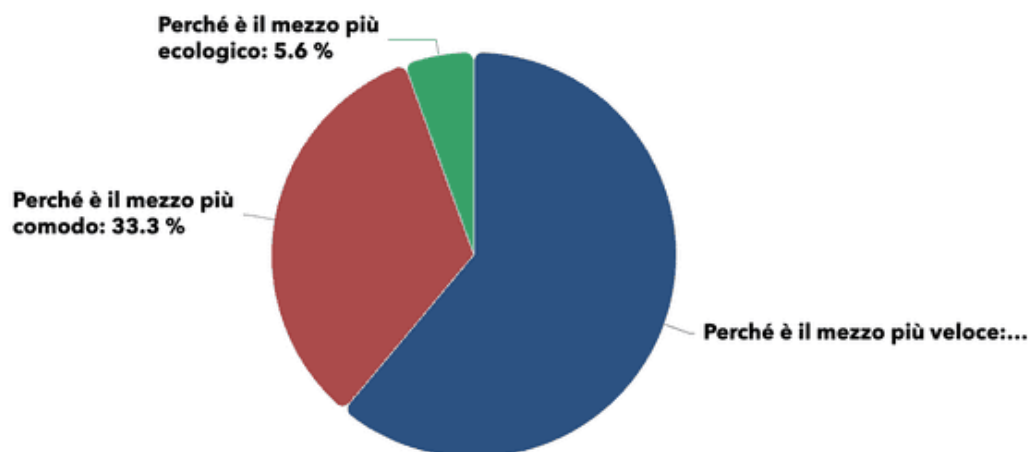
Con quale modalità ti sposti prevalentemente durante gli spostamenti di servizio?

36 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)



Perché scegli questa modalità per gli spostamenti di servizio?

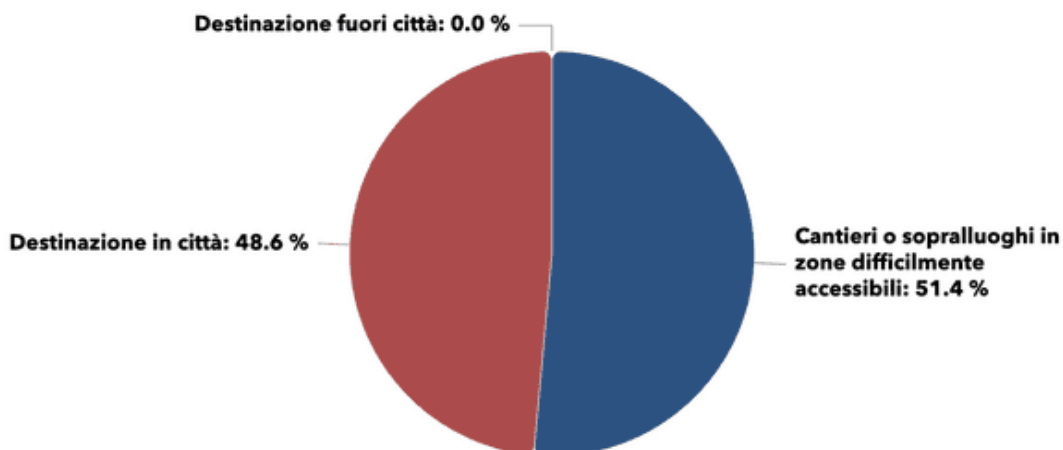
36 su 36 hanno risposto





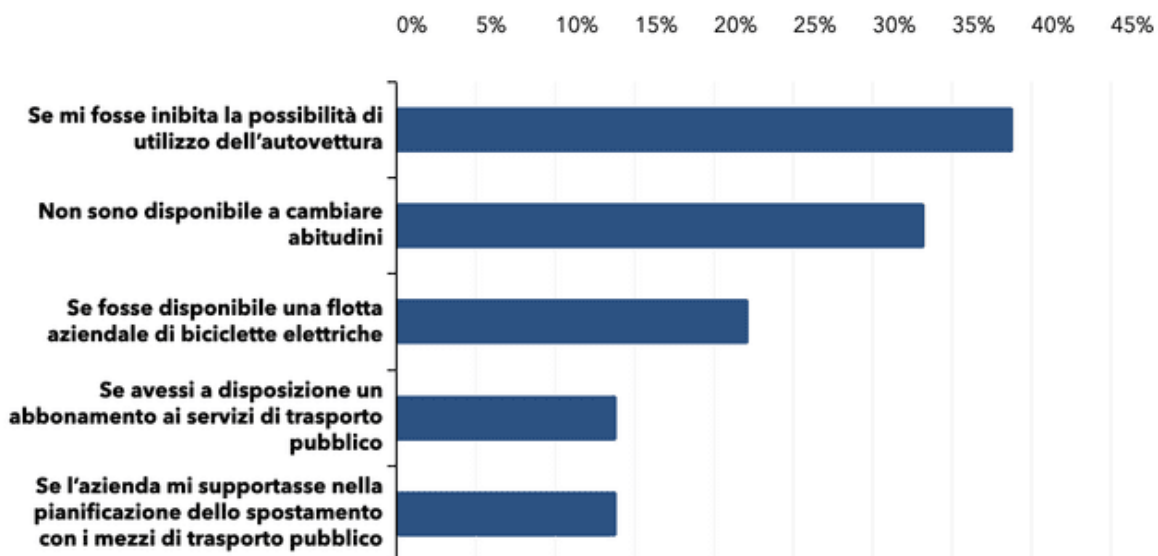
Dove ti rechi più frequentemente per motivi di servizio?

35 su 36 hanno risposto



A quali condizioni saresti disponibile a cambiare le tue abitudini per gli spostamenti di servizio?

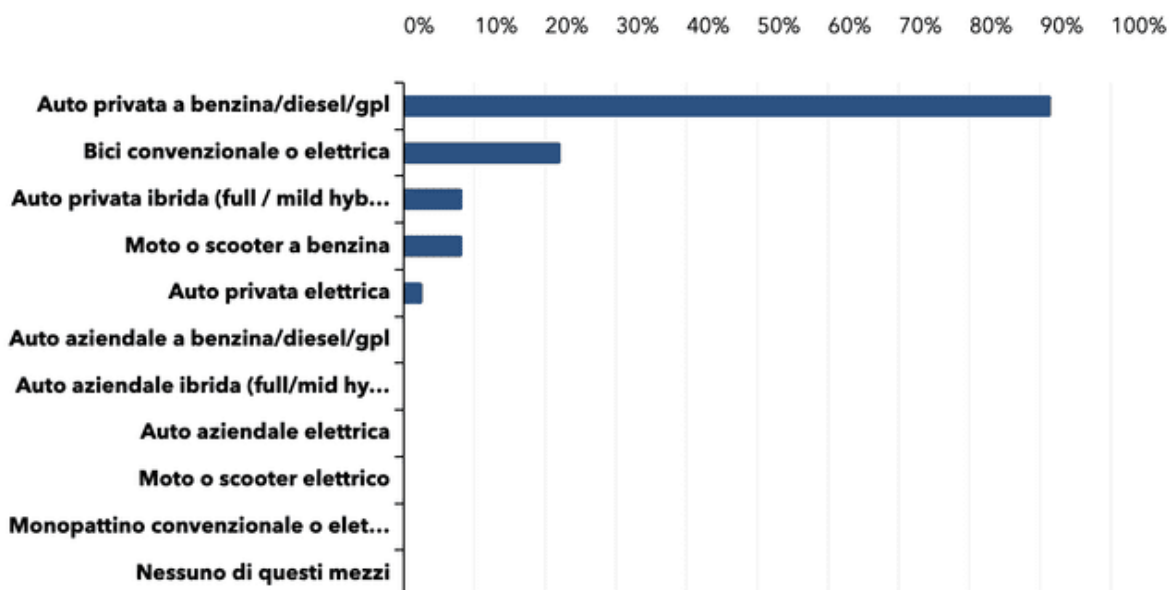
36 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)





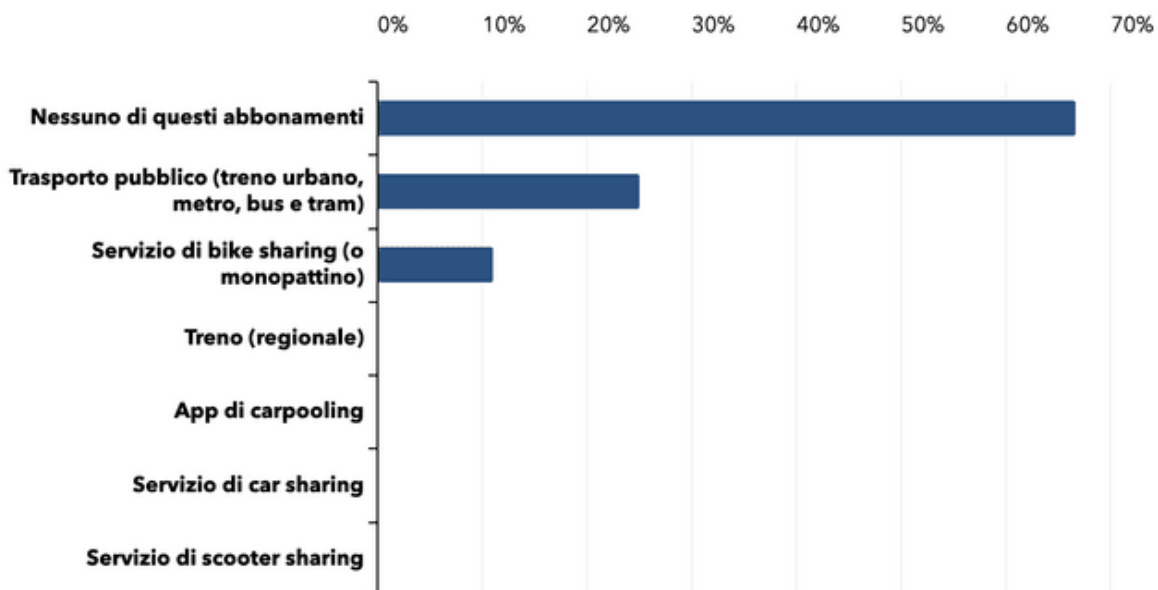
Di quali mezzi di trasporto privato disponi?

36 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)



Di quali abbonamenti a servizi di trasporto pubblico/privato disponi?

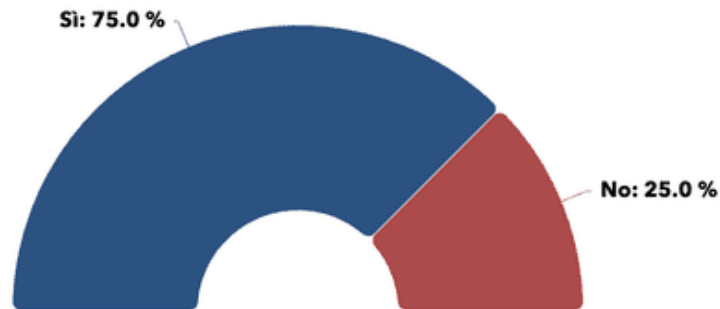
36 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)





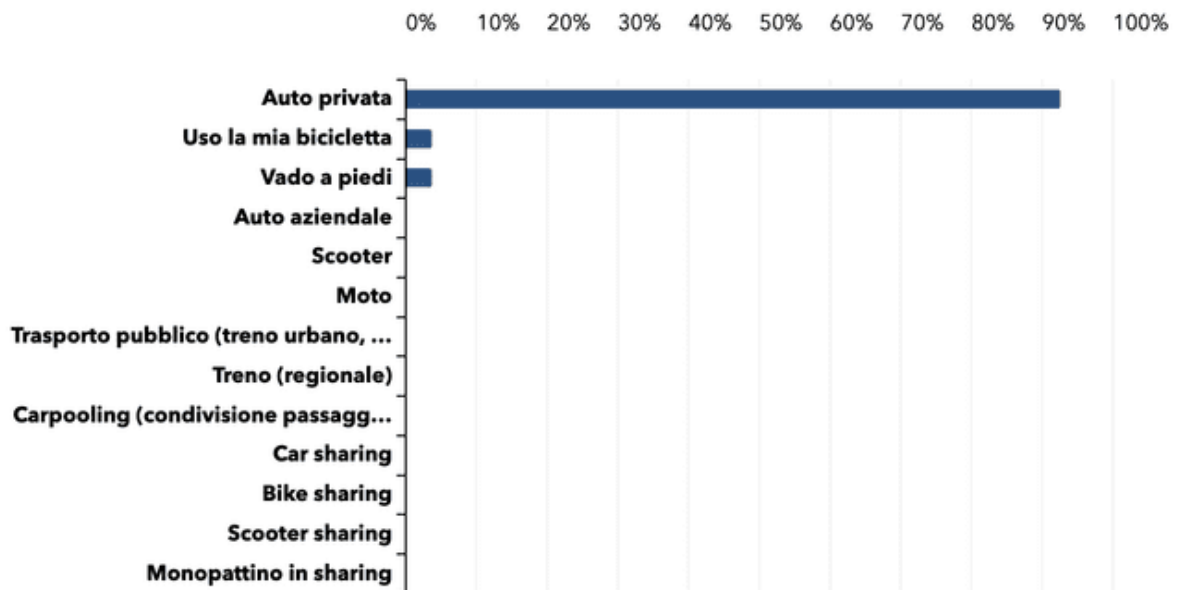
Tipicamente utilizzi un solo mezzo di trasporto per recarti a lavoro?

36 su 36 hanno risposto



Qual è il principale mezzo di trasporto che utilizzi per recarti a lavoro?

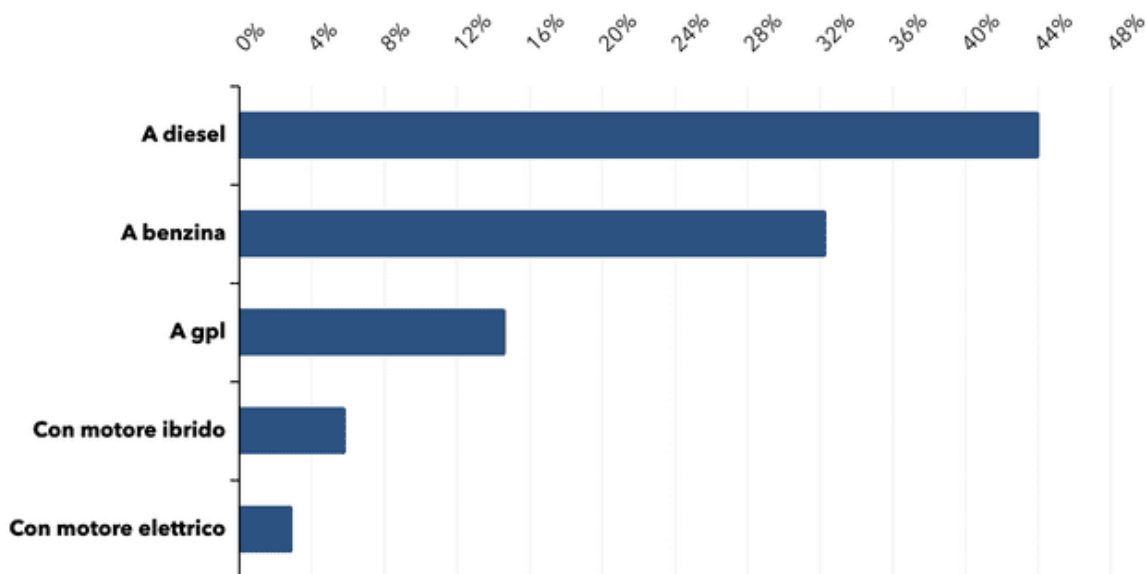
27 su 36 hanno risposto





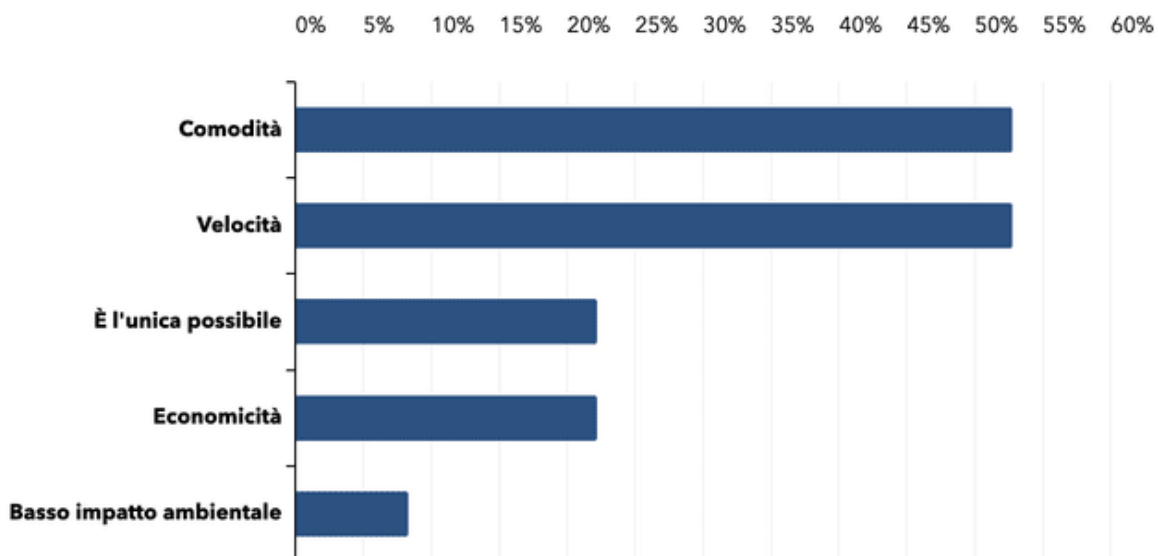
Com'è alimentata l'auto che utilizzi per recarti a lavoro?

34 su 36 hanno risposto



Per quali principali motivazioni prediligi la modalità di spostamento che hai indicato?

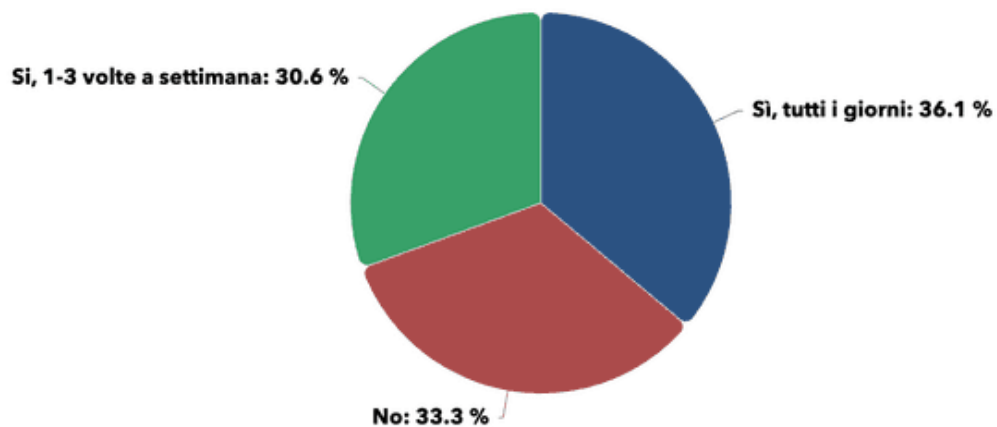
36 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)





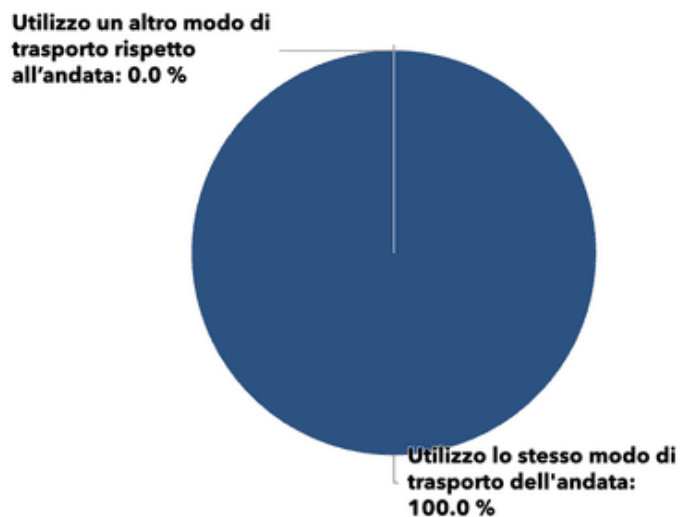
Abitualmente, fai delle tappe intermedie quando torni dal lavoro (es. gestione dei figli, commissioni, impegni ecc.)?

36 su 36 hanno risposto



Quale modo di trasporto utilizzi al ritorno verso casa?

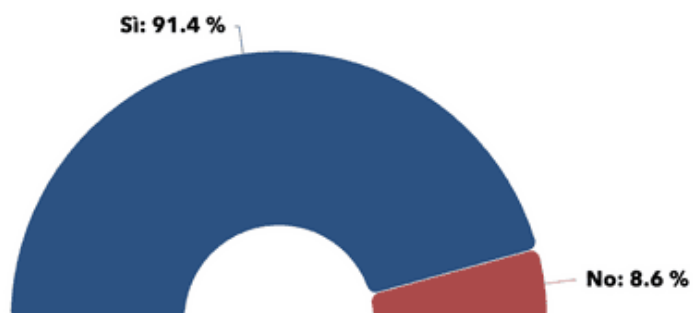
36 su 36 hanno risposto





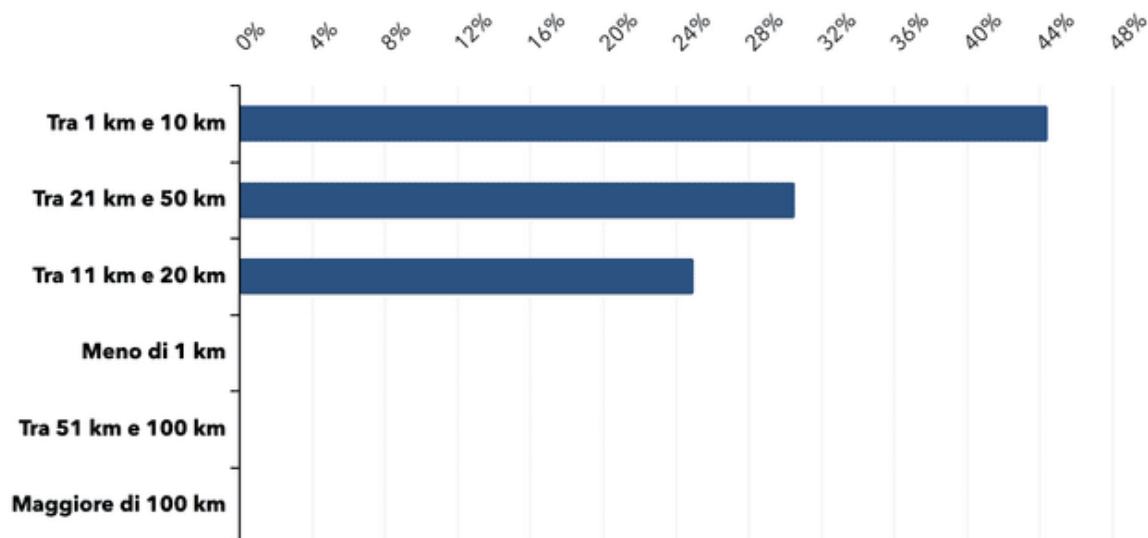
Nella stagione opposta a quella attuale, utilizzi gli stessi mezzi di trasporto di quella attuale?

35 su 36 hanno risposto



Qual è la distanza media che impieghi abitualmente per recarti a lavoro (singolo viaggio giornaliero di andata)?

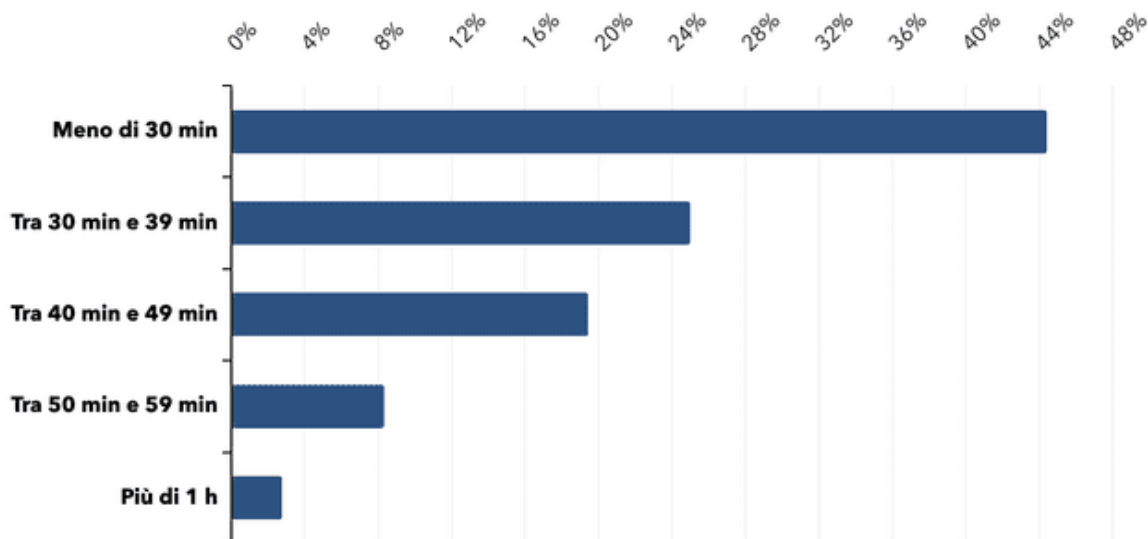
36 su 36 hanno risposto





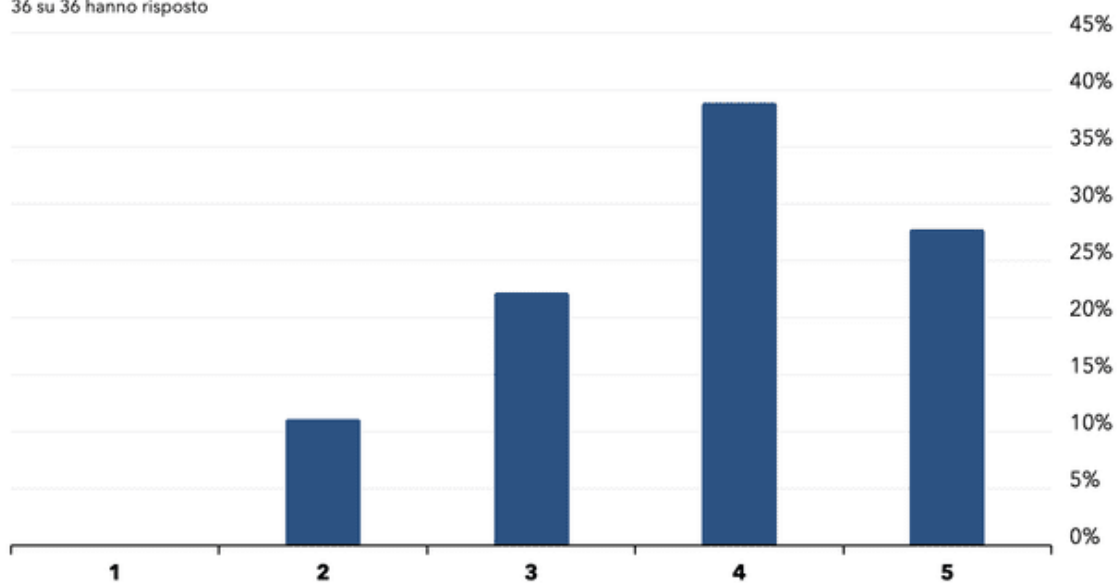
Qual è il tempo medio che impieghi tipicamente per andare a lavoro (singolo viaggio giornaliero di andata)?

36 su 36 hanno risposto



Quanto sei soddisfatto da 1 a 5 della tua abituale modalità di spostamento casa lavoro?

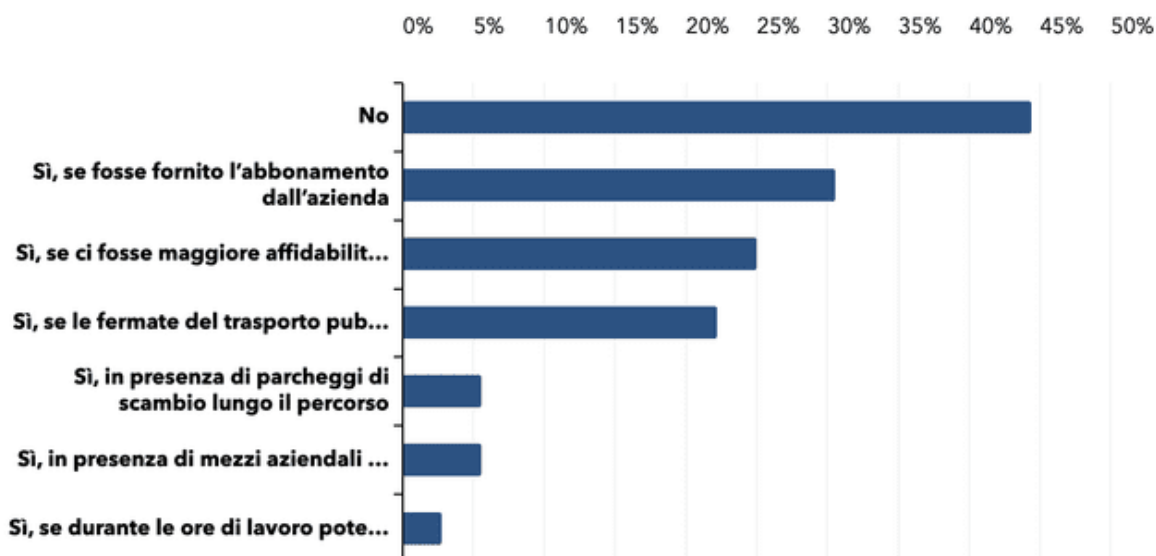
36 su 36 hanno risposto





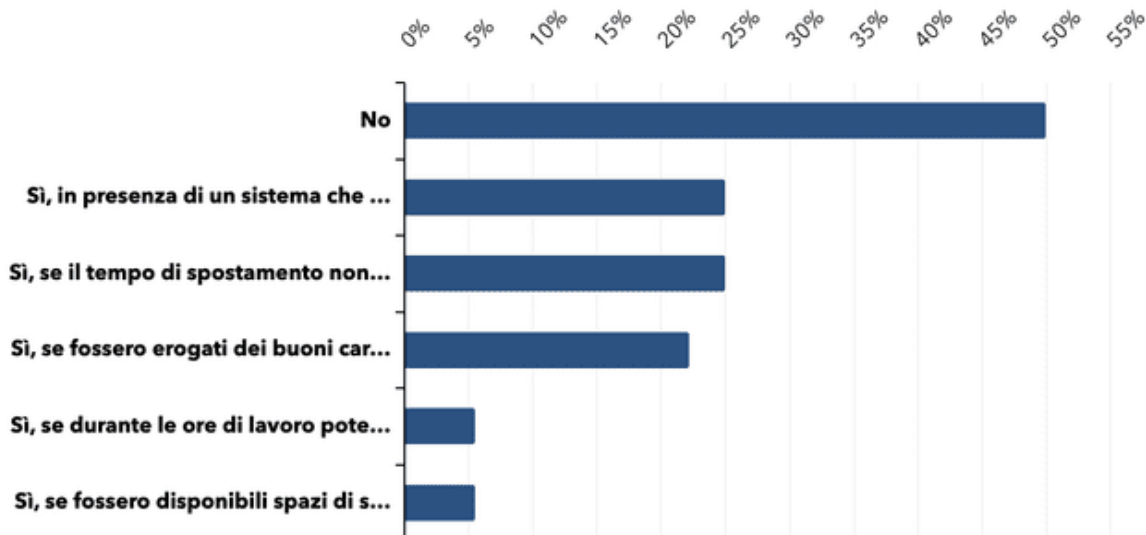
Saresti disposto ad utilizzare il trasporto pubblico (TP) per andare a lavoro almeno 2 giorni alla settimana?

36 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)



Saresti disposto ad utilizzare il CARPOOLING per andare a lavoro almeno 2 giorni alla settimana?

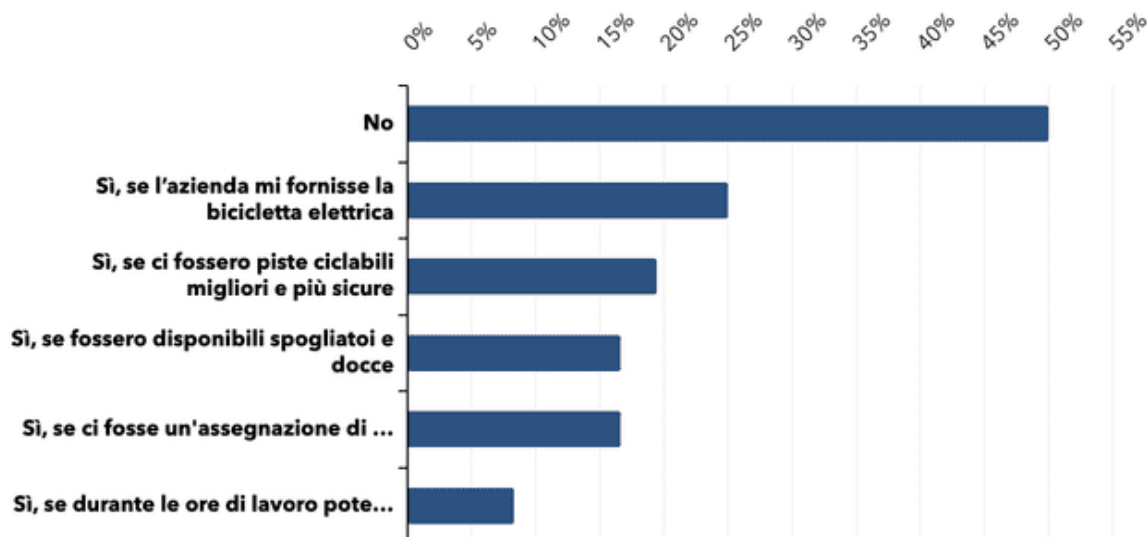
36 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)





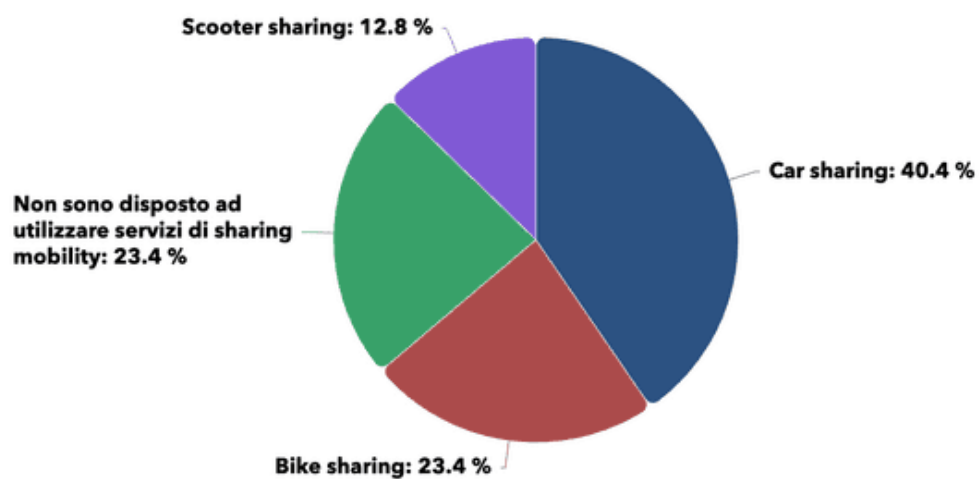
Saresti disposto a utilizzare la BICICLETTA per andare a lavoro almeno 2 giorni alla settimana?

36 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)



Quale tipologia di sharing preferiresti utilizzare?

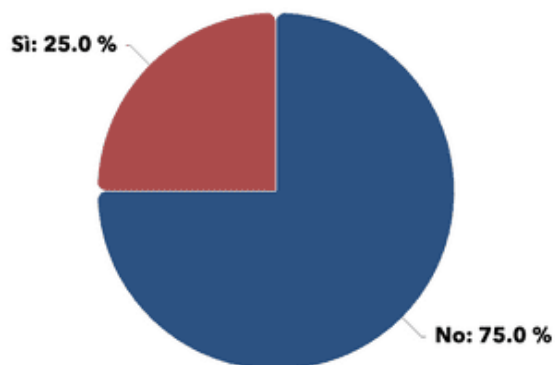
36 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)





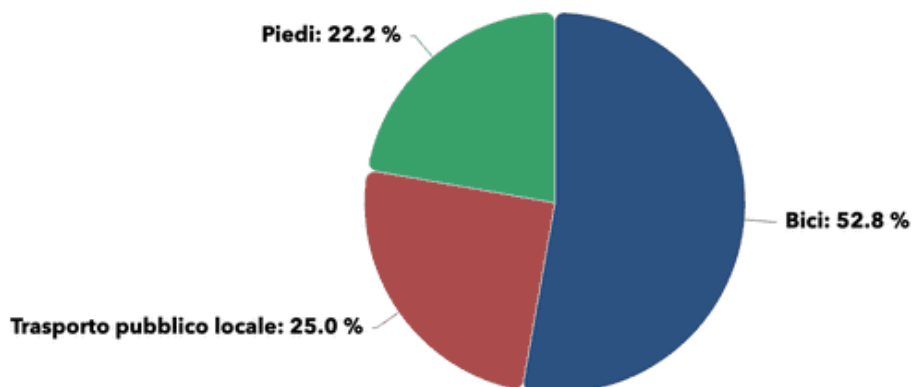
Se l'azienda ti mettesse a disposizione un abbonamento di trasporto a prezzo scontato valido solo per il tragitto casa-lavoro e per le corrispondenti fasce orarie di ingresso e uscita saresti disposto a utilizzarlo?

36 su 36 hanno risposto



Saresti disposto ad usare uno dei seguenti mezzi se fosse predisposta un'app di gamification che premia i tuoi comportamenti sostenibili?

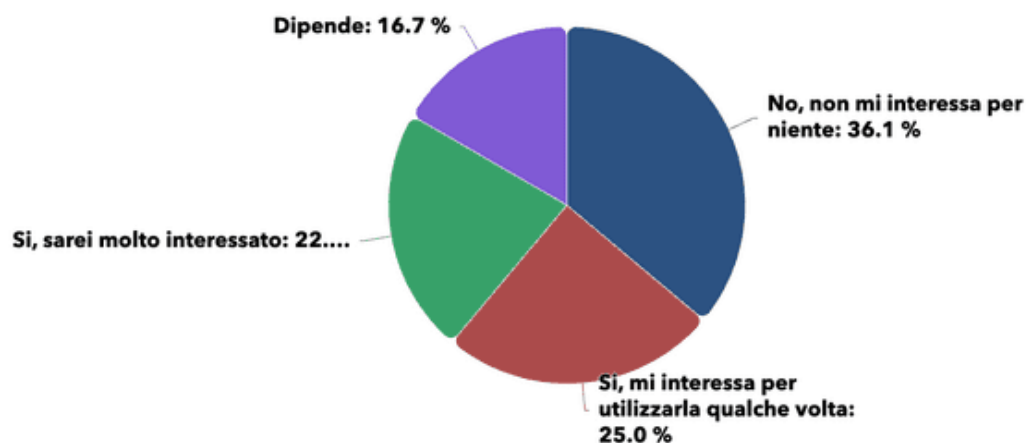
36 su 36 hanno risposto





Saresti interessato se l'azienda mettesse a disposizione un servizio di car sharing privato, cioè l'utilizzo della macchina aziendale con tariffe agevolate, dopo il lavoro per andare/tornare da casa?

36 su 36 hanno risposto



A quali condizioni saresti interessato?

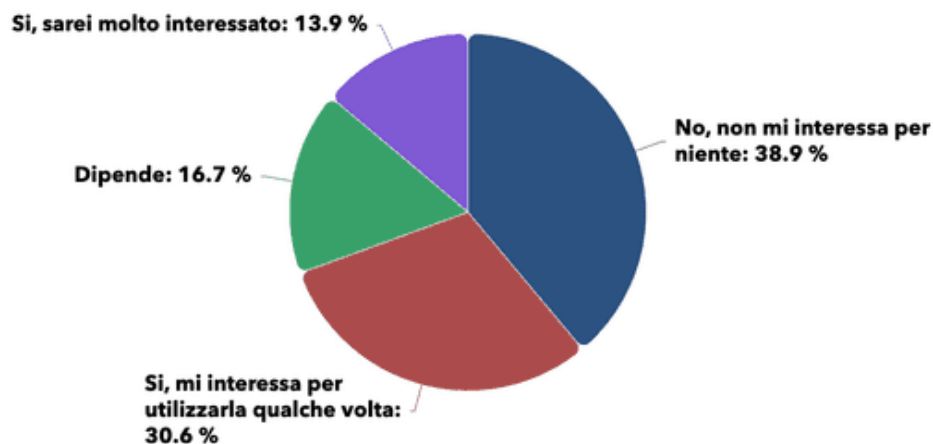
4 su 36 hanno risposto





Saresti interessato se l'azienda mettesse a disposizione un servizio di car sharing privato, cioè l'utilizzo della macchina aziendale con tariffe agevolate, il weekend?

36 su 36 hanno risposto



A quali condizioni saresti interessato?

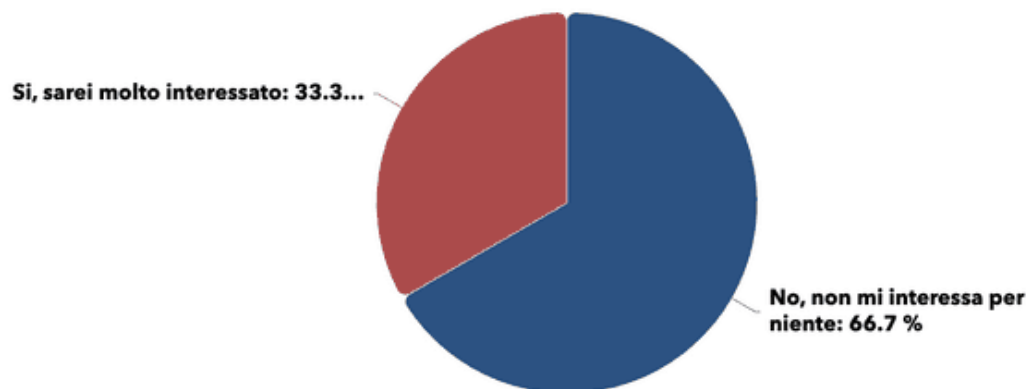
5 su 36 hanno risposto





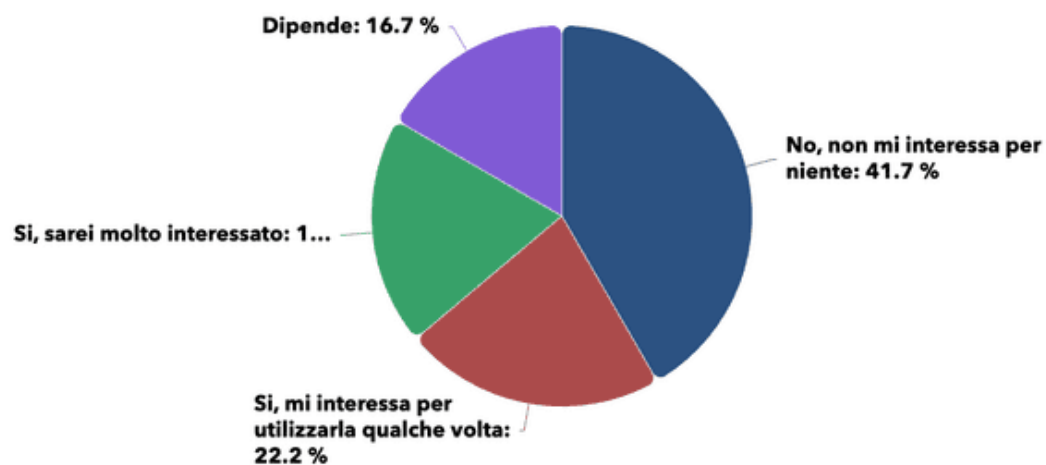
E se ci fosse la possibilità di ridurre la tariffa di noleggio (del car sharing privato) condividendo la vettura in carpooling?

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





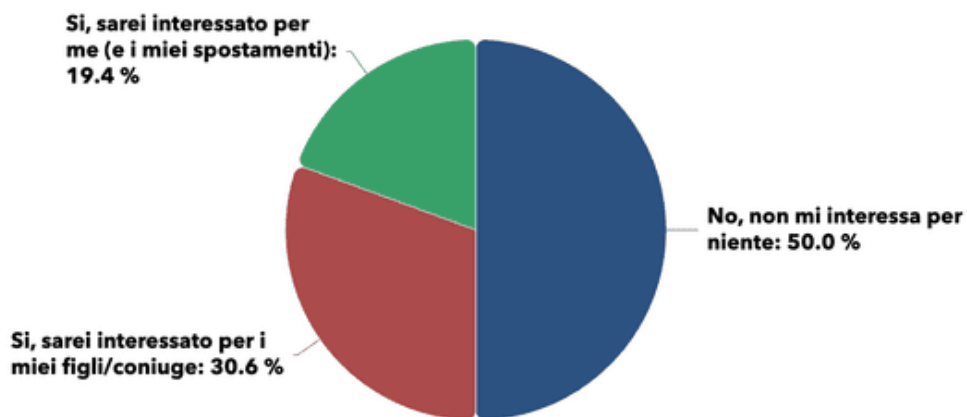
A quali condizioni saresti interessato?

5 su 36 hanno risposto



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)



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

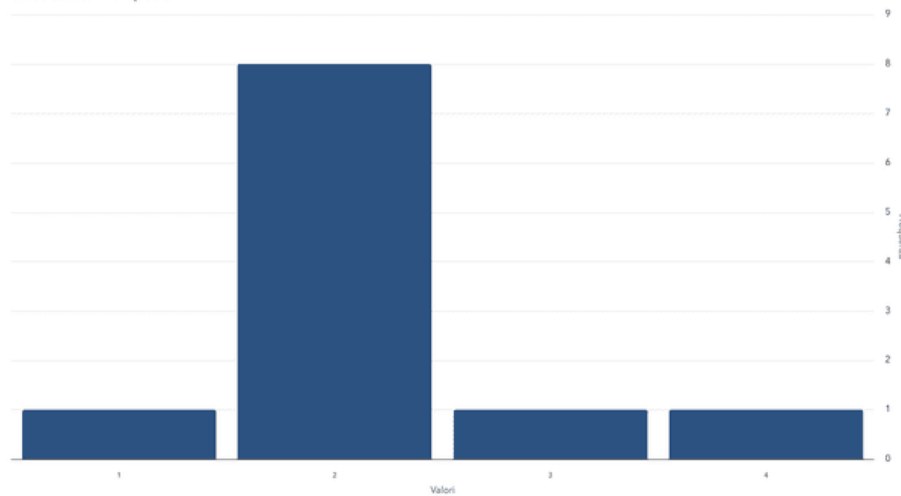
33 su 36 hanno risposto





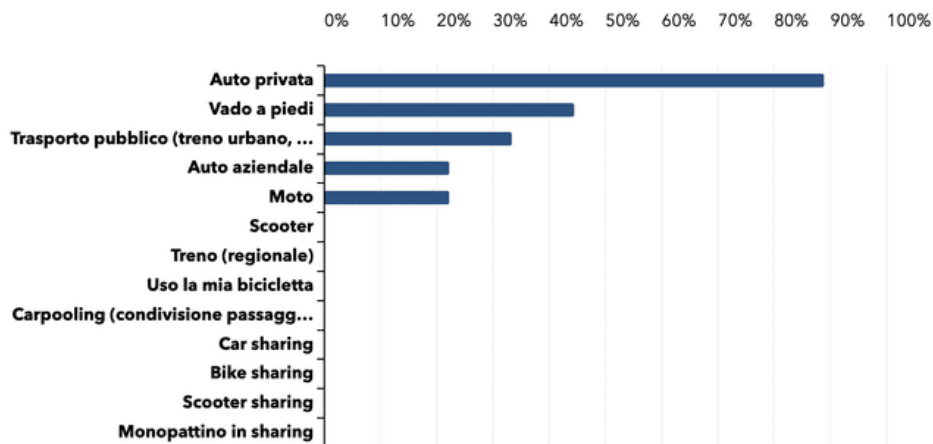
Per un totale di quanti abbonamenti?

11 su 36 hanno risposto



Com'è composta la combinazioni di mezzi di trasporto che utilizzi abitualmente per andare a lavoro?

9 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)



Com'è alimentata la moto/lo scooter che utilizzi per recarti a lavoro?

2 su 36 hanno risposto

