

Piano per gli spostamenti casa-lavoro in UNIMORE – Anno2025

(ai sensi dell'articolo 229, comma 4, del Dl 34/2020, convertito dalla legge 77/2020 e
del Dec. Int. n.179 del 12 maggio 2021)

Approvato dal Consiglio di Amministrazione del 30/01/2026 (SA del 26/01/2026)

Indice

1 PREMESSA <i>Aggiornamento rispetto al Piano degli spostamenti casa-lavoro di Ateneo dell'anno 2024</i>	PAG 3
2 PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI	PAG 7
2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'ateneo e dell'offerta di trasporto	PAG 7
2.1.1 Condizioni strutturali	PAG 7
Personale strutturato in servizio alla data dell'1.1.2025	PAG 7
Ricognizione in tutte le strutture di ateneo dei parcheggi auto moto, biciclette e utilizzo di auto proprie (anche elettriche, ibride o plug-in)	PAG 11
Orario di lavoro: orari di apertura e di chiusura per ciascuna giornata della settimana	PAG 13
Numero di accessi degli studenti nell'ateneo	PAG 14
2.1.2 Condizioni dell'offerta di trasporto: modifiche intervenute rispetto al PSCL 2024	PAG 15
A) Sede di Mantova	PAG 16
B) Sede di Carpi	PAG 22
2.1.3 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro della platea degli studenti anno 2024	PAG 22
2.2 Matrice degli spostamenti casa-lavoro:	PAG 57
- del personale tecnico-amministrativo	PAG 57
- del personale docente/ricercatore	PAG 60
- degli studenti	PAG 63
3 PARTE PROGETTUALE	PAG 68
3.1.1 Analisi dei risultati e delle attività realizzate nell'anno 2024 in UNIMORE rispetto agli obiettivi fissati	PAG 68
3.1.2 Programma di implementazione	PAG 80
4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO	PAG 83

1. Premessa

Aggiornamento rispetto al Piano degli spostamenti casa-lavoro di Ateneo dell'anno 2024

L'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia ha approvato il proprio Piano Spostamenti casa-lavoro di Ateneo l'anno 2024, con delibera del Consiglio di amministrazione del 20/12/2024 (SA del 14/1/2025), alla luce di quanto disposto dalle "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)" (approvate con Decreto Interdirettoriale n. 209 del 4 agosto 2021) in seguito all'emanazione del Decreto del Ministero della Transizione Ecologica di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile del 12 maggio 2021 n.179.

Le Linee guida sono uno strumento utile per Enti e imprese tenuti all'adozione annuale dei PSCL e contengono indicazioni operative e metodologiche sulle procedure da seguire e da implementare affinché l'analisi del contesto, sia all'interno che all'esterno della realtà aziendale di riferimento, permetta di pianificare e realizzare le misure ritenute effettivamente necessarie al fine di consentire una riduzione strutturale e permanente della mobilità sistematica casa-lavoro. Le linee guida suggeriscono una struttura del PSCL suddivisa in tre fasi:

- 1) fase di analisi;
- 2) fase progettuale;
- 3) fase attuativa (o di implementazione).

Nel presente Piano i termini per titoli, i ruoli e le cariche declinate rispetto ad un genere devono intendersi riferiti a tutti i generi. Nella redazione degli atti, l'ateneo utilizza la lingua italiana con valore inclusivo nella consapevolezza, nel rispetto e nella valorizzazione delle differenze di genere

Il PSCL 2024, realizzato in ottemperanza alle modalità attuative previste da tale Decreto comprensive di tali fasi, contiene gli aggiornamenti rispetto alle attività ed alle iniziative che sono state realizzate già a partire dall'anno 2017. In particolare, è stata fatta un'analisi dell'indagine degli spostamenti casa-lavoro da parte del personale sia docente che PTA somministrata nel mese di ottobre 2022. Tale analisi è stata arricchita dei dati acquisiti dagli studenti ai quali nel periodo estivo era stato somministrato un questionario obbligatorio in corrispondenza delle domande di immatricolazione. Le risposte risultanti dell'anno 2022 sono state confrontate con quelle dell'anno 2017. L'aver esteso il questionario alla platea degli studenti ha consentito di elaborare dati maggiormente significativi dal punto di vista numerico (Gli studenti sono 23.000 mentre il PTA e docenti che hanno risposto erano 726 su 1967 dipendenti). In seguito a tali indagini si è proceduto ad attuare una serie di iniziative, anche in collaborazione con il Comune di Modena e quello di Reggio Emilia, rivolte in particolare all'incentivazione dell'utilizzo della bicicletta o della mobilità lenta e alla partecipazione del Mobility Manager ad eventi formativi ed informativi e di divulgazione (23/05/2024 presso Tecnopolo MOBILITÀ E TERRITORIO: VERSO UNA MOBILITÀ PIÙ INTELLIGENTE E SOSTENIBILE organizzato dalla fondazione RE; 20/26/2/2025 e 4/11/3/2025 partecipazione al corso "Il mobility management",

18/19/06/2025 partecipazione alla “25° conferenza sulla mobilità sostenibile – Mobidixit” organizzata da Euromobility con la partecipazione della ministra delle infrastrutture e dei Trasporti, 18/09/2024 e 25/10/2024 incontri con l’associazione SCRAT per la redazione del PSCL in collaborazione con il comune di RE) . In seguito a diversi incontri tenuti presso il Tecopolo di RE anche con le aziende che hanno sede nel Parco Innovazione è scaturita la necessità e volontà di costituire un TEAM di Mobility Manager per affrontare le numerose problematiche derivanti dal grande assembramento di auto parcheggiate nella zona; MOBILITA’ SOSTENIBILE, PARCHEGGI, QUALITA’ DELL’ARIA, sono temi su cui il Team si vuole confrontare con tutte le realtà attive all’interno di Parco Innovazione, con l’obiettivo di creare una community, per dividerne le esigenze, aggiornare la P.A. e trovare soluzioni, passando per la formazione ed il successivo coinvolgimento di un Team di Mobility Manager, che possano trasmettere in modo capillare e tempestivo le specifiche istanze di ogni realtà e riportarne i dati utili al coordinatore, allo scopo di mettere in campo con la collaborazione di tutte le parti, iniziative concrete finalizzate a migliorare la fruizione del posto di lavoro di ognuno di noi, con approccio progettuale e lungimirante. Dall’anno 2021 è stato poi implementato uno studio di fattibilità finalizzato a verificare se sia realizzabile in termini di costi e di domanda l’installazione di colonnine di ricarica per i veicoli elettrici, all’interno delle sedi universitarie o adottare ulteriori soluzioni, mediante anche la somministrazione di ulteriori questionari informativi rivolti sia al personale docente che PTA e studenti.

Per favorire la mobilità ciclabile e la micromobilità sono stati effettuati i seguenti interventi:

- 1) Sottoscrizione in data 23.5.2025 con il Comune di RE di una convenzione “Bike to work” finalizzata a corrispondere incentivi al personale PTA e docente che si sposta in bicicletta per raggiungere il posto di lavoro;
- 2) Divulgazione dell’iniziativa BIKE to work promossa dal Comune di Modena per i propri cittadini;
- 3) Ricognizione in tutte le strutture di ateneo dei parcheggi auto moto, biciclette e utilizzo di auto proprie (anche elettriche, ibride o plug-in) Tale monitoraggio ha permesso di predisporre una mappatura quasi completa (ha risposto il 90% delle strutture intervistate) di tali dotazioni, al fine di valutare eventuali interventi volti a potenziare le rastrelliere, migliorare la collocazione dei parcheggi per auto e biciclette, e innalzare la qualità e la sicurezza di tali postazioni. In quell’occasione le strutture hanno segnalato criticità in merito alla qualità e sicurezza delle postazioni rilevate, nonché proposto alcuni suggerimenti per interventi di riqualificazione degli spazi a servizio dell’utenza.

Al fine di favorire l’utilizzo del trasporto pubblico sono state messe in atto iniziative a favore sia del personale tecnico-amministrativo e cel, dei docenti e ricercatori e per gli studenti:

- 1) Il PTA può beneficiare di agevolazioni sull’acquisto di abbonamenti annuali del trasporto pubblico (Seta, Trenitalia e trasporto a mezzo autofiloviari) concordate con i rappresentanti sindacali;
- 2) Il personale docente e ricercatore, pta cel e studenti/studentesse possono usufruire di una scontistica per viaggi effettuati mediante autolinee a media e lunga percorrenza fino alla data del 15.5.2026.

Gli Studenti/studentesse ed il personale dell’Università di Modena e Reggio Emilia che si spostano frequentemente su percorrenze medio lunghe ha un nuovo mezzo a disposizione per farlo in maniera più

conveniente, sostenibile e senza auto. Tale convenzione permette di ottenere uno sconto del 10% (utilizzabile una volta al mese) sui prezzi di acquisto dei biglietti, prenotando sull'applicazione mobile (APP) di Itabus;

- 3) Mantenimento delle agevolazioni sul trasporto pubblico per la platea degli studenti/studentesse cofinanziato dall'Ateneo.

Sono state realizzate poi misure in sinergia con i comuni di Modena e Reggio Emilia con i quali il Mobility manager si è interfacciato per approfondire le analisi dei dati utili ad interventi più mirati ed efficaci. In particolare è stata fatta una analisi della matrice degli spostamenti casa-lavoro del personale docente, ricercatore PTA e cel al fine di fornire ai comuni una analisi degli spostamenti e verifica capillare delle zone interessate da congestionamento stradale.

Per la platea degli studenti gli uffici hanno verificato di avere a disposizione solamente i dati riguardanti la residenza perciò nei mesi di ottobre/novembre è stato somministrato un questionario che mirava a raccogliere anche i dati dei luoghi di abituale dimora per recarsi nelle sedi universitarie. La matrice casa-università per visualizzare gli spostamenti degli studenti infatti è maggiormente incidente in termini numerici sull'articolazione della mobilità in ateneo e su possibili interventi che si potranno realizzare.

Sono continuati interventi per ridurre la domanda di mobilità: si è dato ampio spazio al lavoro agile ed al telelavoro del personale tecnico-amministrativo e cel con un tetto massimo di lavoro da remoto di due giorni la settimana ampliato per il telelavoro a 4 giornate.

Sono stati organizzati numerosi eventi formativi o le riunioni di gruppi di lavoro del PTA in modalità on line al fine di ridurre gli spostamenti tra le sedi universitarie.

L'Ateneo ha continuato a svolgere azioni di sensibilizzazione del personale e degli studenti al fine di coinvolgerli maggiormente sui temi della mobilità sostenibile promuovendo anche diversi incontri con il Tavolo degli Studenti e la Consulta del Personale tecnico-amministrativo anche al fine di acquisire le loro esigenze e pubblicizzando tramite i canali di unimore-informa ed i social le iniziative portate avanti dall'Ateneo

Il PSCL 2024, come disposto dal Decreto Ministeriale, è stato inviato ai mobility manager d'area dei Comuni territorialmente competenti (comune di Modena e di Reggio Emilia), per una valutazione complessiva da parte di quest'ultimi delle misure previste nel territorio di riferimento e sono stati acquisiti i suggerimenti da loro forniti.

Sempre in conformità a quanto in materia disciplinato, il PSCL viene altresì portato a conoscenza dei dipendenti dell'Ateneo e studenti, mediante pubblicazione sul sito istituzionale (al link <https://in.unimore.it/intra/docinterni/circolare.html?av=91>) e trasmesso a tutti mediante la News Letter settimanale "*Unimore-informa*".

Mediante il presente Piano per l'anno 2025 si intende effettuare un monitoraggio delle attività realizzate e quelle ancora da realizzare e mettere in atto una pianificazione di ulteriori attività sulla base dell'analisi dei dati rilevati per la platea degli studenti nel periodo estivo dell'anno 2024, in esito alla somministrazione di un questionario obbligatorio che ha interessato studenti/studentesse.

Si procede poi all'analisi delle modifiche intervenute nelle condizioni strutturali dell'ateneo e in quelle dell'offerta di trasporto nei comuni di Modena e Reggio Emilia per pianificare, in un'ottica di miglioramento continuo (plan-do-act), ulteriori progetti volti a favorire la mobilità dolce e l'elettrificazione della mobilità, intesa come insieme delle tecnologie che prevedono l'applicazione di dispositivi elettrici ed elettronici al fine di incrementare la sostenibilità ambientale, economica e sociale dei sistemi di trasporto.

Mediante questo Piano si intende verificare quali ulteriori strumenti è possibile adottare per favorire modalità di spostamento più sostenibili ed intervenire nelle abitudini di spostamento di dipendenti e studenti/studentesse.

In particolare, sono stati analizzati le matrici di spostamento casa-lavoro, casa-università del pta docenti e studenti studentesse e sono state fatte ulteriori elaborazioni del questionario somministrato agli studenti nel periodo estivo dell'anno 2024.

Vengono qui riportati il materiale esplicativo e le tabelle riassuntive debitamente aggiornate con indicatori di riferimento elaborati dall'Ufficio Relazioni Sindacali dell'Ateneo, utilizzati per approfondire le analisi soprariportate.

Si evidenzia come il PSCL 2025 sia stato elaborato con la collaborazione non solo del Mobility manager e dell'Ufficio Relazioni Sindacali ma anche con il prezioso supporto e col coinvolgimento dei organi istituzionali del territorio per la pianificazione degli interventi in materia di mobilità e sostenibilità, della Direzione tecnica, in particolare, dell'Ing. Stefano Savoia che cura, pianifica e gestisce gli interventi edilizi e l'organizzazione degli spazi per la riqualificazione energetica e l'implementazione dei provvedimenti tecnici all'interno dell'Ateneo per favorire e supportare le azioni di sostenibilità ambientale e delle sue collaboratrici ing. Francesca Despini ed ing. Sofia Costanzini che hanno collaborato per la somministrazione del questionario agli studenti nell'anno 2024 ed al PTA e docenti/ricercatori nell'anno 2025 .

Unimore aderisce alla RUS, Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile promossa dalla CRUI nel 2015, che coordina e condivide le esperienze di tutti gli Atenei italiani sui temi della sostenibilità ambientale e della responsabilità sociale. Gli Atenei della RUS si impegnano ad orientare le proprie attività istituzionali verso i 17 Sustainable Development Goals (SDGs), obiettivi di sostenibilità integrata contenuti nell'Agenda 2030 dell'ONU.

Unimore è accreditato UNFCCC -United Nations Framework Convention on Climate Change. Unimore è fra i sottoscrittori del Patto per il Lavoro e per il Clima della Regione Emilia Romagna (20 dicembre 2020) e contribuisce a tavoli regionali (Agenda 2030 e Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile, cabina di regia Plastic -FreER). Unimore è stakeholder del Comune di Modena nel progetto Zero Carbon City e del Comune di Reggio Emilia nel progetto PROSPERA, e condivide il Piano d'Azione locale per zero emissioni di carbonio al 2050.

Le attività dell'Ateneo generano un impatto con potenziali ricadute sia sull'ambiente che sulla salute dell'uomo. Per armonizzare le attività istituzionali e migliorare la gestione degli aspetti ambientali, in collaborazione con le direzioni ed i servizi di Ateneo deputati a settori specifici, è già attivo un osservatorio permanente dello stato della sostenibilità dell'Ateneo (<http://www.unimoresostenibile.unimore.it/>) sui temi

trasversali indicati dalla RUS (cambiamenti climatici, cibo, educazione, energia, inclusione e giustizia sociale, mobilità, risorse e rifiuti) e si intende istituire formalmente un gruppo interdisciplinare composto da referenti di dipartimenti dell'ateneo. L'Ateneo ha avviato un processo di quantificazione dei propri impatti ambientali, che comprende: – il monitoraggio delle emissioni di CO2, con inventario annuale, e la valutazione della Carbon Footprint di Unimore, secondo gli indicatori definiti dalla RUS; – l'analisi del ciclo di vita (Environmental Product Declaration - EPD) di un dipartimento della propria organizzazione – il monitoraggio annuale della mobilità della propria popolazione universitaria negli spostamenti casa-lavoro. Nel periodo di riferimento i monitoraggi annuali di emissioni di CO2 e mobilità verranno sviluppati a livello di singola struttura (dipartimento/campus) oltre che per l'Ateneo nel suo complesso, al fine di evidenziare eventuali criticità; l'analisi EPD potrà essere estesa ad altre strutture dell'Ateneo alla luce del risultato ottenuto nella prima applicazione fatta.

2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'ateneo e dell'offerta di trasporto

2.1.1 Condizioni strutturali

Di seguito vengono evidenziate le condizioni strutturali ed organizzative dell'Ateneo di Modena e Reggio Emilia suddivise per sede:

Personale strutturato in servizio alla data dell'1.1.2025 confrontato con il personale in servizio alla data dell'1.1.2023

Tabella n.1: n. personale tecnico amministrativo con contratto a tempo indeterminato, docente e ricercatore suddiviso per sede:

SEDI DI MODENA

SEDE: VIA UNIVERSITA' e VIA DONZI

	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021		PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2023		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2025		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale
	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE			TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE		
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	152	14	187	13	23%	-7%	223	15	19%	15%
PERSONALE DOCENTE	0	0	0	0			0	0		
PERSONALE RICERCATORE	0	0	0	0			0	0		

SEDE: VIA SAN GEMINIANO

	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021		PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2023		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2025		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale
	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE			TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE		
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	16	2	14	2	-13%	0%	9	0	-36%	-100%
PERSONALE DOCENTE	19	9								
PERSONALE RICERCATORE	7	2								

SEDE: VIA SANT'EUFEMIA

	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021		PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2023		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2025		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale
	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE			TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE		
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	21	2	23	3	10%	50%	25	0	9%	-100%
PERSONALE DOCENTE	35	1								
PERSONALE RICERCATORE	8	1								

SEDE: VIA J. BERENGARIO

	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021		PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2023		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2025		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale
	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE			TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE		
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	21	5	19	4	-10%	-20%	20	5	5%	25%
PERSONALE DOCENTE	46	2								
PERSONALE RICERCATORE	15	1								

SEDE: VIA CADUTI IN GUERRA

	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021		PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2023		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2025		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale
	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE			TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE		
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	8	0	1	0	-88%	0%	1	0	0%	0%
PERSONALE DOCENTE	2	0								
PERSONALE RICERCATORE	1	1								

SEDE: VIA CAMPI

	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021		PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2023		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2025		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale
	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE			TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE		
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	139	14	144	12	4%	-14%	162	7	13%	-42%
PERSONALE DOCENTE	155	4								
PERSONALE RICERCATORE	68	2								

SEDE: VIA VIVARELLI

	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021		PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2023		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2025		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale
	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE			TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE		
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	32	8	33	6	3%	-25%	35	5	6%	-17%
PERSONALE DOCENTE	79	2								
PERSONALE RICERCATORE	30	0								

SEDE: LARGO DEL POZZO/Baggiovara

	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021		PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2023		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2025		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale
	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE			TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE		
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	96	15	90	12	-6%	-20%	97	10	8%	-17%
PERSONALE DOCENTE	86	6								
PERSONALE RICERCATORE	41	7								

SEDI DI REGGIO EMILIA
SEDE: VIA G. AMENDOLA

	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021		PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2023		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2025		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale
	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE			TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE		
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	18	4	13	6	-28%	50%	21	3	62%	-50%
PERSONALE DOCENTE	67	1								
PERSONALE RICERCATORE	25	0								

SEDE: VIA A. ALLEGRI

	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021		PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2023		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2025		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale
	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE			TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE		
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	31	4	28	3	-10%	-25%	33	3	18%	0%
PERSONALE DOCENTE	41	1								
PERSONALE RICERCATORE	13	1								

SEDE: VIA TIMAVO ex SEMINARIO VESCOVILE

	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021		PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2023		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale	PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2025		Variazione % tempo pieno	Variazione % tempo parziale
	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE			TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE		
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	5	0	6	0	20%	0%	12	0	100%	
PERSONALE DOCENTE	14	1								
PERSONALE RICERCATORE	4	2								

TOTALI

	totali 2021			totali 2023				totali 2025			
	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	TOT	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	TOT	%	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	TOT	%
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	539	68	607	557	61	618	1,81%	638	48	686	11,00%
PERSONALE DOCENTE	544	27	571	612	26	638	11,73%				
PERSONALE RICERCATORE	212	17	229	212	7	219	-4,37%				

Ricognizione in tutte le strutture di ateneo dei parcheggi auto moto, biciclette e utilizzo di auto proprie (anche elettriche, ibride o plug-in):

Nel corso dell'anno 2025, in applicazione dell'obiettivo n. 1 del PSCL 2024, è stato effettuato un monitoraggio tra le varie strutture dell'ateneo per rilevare il numero di aree di sosta per auto, postazioni per biciclette (rastrelliere o velostazioni), e altre infrastrutture analoghe presenti in prossimità delle sedi universitarie.

Nella seguente tabella n.2 vengono evidenziati tali dati raccolti suddivisi per struttura/Dipartimento o edificio:

Tabella n. 2

PSCL 2025

Dec. Intern. del 12/05/2021 n.79

AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI

Dipartimento	n. Auto disponibili		n. Aree sosta posti auto		n. Posti moto		n. Porta biciclette		n. Posti biciclette per ogni portabici	Zona deposito monopattini	Spogliatoi con presenza di docce	Note
MO01 - Rettorato	A noleggio	2	n posti auto riservati ai dipendenti	nessuno	n posti moto riservati ai dipendenti	nessuno	Porta biciclette non coperte	4	60	0	0	
	Di proprietà del dip.to/ateneo											
	Elettrica	1-8mw	n posti auto aperti alla collettività	n.p.	n posti moto aperti alla collettività	n.p.	Porta biciclette coperte	nessuno	nessuno	nessuno	nessuno	
	Ibrida Plug in											
	Descrivere il tipo di auto	Doblò cargo					Porta biciclette con box chiuso	nessuno	nessuno	nessuno	nessuno	
MO04 - Sant'Eufemia	A noleggio	0	n posti auto riservati ai dipendenti	0	n posti moto riservati ai dipendenti	0	Porta biciclette non coperte	6	90	0	0	
	Di proprietà del dip.to/ateneo	0										
	Elettrica	0	n posti auto aperti alla collettività	0	n posti moto aperti alla collettività	0	Porta biciclette coperte					
	Ibrida Plug in	0										
	Descrivere il tipo di auto						Porta biciclette con box chiuso					
MO07 - Foro Boario	A noleggio	0	n posti auto riservati ai dipendenti		n posti moto riservati ai dipendenti	0	Porta biciclette non coperte	8	6	0	0	Sarebbe necessario un box chiuso di biciclette riservato al personale UNIMORE. Preciso inoltre che si sono verificati numerosi furti di biciclette. Riguardo al parcheggio delle auto in zona l'unica area libera è il piazzale Tiananmen (piscine Dogali) e spesso questa area è utilizzata per eventi sportivi o altri ed è vietato parcheggiare. I colleghi suggeriscono una convenzione per il parcheggio coperto; inoltre dopo le h.14.00 la zona diventa pericolosa e le colleghe preferiscono pagare il parcheggio.
	Di proprietà del dip.to/ateneo	0										
	Elettrica	0	n posti auto aperti alla collettività		n posti moto aperti alla collettività	2	Porta biciclette coperte	2.	4. bici con chiave del comune .			
	Ibrida Plug in	0										
	Descrivere il tipo di auto	0					Porta biciclette con box chiuso					
MO13 - Orto Botanico	A noleggio	0	n posti auto riservati ai dipendenti	0	n posti moto riservati ai dipendenti	0	Porta biciclette non coperte	n.p.	n.p.	0	0	
	Di proprietà del dip.to/ateneo	0										
	Elettrica	0	n posti auto aperti alla collettività	n.p.	n posti moto aperti alla collettività	n.p.	Porta biciclette coperte	n.p.	n.p.			
	Ibrida Plug in	0										
	Descrivere il tipo di auto	0					Porta biciclette con box chiuso	n.p.	n.p.			

PSCL 2025												
Dec. Intern. del 12/05/2021 n.79												
AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI												
Policlinico	A noleggio	0	n posti auto riservati ai dipendenti		n posti moto riservati ai dipendenti		Porta biciclette non coperte		120	0	0	
	Di proprietà del dip.to/ateneo						Porta biciclette coperte					
	Elettrica		n posti auto aperti alla collettività		n posti moto aperti alla collettività		Porta biciclette con box chiuso					
	Ibrida Plug in											
MO39 - San Geminiano	Descrivere il tipo di auto											
	A noleggio	/	n posti auto riservati ai dipendenti	1 interno al Dipartim.	n posti moto riservati ai dipendenti	0	Porta biciclette non coperte	18	16x6posti=96 2x16posti=32 tot=128 posti	0	0	i portabici sono all'aperto
	Di proprietà del dip.to/ateneo	0					Porta biciclette coperte	0	0			occorrerebbe copertura in plexiglas
	Elettrica	0	n posti auto aperti alla collettività	2 interno al Dipartim.	n posti moto aperti alla collettività	0	Porta biciclette con box chiuso	0	0			
Dief - Campus Ingegneria	Ibrida Plug in	0										
	Descrivere il tipo di auto	/										
	A noleggio	0	n posti auto riservati ai dipendenti	4 Direttore, MR. DG, ospiti - 2 H	n posti moto riservati ai dipendenti	0	Porta biciclette non coperte	21 da 20 2 da 10	tot 230	0	0	
	Di proprietà del dip.to/ateneo	0										
Campus via campi MOS1	Elettrica	0	n posti auto	circa 270	n posti moto	30	Porta biciclette	0	-			
	Ibrida Plug in	0					Porta biciclette con box chiuso	0	-			
	Descrivere il tipo di auto	-										
	A noleggio		n posti auto	41 (esterno)	n posti moto	6	Porta biciclette	28	13	0	1	
Baggiovara: vedi nota in calce alla tabella	Di proprietà del dip.to/ateneo	3										
	Elettrica		n posti auto	101 (v.)	n posti moto	32 (v.)	Porta biciclette	3	15			
	Ibrida Plug in						Porta biciclette con box chiuso	/	/			
	Descrivere il tipo di auto											
Via Amendola	A noleggio	1	n posti auto riservati ai dipendenti	15	n posti moto riservati ai dipendenti	0	Porta biciclette non coperte	14	12			
	Di proprietà del dip.to/ateneo	no					Porta biciclette coperte	0	0			Porta biciclette: 6 Buccola - 4 Morselli - 4 Tamburini
	Elettrica	si	n posti auto aperti alla collettività	0	n posti moto aperti alla collettività	0	Porta biciclette con box chiuso	0	0			Posti auto: 5 Buccola - 5 Morselli 5 Tamburini
	Ibrida Plug in											
Via Amendola - PADIGLIONE BESTA RE10	Descrivere il tipo di auto	Toyota										
	A noleggio	0	n posti auto riservati ai dipendenti	16	n posti moto riservati ai dipendenti	3	Porta biciclette non coperte	6	10	0	0	
	Di proprietà del dip.to/ateneo	1					RASTRELLIERE					
	Elettrica	0	n posti auto aperti alla collettività	1-2 PER CARICO E SCARICO	n posti moto aperti alla collettività	0	Porta biciclette coperte	0				
Piazzale Europa Tecnopolo	Ibrida Plug in	0					Porta biciclette con box chiuso	0				
	Descrivere il tipo di auto	DOBLO'										
	A noleggio	/	n posti auto riservati ai dipendenti	70	n posti moto riservati ai dipendenti	70	Porta biciclette non coperte	0	/	0	0	
	Di proprietà del dip.to/ateneo	0					Porta biciclette coperte	40	14			
Via Allegri	Elettrica	0	n posti auto aperti alla collettività	<200	n posti moto aperti alla collettività	<200	Porta biciclette con box chiuso	0				
	Ibrida Plug in	0										
	Descrivere il tipo di auto											
	A noleggio	0	n posti auto riservati ai dipendenti	63	n posti moto riservati ai dipendenti	63	Porta biciclette non coperte	7	14	0	0	
RE18 - Viale Timavo	Di proprietà del dip.to/ateneo	0					Porta biciclette coperte	0	0			
	Elettrica	0	n posti auto aperti alla collettività	800 (solo a pagamento)	n posti moto aperti alla collettività	800 (solo a pagamento)	Porta biciclette con box chiuso	0	0			
	Ibrida Plug in	0										
	Descrivere il tipo di auto	(Doblo e Scudo)										
RE18 - Viale Timavo	A noleggio	0	n posti auto riservati ai dipendenti	80	n posti moto riservati ai dipendenti	0	Porta biciclette non coperte	10	5	0	0	EDUNOVA: chiede almeno 2 postazioni di ricarica per le macchine elettriche.
	Di proprietà del dip.to/ateneo	2 (sono di EDUNOVA)					Porta biciclette coperte					E' presente nel retro del palazzo, a lato del parcheggio auto, una postazione protetta con cancello per le bici ma ad oggi inagibile: non si sa come aprire il cancello, all'interno l'erba è alta e l'area è scarsamente illuminata. Potrebbe essere importante verificare la situazione e rendere agibile lo spazio.
	Elettrica		n posti auto aperti alla collettività		n posti moto aperti alla collettività							
	Ibrida Plug in											

Per le sedi di Baggiovara e del Policlinico sono stati acquisiti i dati dalla mobility manager dell'AOU di Modena che ci ha indicato quanto segue:

Policlinico

i posti auto, sono per la collettività e/o dipendenti nella parte dell'ingresso principale dell'azienda policlinico. sono soltanto per i dipendenti aou e per gli universitari integrati, non ausl, che hanno accesso da via campi tramite lettore badge (circa 400 posti).

Presso il policlinico vi sono due box coperti e visosorvegliati più un box coperto ma non chiuso per un totale di 150 posti-bici circa.

Le rastrelliere sono sparse ovunque e vengono continuamente spostate in base alle esigenze dei cantieri edili.

Posti moto: sono collocati presso l'ingresso 1 di circa 30 posti più altri 4 all'ingresso principale accanto al parcheggio aci.

Torrette ricarica auto: due all'interno e due nel parcheggio in via Emilia est ma stanno svolgendo le procedure di gara per collocarne altre due

Vi sono due auto a noleggio dell'aou.

Nella sede di **Baggiovara**, il parcheggio coperto multipiano e quello esterno davanti all'ingresso della struttura sono a disposizione di tutti fino ad esaurimento posti.

Non vi sono posti auto dedicati ai dipendenti ma solo ai fragili nel perimetro interno aziendale delimitato da sbarre automatiche.

Baggiovara dispone di rastrelliere per biciclette (circa 3) nei pressi dell'ingresso principale ed altre presso l'ingresso notturno sotto la tettoia. (stima di circa 50 bici).

Moto: disponibilità di stalli al coperto nel parcheggio multipiano che può contenere 5/6 moto, tuttavia ne parcheggiano diverse sotto l'ingresso notturno che non ha stalli designati.

Torrette ricarica auto: due punti presso il parcheggio scoperto esterno e anche per questa sede si fanno svolgendo le procedure di gara per collocare un'altra postazione



Non ci sono in entrambe le sedi stalli dedicati ai monopattini, né punti di ricarica.

Orario di lavoro: orari di apertura e di chiusura per ciascuna giornata della settimana

Gli orari di apertura e chiusura delle strutture non sono cambiate rispetto allo scorso anno.

Le strutture del Rettorato sono aperte dalle ore 7,45 alle ore 19,00 (dal lunedì al venerdì) e quelle periferiche come segue:

San Geminiano: orario di apertura dalle ore 8 alle ore 20.

Biblioteca Giuridica (via Camatta): dal lunedì al venerdì 8.00 - 18.00. Dalle 18.00 alle 21.00 e il sabato dalle 9.00 alle 14.00 la struttura è aperta e gestita dal personale di Coopservice.

Sant'Eufemia:

- dal lunedì al venerdì dalle ore 07:30 alle ore 19:30 apertura/chiusura del portone di Largo S. Eufemia nr. 19 (portineria);

- dal lunedì al venerdì dalle ore 07:30 alle ore 19:30 apertura/chiusura del portone del CLA di Via Bonacorsa;

- Biblioteca Umanistica: orario di apertura al pubblico dal lunedì al giovedì: 9.00 - 17.30 / il venerdì 9.00 - 14.00. Il personale della biblioteca potrà accedere dalle ore 7.30.

Foro Boario: Sede di Viale Berengario 51 dal lunedì al venerdì dalle 08:00 alle 19.00

Polo Didattico Fontanelli 11 dal lunedì al venerdì dalle 08:00 alle 19:00

Biblioteca di Economia: mar-mer-gio-ven 9.00 - 15.30 - lunedì chiuso.

Biblioteca Scientifica Interdipartimentale + Centro di Coordinamento SBA: dal lunedì al venerdì 8.00 - 18.00. Dalle 18.00 alle 21.00, sabato e domenica dalle 9.00 alle 19.00 la struttura è aperta e gestita dal personale di Coopservice.

Via Campi: Entrambi gli edifici (MO17 e MO18) sono aperti tutti i giorni (dal lunedì al venerdì) dalle 8 alle 18. MO-15 effettua orario continuato dalle ore 8.00 alle ore 18.00 dal lunedì al venerdì. Il **CIGS** è aperto dalle ore 8:00 alle ore 19:00 (per il pubblico dalle ore 8,30 alle ore 18,30 dal lunedì al venerdì, edifici del Dipartimento di Scienze della vita (MO14, MO15, MO51, MO48) dalle ore 8 alle ore 18.

Il Dipartimento di Scienze Chimiche e Geologiche osserva il seguente orario di apertura al pubblico: 08,00 /18,30.

Biblioteca Scientifica Interdipartimentale ed il Centro di Coordinamento SBA: orari di apertura dal lunedì al venerdì 8.00 - 18.00. Dalle 18.00 alle 21.00 sabato e domenica dalle 9.00 alle 19.00 la struttura è aperta e gestita dal personale di Coopservice.

Campus di Ingegneria:

Dipartimento di Ingegneria: MO25 Mo28 e MO-29 e MO-52 dalle 7,30 alle ore 20, MO26 MO27 dalle 7,15 alle ore 20.

Biblioteca di Ingegneria: orari di apertura dal lunedì al venerdì 9.00 - 18.00. La Biblioteca si trova all'interno del Dipartimento di Ingegneria "Enzo Ferrari".

Policlinico: gli edifici del policlinico sono sempre aperti.

Biblioteca Medica: orari di apertura dal lunedì al venerdì 8.45-20.00 - La Biblioteca si trova all'interno del Centro servizi didattici della Facoltà di Medicina.

Dipartimento di Scienze Mediche Materno Infantili e dell'Adulto: orario di apertura dalle ore 07:00 alle ore 22:00 tutti i giorni.

Centro servizi della facoltà di Medicina: è aperto dalle ore 8 alle ore 20 dal lunedì al venerdì sabato dalle ore 8 alle ore 13,00.

Viale Timavo: il DESU è aperto dalle ore 8 alle ore 20 dal lunedì al venerdì; il Centro Edunova è aperto dalle ore 9.00 alle ore 19.00 (il personale è presente dalle ore 8,30 alle ore 20,30).

Via Allegri (RE) (DCE): è aperta nelle giornate di lavoro (lunedì –venerdì) dalle 7,30 alle 20.

Biblioteca di Reggio Emilia: dal lunedì al venerdì 8.00 - 19.00. Dalle 19.00 alle 21.00 la struttura è aperta e gestita dal personale di Coopservice. La biblioteca si trova all'interno di Palazzo Dossetti.

Viale Amendola: orari dei tre padiglioni: BUCCOLA 7.45 - 20.00; TAMBURINI 7.45 - 19.30; MORSELLI 7.45 - 19.45; Padiglione Besta 8-18, padiglione De Sanctis 8.00 -19,00, padiglione Livi 8.00-18.00.

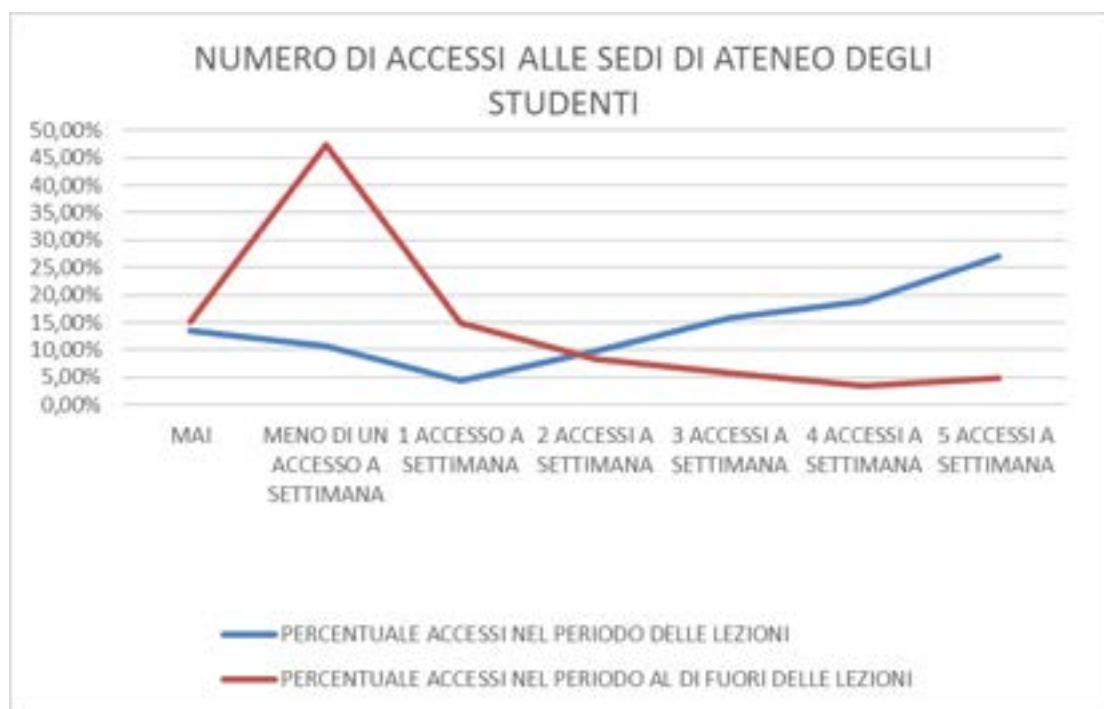
Numero di accessi degli studenti nell'ateneo

Nel periodo autunnale dell'anno 2024 è stato somministrato un questionario obbligatorio alla platea degli studenti, tramite l'applicativo ESSE3, per acquisire dati rilevanti ed esaustivi riguardo le modalità di spostamento e di accesso alle strutture. I risultati di tale analisi sono riportate al paragrafo 2.1.3 mentre di

seguito nella tabella n.3 vengono illustrati i dati complessivi degli accessi rilevati dalle risposte evidenziate dagli studenti:

Tabella n.3 – N. di accessi alle sedi di Ateneo degli studenti

NUMERO DI ACCESSI	ACCESSI NEL PERIODO DELLE LEZIONI	PERCENTUALE ACCESSI NEL PERIODO DELLE LEZIONI	ACCESSI NEL PERIODO AL DI FUORI DELLE LEZIONI	PERCENTUALE ACCESSI NEL PERIODO AL DI FUORI DELLE LEZIONI
MAI	3023	13,45%	3406	15,15%
MENO DI UN ACCESSO A SETTIMANA	2423	10,78%	10636	47,32%
1 ACCESSO A SETTIMANA	1008	4,48%	3372	15,00%
2 ACCESSI A SETTIMANA	2175	9,68%	1897	8,44%
3 ACCESSI A SETTIMANA	3555	15,82%	1321	5,88%
4 ACCESSI A SETTIMANA	4222	18,78%	753	3,35%
5 ACCESSI A SETTIMANA	6071	27,01%	1092	4,86%
	22477		22477	



2.1.2 Condizioni dell'offerta di trasporto

Non risultano nell'anno 2025 modifiche rispetto alle condizioni di trasporto del territorio (Comune di Modena e Comune di RE) pertanto si rimanda a quanto già illustrati nel PSCL dell'anno 2024 (vedi link <https://in.unimore.it/intra/docinterni/circolare.html?av=118>).

- **A) Comune di Mantova (Fonte Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città di Mantova 2019)**

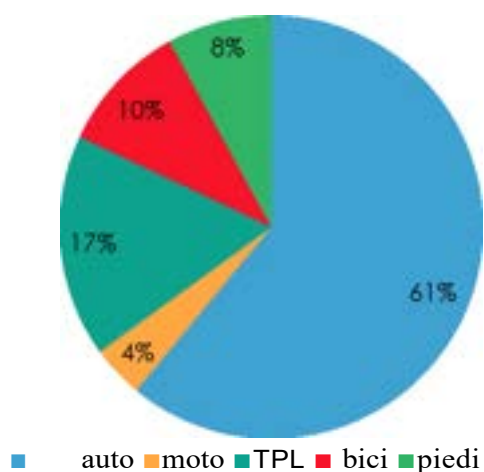
Per quanto riguarda il comune di Mantova si informa che Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città di Mantova, approvato nel 2019, utilizza i dati derivanti dal censimento ISTAT 2011, nello specifico la matrice Origine/Destinazione del pendolarismo, ed offre un quadro generale degli spostamenti sistematici che interessano il territorio comunale. Il numero totale di spostamenti giornalieri sistematici si attesta a circa 46.000, dei quali circa 17.000 interni a Mantova e circa 24.000 in ingresso alla Città (Tabella n.4).

Gli spostamenti pendolari sono effettuati in gran parte (61%) mediante auto privata (Tabella n.5), il 17% mediante trasporto pubblico ed il 18% tramite la mobilità dolce (bici+a piedi).

Tabella n. 4 – matrice origine/destinazione del numero di spostamenti aventi come origine e/o destinazione Mantova [ISTAT]

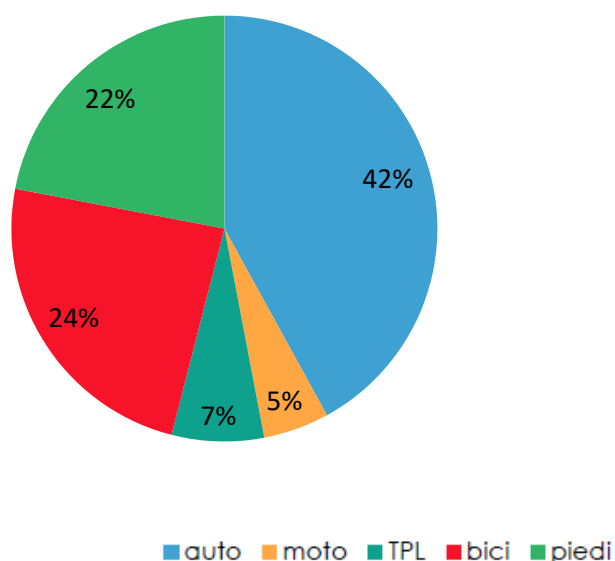
MANTOVA	17396	5064	22460
ESTERNO	23751	n.d.	23751
TOTALE	41147	5064	46211

Tabella n. 5 – Matrice origine /destinazione del numero di spostamenti pendolari aventi come origine e/o destinazione Mantova, ISTAT 2011 (Fonte: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città di Mantova 2019).



Se isoliamo gli spostamenti interni al comune di Mantova, la ripartizione modale diventa molto differente: più del 50% degli spostamenti avvengono con mezzi sostenibili (mobilità attiva e trasporto pubblico), ridimensionando notevolmente l'utilizzo dell'automobile. Questi valori tuttavia sono ben lontani dall'eccellenza e dal potenziale intrinseco in una città come Mantova. In particolare, il trasporto pubblico è una percentuale minima. Per i soli spostamenti sistematici interni al comune la quota modale per l'auto privata si attesta al 42%, la quota attiva (bici+a piedi) cresce fino al 46% e il trasporto pubblico si attesta al 7%. (Tabella n.6)

Tabella n. 6 – Matrice origine /destinazione del numero di spostamenti interni aventi come origine e/o destinazione Mantova, ISTAT 2011 (Fonte: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città di Mantova 2019).



LA REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA

Si fornisce un quadro generale della regolamentazione della sosta nelle varie aree del centro cittadino (delimitato a sud dalla ferrovia).

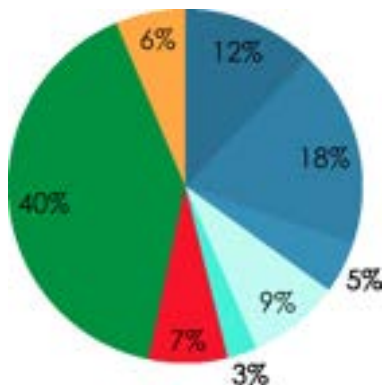
Si evidenzia che circa il 60% della dotazione di sosta totale si trova in centro. Di essa:

- Il 35% è a pagamento su strada; la percentuale di sosta a pagamento raggiunge il 42% se si includono i parcheggi in struttura Mazzini Park e Quick Mondadori;
- Il 12% si trova in ZTL;
- Il 40% è gratuito;
- Il 6% è riservato, carico/scarico, disabili o rosa.

Nelle zone di sosta a pagamento la tariffazione è attiva nei giorni feriali dalle 8:00 alle 13:00 e dalle 14:30 alle 20:00. I parcheggi all'interno delle ZTL sono fruibili dai soli possessori di pass ZTL che consentono il transito e la sosta.

Si evidenzia che nonostante i recenti provvedimenti presi dall'Amministrazione Comunale (uno fra tutti l'introduzione di una tariffa oraria di 1€ per i parcheggi di Piazza Virgiliana), una quota consistente dei parcheggi del centro è libera. Facendo eccezione per gli ambiti residenziali delle Vallette, emergono i grandi bacini di sosta di Viale Mincio e Parcheggio Anconetta (che è lontana dalla sede universitaria).

Tabella n. 7 - la sosta nel centro - ripartizione per tipo di regolamentazione



1,20 € ■ 1,00 € ■ 0,80 € ZTL A ■ ZTL B ■ in stuttura ■ gratuiti ■ altri

GLI ABBONAMENTI E I PASS PARCOMETRO

Gli abbonamenti per le aree a parcometro hanno i seguenti costi.

- giornaliero: € 5,00
- settimanale: € 25,00
- mensile: € 41,00
- bimestrale: € 78,00
- trimestrale: € 113,00
- semestrale: € 216,00
- annuale: € 408,00

LA RETE CICLABILE

Il Comune di Mantova si è dotato nel marzo 2014 di un Piano della Mobilità Ciclistica, che ha identificato 18 percorsi ciclabili principali (che definiremo “rete primaria”) e altri percorsi, definiti di quartiere (o “rete secondaria”), che offrono una accessibilità più capillare. Nelle aree più centrali la mobilità ciclabile è garantita attraverso l’istituzione di limiti di velocità tali da consentire la condivisione della carreggiata con i veicoli a motore (zone 30).

L’attuale dotazione di percorsi ciclabili nel Comune di Mantova è molto buona rispetto alla media italiana: si rilevano infatti circa 80 km di percorsi ciclabili, per una densità di 142 km per 100 km². Osservando la mappa dei percorsi ciclabili esistenti, tuttavia si nota che le discontinuità nella rete sono numerose, soprattutto nella fascia più prossima al centro storico. Il Piano identifica infatti 23km di percorsi da riqualificare e ulteriori 40 km da realizzare per completare una rete di progetto molto diffusa sul territorio: 146km totali, per una densità di 231km/100km².

Della totalità dei percorsi ciclabili identificati dal piano, l’84% è costituita da infrastruttura separata o delimitata (corsia ciclabile, ciclopedonale o sentiero), mentre il rimanente 16% dei percorsi si trova in sede promiscua

Tabella n. 8 – Stato di attuazione rete ciclabile Mantova



LE ZONE TRENTA

La “Zona a velocità moderata-30 km /h”, con l’imposizione del limite massimo di velocità di 30 Km/h, è delimitata perimetralmente da

- viale Risorgimento – viale della Repubblica – piazzale Gramsci – viale Piave – via Rea – viale Nuvolari – largo di Porta Pradella – via Bettinelli – via Pitentino – viales Mincio – via Legnago – lungolago dei Gonzaga – via Fondamenta – via Trieste – corso Garibaldi;
- e da viale Allende – corso Garibaldi – via Trieste,

escludendo tali strade dal predetto provvedimento di limitazione della velocità ad eccezione del tratto ZTL di via Trieste e corso Garibaldi.

In alcuni punti, tuttavia, le caratteristiche geometriche dell’infrastruttura rimangono compatibili con velocità effettive superiori. Questo di fatto invalida l’assunto per il quale questi assi sono adatti alla circolazione promiscua di autoveicoli e biciclette.

IL BIKE SHARING

Sul territorio di Mantova sono presenti otto stazioni di bike sharing e 25 biciclette sono a disposizione degli utenti. Il servizio ha recentemente trovato una rinascita nella sua declinazione a favore del turista, che arriva tipicamente col treno e cerca un mezzo di trasporto conveniente per visitare la città: la tessera del bike sharing è inclusa nella Mantova Card, che offre accesso ai musei cittadini.

L’utilizzo del bike sharing da parte dei residenti invece è scarso: chi si sposta in bicicletta lo fa utilizzando la propria. Un’altra possibile declinazione del bike sharing è quella che lo vede a supporto dei parcheggi di interscambio (come già succede a Campo Canoa) e dei pendolari che arrivano in treno.

L’OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO INTERURBANO E SU FERRO

Mantova è un forte attrattore di spostamenti a scala provinciale e soprattutto a scala della Grande Mantova. La comprensione dell’offerta di trasporto pubblico alla scala intercomunale è quindi un aspetto fondamentale per la comprensione delle scelte modali attuali – che purtroppo privilegiano ancora largamente l’automobile sui mezzi collettivi.

LA RETE -TRASPORTO PUBBLICO URBANO

Il trasporto pubblico urbano di Mantova è anch'esso gestito da APAM, che opera con undici linee. Sono presenti 558 fermate, mediamente distanziate di 250 m. Alcune di queste sono fornite di impianto di informazione luminoso a messaggio variabile con indicazione elettronica degli orari di attesa delle linee in transito. Il nodo di Piazza Cavallotti, Corso Vittorio Emanuele II e Corso della Libertà è dove convergono e si diramano tutte le linee degli autobus.

I giorni di servizio sono 361 su 365. Il servizio invernale va dal 1° gennaio a fine scuole e da inizio scuole al 31 dicembre; il servizio estivo va da fine scuola ad inizio del nuovo anno scolastico. L'offerta giornaliera di servizio, diversa a seconda delle linee e dei giorni di riferimento, copre un arco di tempo:

- di circa 13 ore nei giorni feriali con avvio del servizio intorno alle ore 6.00 e termine poco dopo le ore 20.30;
- di circa 11 ore nei giorni festivi (domeniche e festività riconosciute) con avvio del servizio intorno alle ore 8.00, fatta eccezione per i servizi festivi solo pomeridiani (min. di 7 ore).

Durante il periodo scolastico, il programma d'esercizio viene strutturato ponendo particolare attenzione alle esigenze dell'utenza studentesca. Le corse scolastiche vengono strutturate sulla base degli orari di ingresso e uscita degli studenti, avendo un continuo dialogo con le istituzioni rappresentanti il mondo dell'istruzione.

Tabella n. 10 –Mappa del trasporto pubblico urbano Mantova



Posizione strategica e accessibilità presso il Dipartimento di ingegneria (CDS Ingegneria Informatica)

Mantova offre la possibilità di vivere in una città a dimensione umana, dove tutto è facilmente raggiungibile. Grazie alla sua posizione strategica, si può attraversare la città in soli 15 minuti a

piedi o in bicicletta. Dalla sede universitaria in Via Scarsellini, si raggiunge il centro storico in soli 13 minuti, mentre altre attrazioni come Palazzo Te, il parco e il lungolago sono facilmente accessibili.

Servizi

Mantova offre una vasta gamma di servizi dedicati al personale ed agli studenti universitari:

Biblioteca Baratta

Biblioteca Teresiana

Iniziative culturali (Festivaletteratura, mostre, cine-teatro, concerti estivi e di capodanno, ecc.)

Trasporto pubblico APAM

Servizio di bike sharing

Parcheggi alle porte della città e navetta gratuita da Campo Canoa e Palazzo Te

b) **Comune di CARPI** - Non viene effettuata un'analisi delle condizioni di trasporto del comune di Carpi in quanto il numero degli studenti iscritti è irrilevante.

2.1.3 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro della platea degli studenti (questionario di giugno/luglio 2024)

L'ateneo nel mese di ottobre 2022 ha effettuato una indagine rivolta al personale tecnico-amministrativo, al personale docente e ricercatore ed agli studenti al fine di verificare la tipologia di spostamento casa-lavoro maggiormente utilizzata da tale personale, il tempo impiegato rispetto a ciascun mezzo utilizzato ed i costi sostenuti, ed infine è stato richiesto il grado di soddisfazione del mezzo utilizzato, la disponibilità a variare il modo di spostarsi ed eventuali suggerimenti per migliorare la mobilità. Tali dati riportati nel PSCL dell'anno 2024 sono stati confrontati con quelli rilevati nell'anno 2017, anno in cui è stata effettuata la prima rilevazione in tema di mobilità. Nell'anno 2022 si era deciso di estendere il questionario alla platea degli studenti, rispetto a quanto rilevato nell'anno 2017, in quanto tale platea, anche se la normativa prevede un obbligo solo nei confronti del personale dipendente, assume un peso rilevante negli spostamenti e quindi nell'incidenza sul tasso di emissioni della popolazione che abitualmente frequenta l'Ateneo.

- Obiettivi prioritari di tale indagine erano:
 - conoscere le modalità di spostamento casa-lavoro dei dipendenti al fine di individuare possibili strumenti, in applicazione del D.M. 27/3/1998, per valorizzare la sostenibilità ambientale, per disincentivare l'uso dell'auto privata, in modo da favorire la riduzione delle fonti inquinanti e della congestione stradale che creano degrado all'ambiente e fare un confronto con i dati rilevati nell'anno 2017.

- Valutare nuovamente l'interesse dei dipendenti ad inserire una Piattaforma sul sito web di Ateneo di carpooling, (condivisione dei posti liberi in auto privata fra viaggiatori che percorrono lo stesso tragitto casa-lavoro, casa-università) finalizzata allo spostamento sostenibile, sia per il personale tecnico-amministrativo che per i docenti e gli studenti (eventualmente da testare in seconda battuta), in quanto l'ateneo è stato contattato da diversi operatori del settore mobilità che offrono servizi e consulenza in materia di mobilità, gestione del parco auto aziendali e analisi delle emissioni di CO2.
- Valutare gli ambiti di interventi per favorire l'elettrificazione degli spostamenti casa-lavoro.
- Verificare il grado di incidenza delle politiche di mobilità adottate negli anni scorsi rispetto al modello di mobilità scelto dal personale.
- Fare il punto sulle tendenze di medio periodo

Nel corso dell'anno 2025 sono state analizzate le risposte all'indagine rivolta alla platea degli studenti nel periodo estivo dell'anno 2024 al fine di analizzarle nel presente PSCL anno 2025.

Il sondaggio prevedeva in sintesi le seguenti domande che vengono di seguito analizzate:

- MEZZO DI TRASPORTO UTILIZZATO PER RECARSI IN ATENEO
- N. DI KM PERCORSI DI SOLA ANDATA
- TIPOLOGIA DI AUTO SE UTILIZZATA PER RECARSI IN ATENEO
- N. PERSONE CON CUI VIAGGIA PER RECARSI IN ATENEO
- SPOSTAMENTI SECONDARI PER RECARSI IN ATENEO- MEZZI UTILIZZATI
- N. DI KM PERCORSI PER GLI SPOSTAMENTI SECONDARI
- FREQUENZA ACCESSO NELL'ATENEO NEI PERIODI DI LEZIONE O AL DI FUORI DELLE LEZIONI
- SUGGERIMENTI PER MIGLIORARE IL SISTEMA DI MOBILITA'

1. Tassi di risposta DEGLI STUDENTI per sede

Figura 1. Tasso di risposta per sede di afferenza anno 2024 (studenti)

STUDENTI RIPARTIZIONE PER SEDE DI AFFERENZA	NUMERO RISPOSTE	PERCENTUALE SUL TOTALE DEI RISPONDENTI	TOTALE ISCRITTI a/a 2023/24	% rispetto al totale iscritti	PERCENTUALE STUDENTI RISPONDENTI RISPETTO AGLI ISCRITTI PER SEDE DI AFFERENZA
CORSO SEDE DI MODENA	14145	56,15%	16795	63,16%	84,22%
CORSO SEDE DI REGGIO EMILIA	8183	32,49%	9593	36,07%	85,30%
CORSO SEDE DI MANTOVA	131	0,52%	182	0,68%	71,98%
CORSO SEDE DI CARPI	18	0,07%	23	0,09%	78,26%
Totale rispondenti con risposte valide	22477	89,23%	26593	100%	84,52%
TOTALE COMPILAZIONI	25190				

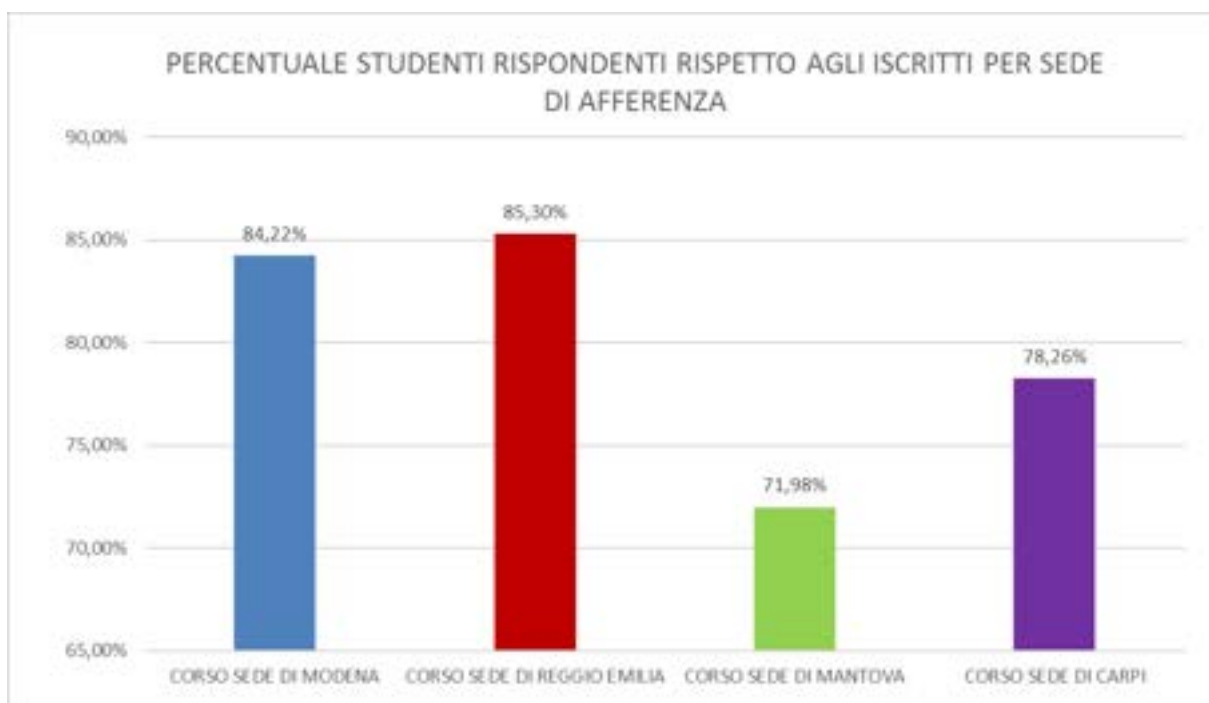
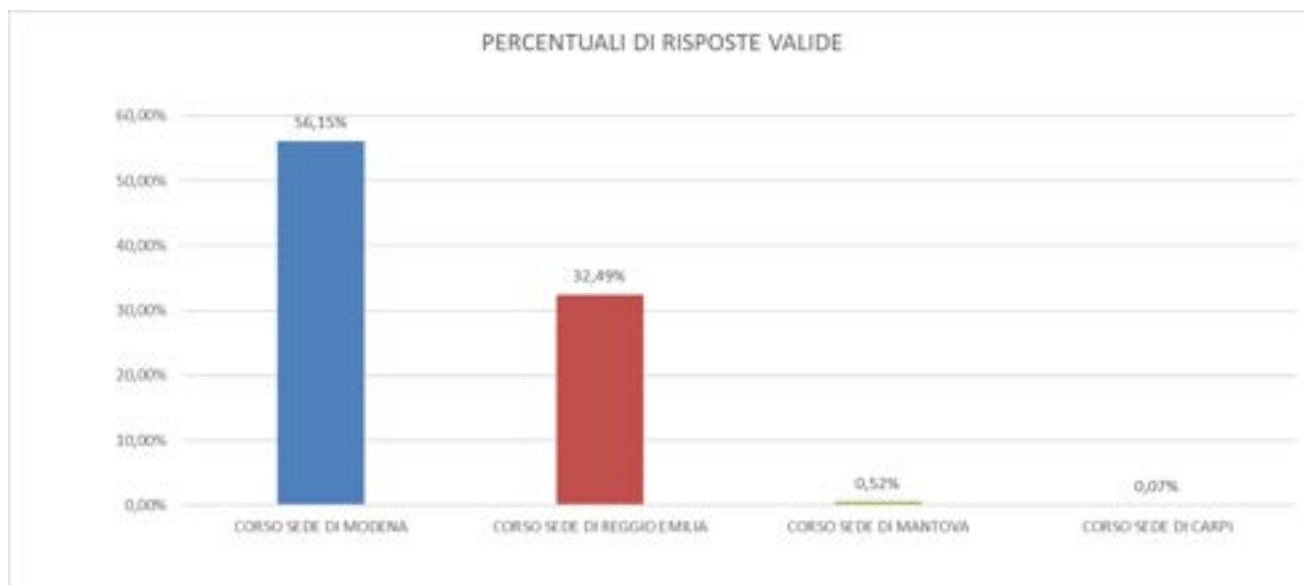
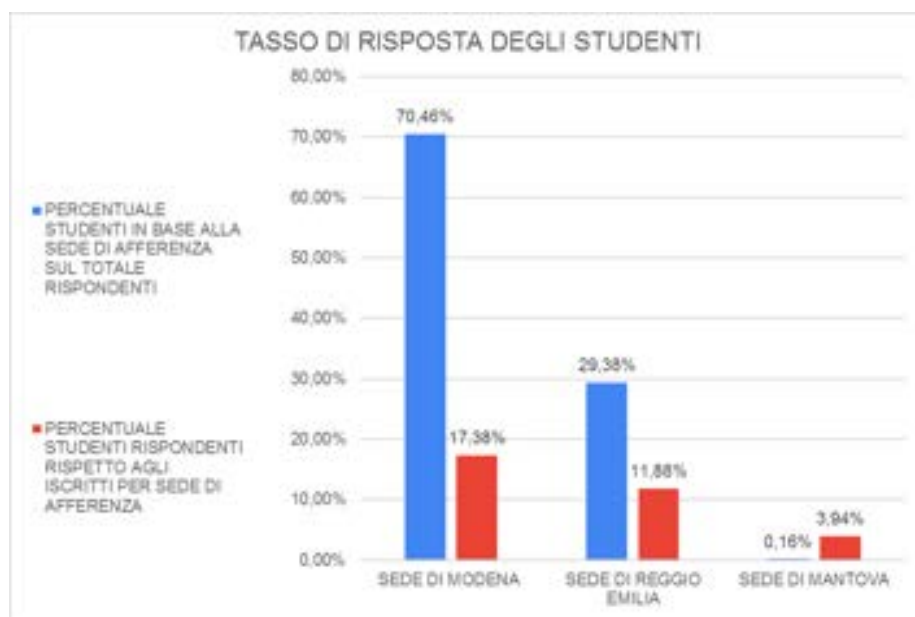


Figura 2: Tasso di risposta della platea degli studenti anno 2022

STUDENTI RIPARTIZIONE PER SEDE DI AFFERENZA	NUMERO DI RISPONDENTI	PERCENTUALE STUDENTI IN BASE ALLA SEDE DI AFFERENZA SUL TOTALE RISPONDENTI	TOTALE ISCRITTI	PERCENTUALE STUDENTI RISPONDENTI RISPETTO AGLI ISCRITTI PER SEDE DI AFFERENZA
SEDE DI MODENA	2235	70,46%	12858	17,38%
SEDE DI REGGIO EMILIA	932	29,38%	7843	11,88%
SEDE DI MANTOVA	5	0,16%	127	3,94%
	3172	1	20828	15,23%



Il tasso di risposta degli studenti aventi sede a Modena è superiore rispetto agli iscritti a Reggio Emilia nell'anno 2022 ma il dato cambia nell'anno 2024.

Dal confronto anno 2022/2024 emerge già un divario rilevante nella percentuale di rispondenti: nel 2024 è del 84,52% rispetto all'anno 2022 in cui le risposte rispetto agli iscritti è di solo 15,23%. La decisione di rendere obbligatoria la compilazione del questionario ha dato risultati molto rilevanti. In questo modo si è riusciti ad ottenere un dato di risposte molto significativo.

1. TASSO DI RISPOSTA DEGLI STUDENTI IN SEDE-PENDOLARI/FUORI SEDE

Figura n.3: Percentuale di **studenti pendolari/fuori sede** rispondenti anno 2024

STUDENTI	NUMERO STUDENTI	PERCENTUALE	AFFERENZA A SEDE DI MODENA	PERCENTUALE	AFFERENZA A SEDE DI REGGIO EMILIA	PERCENTUALE	AFFERENZA A SEDE DI MANTOVA	PERCENTUALE	AFFERENZA A SEDE DI CARPI	PERCENTUALE
IN SEDE/PENDOLARI	8336	37,09%	5545	39,20%	2699	32,98%	86	65,65%	6	33,33%
FUORI SEDE	14141	62,91%	8600	60,80%	5484	67,02%	45	34,35%	12	66,67%
	22477		14145		8183		131		18	

Figura 4: Percentuale di **studenti pendolari/fuori sede** rispondenti anno 2022

STUDENTI	NUMERO di rispondenti	%	AFFERENZA A SEDE DI MODENA	PERCENTUALE	AFFERENZA A SEDE DI REGGIO	PERCENTUALE	AFFERENZA A SEDE DI MANTOVA	PERCENTUALE
IN SEDE/PENDOLARI	2340	73,77%	1566	66,9%	789	32,9%	5	0,2%
FUORI SEDE	832	26,23%	669	80,4%	163	19,6%	0	0,0%
	3172		2235		952		5	

Il 37% dei rispondenti vivono nel luogo di origine, mentre il 62% ha preso alloggio nelle vicinanze della sede Unimore che frequentano. Il dato dell'anno 2022 non è significativo in quanto il numero di rispondenti è troppo basso rispetto al totale degli iscritti.

1.1. COMUNE DI DOMICILIO DEI RISPONDENTI

Figura 5: Comune di domicilio/residenza dei rispondenti anno 2024 (studenti)

RESIDENZA DI PROVENIENZA DEGLI STUDENTI	TOTALE RISPOSTE	PERCENTUALE RISPOSTE
COMUNE O PROVINCIA DI MODENA	7886	35,08%
COMUNE O PROVINCIA DI REGGIO EMILIA	5405	24,05%
COMUNE O PROVINCIA DI MANTOVA	893	3,97%
ALTRE PROVINCE DELL'EMILIA ROMAGNA	2565	11,41%
ALTRE PROVINCE DEL NORD	1387	6,17%
ALTRE PROVINCE DEL CENTRO	639	2,84%
ALTRE PROVINCE DEL SUD	3361	14,95%
NESSUNA RISPOSTA	341	1,52%
	22477	

Agli studenti era richiesto il comune di domicilio (abitazione abituale nei pressi delle sedi universitarie) ma hanno risposto la sede di residenza.

La percentuale di rispondenti che ha domicilio/residenza nel comune di Modena è più elevata rispetto a chi ha dichiarato di essere domiciliato nel comune di Reggio Emilia

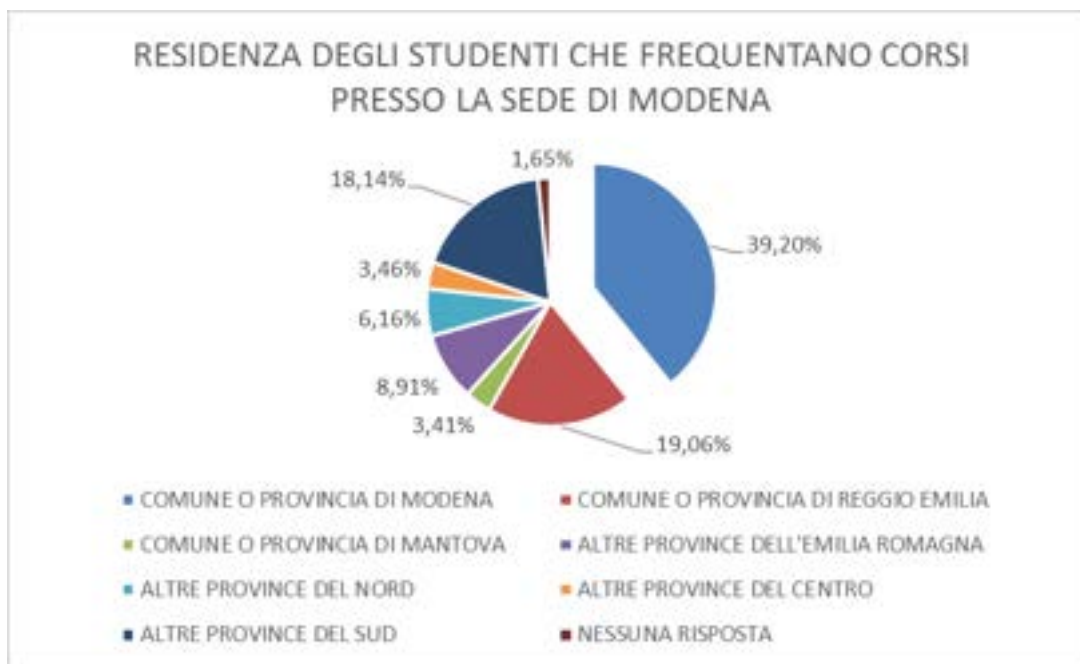
1.2 COMUNE DI DOMICILIO O RESIDENZA / SEDE DI CDS degli studenti

-Iscritti CDS sedi di Modena

Figura 6: Comuni di domicilio-residenza dei rispondenti iscritti a CDS Unimore con sede a Modena anno 2024 (studenti):

MODENA		
RESIDENZA RISPONDENTI FREQUENTANTI CORSI PRESSO LA SEDE DI MODENA	NUMERO RISPONDENTI	PERCENTUALE
COMUNE O PROVINCIA DI MODENA	5545	39,20%
COMUNE O PROVINCIA DI REGGIO EMILIA	2696	19,06%
COMUNE O PROVINCIA DI MANTOVA	483	3,41%
ALTRE PROVINCE DELL'EMILIA ROMAGNA	1260	8,91%
ALTRE PROVINCE DEL NORD	871	6,16%
ALTRE PROVINCE DEL CENTRO	490	3,46%
ALTRE PROVINCE DEL SUD	2566	18,14%
NESSUNA RISPOSTA	234	1,65%
	14145	

Gli studenti che si spostano da altri comuni verso le sedi di Unimore di Modena costituiscono una percentuale complessiva del 60% mentre il 39% complessivo ha domicilio a Modena

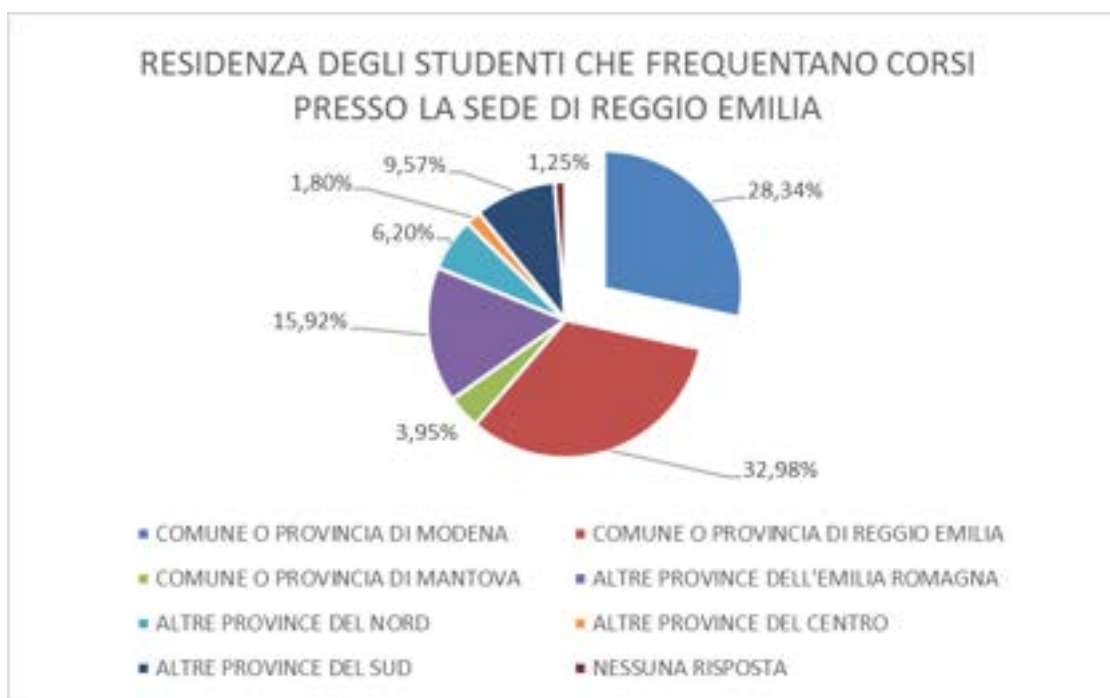


-Iscritti CDS sedi di Reggio Emilia

Figura 7: Comuni di domicilio- residenza dei rispondenti iscritti a CDS Unimore con sede a Reggio Emilia anno 2024 (studenti):

REGGIO EMILIA		
RESIDENZA RISPONDENTI FREQUENTANTI CORSI PRESSO LA SEDE DI REGGIO EMILIA	NUMERO RISPONDENTI	PERCENTUALE
COMUNE O PROVINCIA DI MODENA	2319	28,34%
COMUNE O PROVINCIA DI REGGIO EMILIA	2699	32,98%
COMUNE O PROVINCIA DI MANTOVA	323	3,95%
ALTRE PROVINCE DELL'EMILIA ROMAGNA	1303	15,92%
ALTRE PROVINCE DEL NORD	507	6,20%
ALTRE PROVINCE DEL CENTRO	147	1,80%
ALTRE PROVINCE DEL SUD	783	9,57%
NESSUNA RISPOSTA	102	1,25%
	8183	

Gli studenti che si spostano verso le sedi di RE costituiscono una percentuale complessiva del 67% mentre il 33% ha domicilio a RE.



Nel PSCL dell'anno 2024 effettivamente si era rilevato che la percentuale di spostamenti verso la sede di RE (55%) era più elevata rispetto alla sede di Modena (38%) considerando però nel dato anche PTA e Docenti oltre che agli studenti

-Iscritti CDS sedi di Mantova

Figura 8: Comuni di domicilio- residenza dei rispondenti iscritti a CDS Unimore con sede a Mantova anno 2024 (studenti):

Mantova		
RESIDENZA RISPONDENTI FREQUENTANTI CORSI PRESSO LA SEDE DI REGGIO EMILIA	NUMERO RISPONDENTI	PERCENTUALE
COMUNE O PROVINCIA DI MODENA	16	12,21%
COMUNE O PROVINCIA DI REGGIO EMILIA	6	4,58%
COMUNE O PROVINCIA DI MANTOVA	86	65,65%
ALTRE PROVINCE DELL'EMILIA ROMAGNA	1	0,76%
ALTRE PROVINCE DEL NORD	9	6,87%
ALTRE PROVINCE DEL CENTRO	0	0,00%
ALTRE PROVINCE DEL SUD	8	6,11%
NESSUNA RISPOSTA	5	3,82%
	131	

Gli studenti che si spostano verso la sede di Mantova costituiscono una percentuale complessiva del 34,35% mentre il 65,65% ha domicilio a Mantova

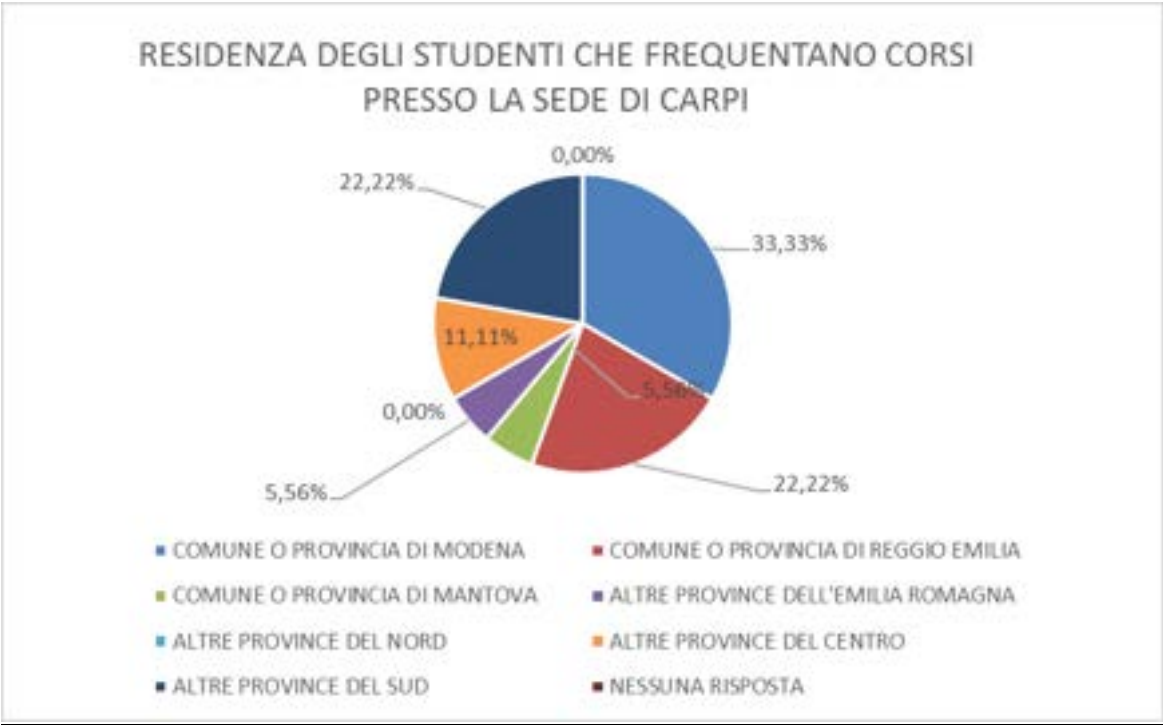


-Iscritti CDS sedi di Carpi

Figura 9: Comuni di domicilio- residenza dei rispondenti iscritti a CDS Unimore con sede a Carpi anno 2024 (studenti):

CARPI		
RESIDENZA RISPONDENTI FREQUENTANTI CORSI PRESSO LA SEDE DI CARPI	NUMERO RISPONDENTI	PERCENTUALE
COMUNE O PROVINCIA DI MODENA	6	33,33%
COMUNE O PROVINCIA DI REGGIO EMILIA	4	22,22%
COMUNE O PROVINCIA DI MANTOVA	1	5,56%
ALTRE PROVINCE DELL'EMILIA ROMAGNA	1	5,56%
ALTRE PROVINCE DEL NORD	0	0,00%
ALTRE PROVINCE DEL CENTRO	2	11,11%
ALTRE PROVINCE DEL SUD	4	22,22%
NESSUNA RISPOSTA	0	0,00%
	18	

Non abbiamo il dato degli studenti che abitano a Carpi e frequentano la sede di Carpi. Gli spostamenti da fuori provincia di Modena costituiscono il 66%.



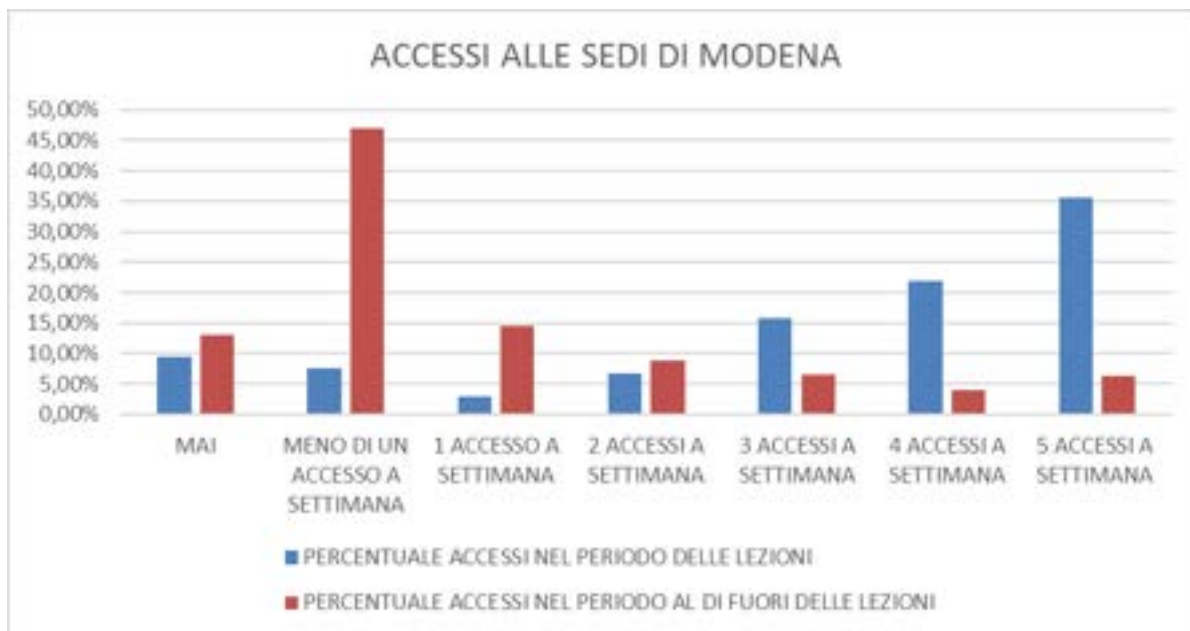
2. Numero di accessi degli studenti nell’ateneo per sede di CDS

- Sedi di Modena

Figura 10: N. di accessi alle sedi di Ateneo di **Modena** degli studenti anno 2024:

MODENA				
NUMERO DI ACCESSI	ACCESSI NEL PERIODO DELLE LEZIONI	PERCENTUALE ACCESSI NEL PERIODO DELLE LEZIONI	ACCESSI NEL PERIODO AL DI FUORI DELLE LEZIONI	PERCENTUALE ACCESSI NEL PERIODO AL DI FUORI DELLE LEZIONI
MAI	1338	9,46%	1849	13,07%
MENO DI UN ACCESSO A SETTIMANA	1070	7,56%	6655	47,05%
1 ACCESSO A SETTIMANA	418	2,96%	2057	14,54%
2 ACCESSI A SETTIMANA	962	6,80%	1233	8,72%
3 ACCESSI A SETTIMANA	2225	15,73%	916	6,48%
4 ACCESSI A SETTIMANA	3099	21,91%	551	3,90%
5 ACCESSI A SETTIMANA	5033	35,58%	884	6,25%
	14145		14145	

Il numero degli accessi settimanali cresce fino ad arrivare a n.5 nel periodo delle elezioni, mentre si abbassa notevolmente negli altri periodi

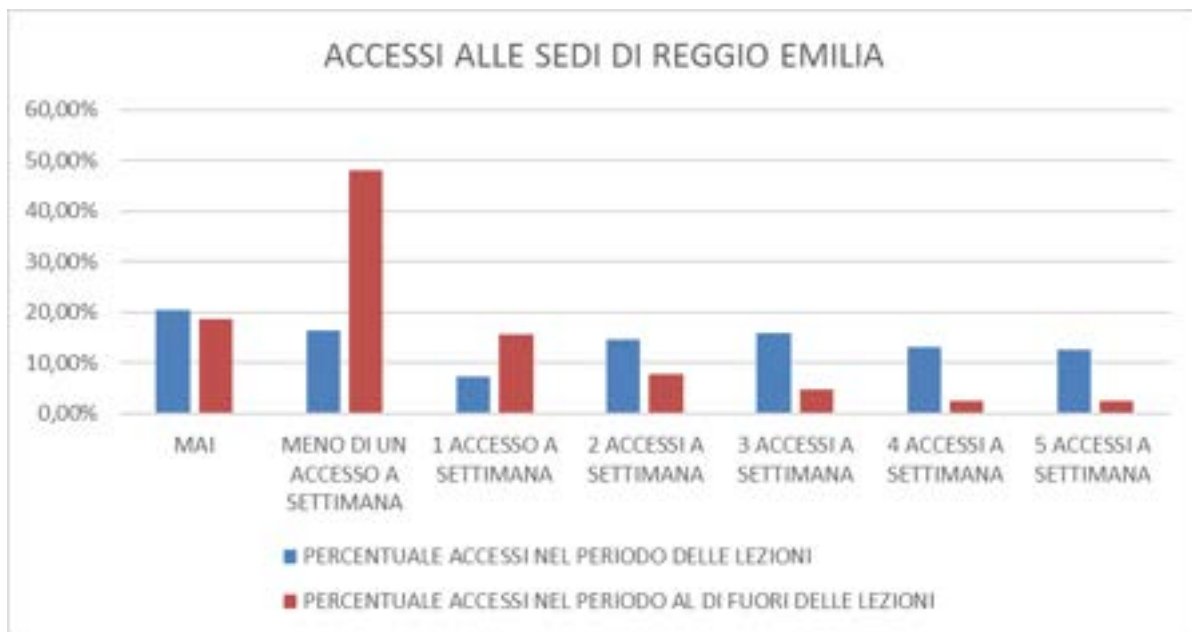


- *Sedi di Reggio Emilia*

Figura 11: N. di accessi alle sedi di Ateneo di Reggio Emilia degli studenti anno 2024:

REGGIO EMILIA				
NUMERO DI ACCESSI	ACCESSI NEL PERIODO DELLE LEZIONI	PERCENTUALE ACCESSI NEL PERIODO DELLE LEZIONI	ACCESSI NEL PERIODO AL DI FUORI DELLE LEZIONI	PERCENTUALE ACCESSI NEL PERIODO AL DI FUORI DELLE LEZIONI
MAI	1674	20,46%	1530	18,70%
MENO DI UN ACCESSO A SETTIMANA	1342	16,40%	3922	47,93%
1 ACCESSO A SETTIMANA	586	7,16%	1287	15,73%
2 ACCESSI A SETTIMANA	1200	14,66%	646	7,89%
3 ACCESSI A SETTIMANA	1293	15,80%	392	4,79%
4 ACCESSI A SETTIMANA	1068	13,05%	200	2,44%
5 ACCESSI A SETTIMANA	1020	12,46%	206	2,52%
	8183		8183	

Gli studenti di RE sembra che frequentino meno assiduamente le lezioni rispetto alle sedi di Modena. Anche in questo caso gli accessi sono concentrati nel periodo delle lezioni.

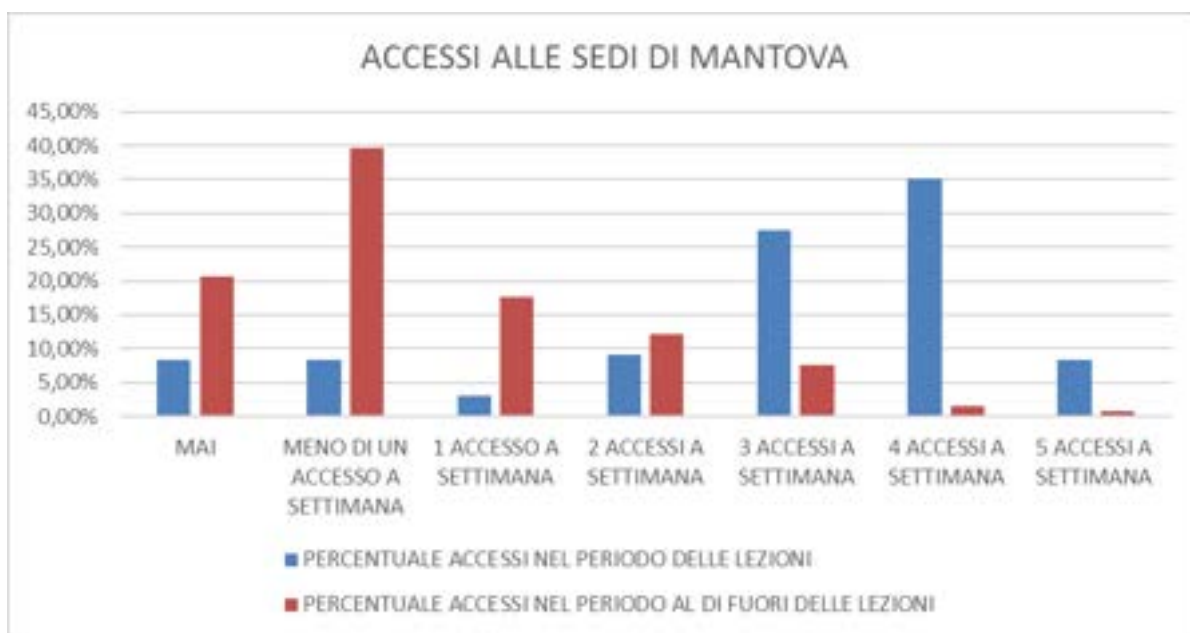


- Sede di Mantova

Figura 12: N. di accessi alle sedi di Ateneo di Mantova degli studenti anno 2024:

Mantova				
NUMERO DI ACCESSI	ACCESSI NEL PERIODO DELLE LEZIONI	PERCENTUALE ACCESSI NEL PERIODO DELLE LEZIONI	ACCESSI NEL PERIODO AL DI FUORI DELLE LEZIONI	PERCENTUALE ACCESSI NEL PERIODO AL DI FUORI DELLE LEZIONI
MAI	11	8,40%	27	20,61%
MENO DI UN ACCESSO A SETTIMANA	11	8,40%	52	39,69%
1 ACCESSO A SETTIMANA	4	3,05%	23	17,56%
2 ACCESSI A SETTIMANA	12	9,16%	16	12,21%
3 ACCESSI A SETTIMANA	36	27,48%	10	7,63%
4 ACCESSI A SETTIMANA	46	35,11%	2	1,53%
5 ACCESSI A SETTIMANA	11	8,40%	1	0,76%
	131		131	

Gli accessi alla sede di Mantova sono molto frequenti nel periodo delle elezioni.



3. SPOSTAMENTI ABITUALI CASA-sede di CDS degli studenti

Figura 13: Mezzi utilizzati dagli studenti anno 2024 per spostamenti casa-sede CDS:

MEZZI DI TRASPORTO PER LO SPOSTAMENTO PRINCIPALE CASA - UNIVERSITA'	TOTALE RISPOSTE	PERCENTUALE MEZZI DI TRASPORTO PER LO SPOSTAMENTO PRINCIPALE CASA - UNIVERSITA' DI TUTTO L'ATENEO
A piedi	3106	13,82%
Bicicletta personale	1480	6,58%
Bicicletta condivisa (servizio bike sharing)	40	0,18%
Monopattino elettrico personale	48	0,21%
Monopattino elettrico condiviso (servizio di sharing offerto dagli operatori esistenti sul mercato)	46	0,20%
Ciclomotore (cilindrata < 50cm ³)	68	0,30%
Motociclo (cilindrata > 50cm ³) - Motorcycle	148	0,66%
Autobus senza abbonamento	466	2,07%
Autobus con abbonamento	1667	7,42%
Automobile	10753	47,84%
Treno senza abbonamento	1615	7,19%
Treno con abbonamento	3040	13,52%
	22477	



La platea degli studenti si sposta in generale in auto (47%) e per lo più o con treno con abbonamento e a piedi (13%). Il mezzo della bicicletta non è molto utilizzato (6%) a differenza dei dati riscontrati lo scorso anno per il personale PTA e docente (12% per sedi di Modena e 7% per le sedi di RE). Anche i mezzi pubblici non sono utilizzati in percentuali rilevanti. Per PTA e docenti lo scorso anno era stata rilevata una percentuale del 12% per le sedi di Modena e 8% per le sedi di RE.



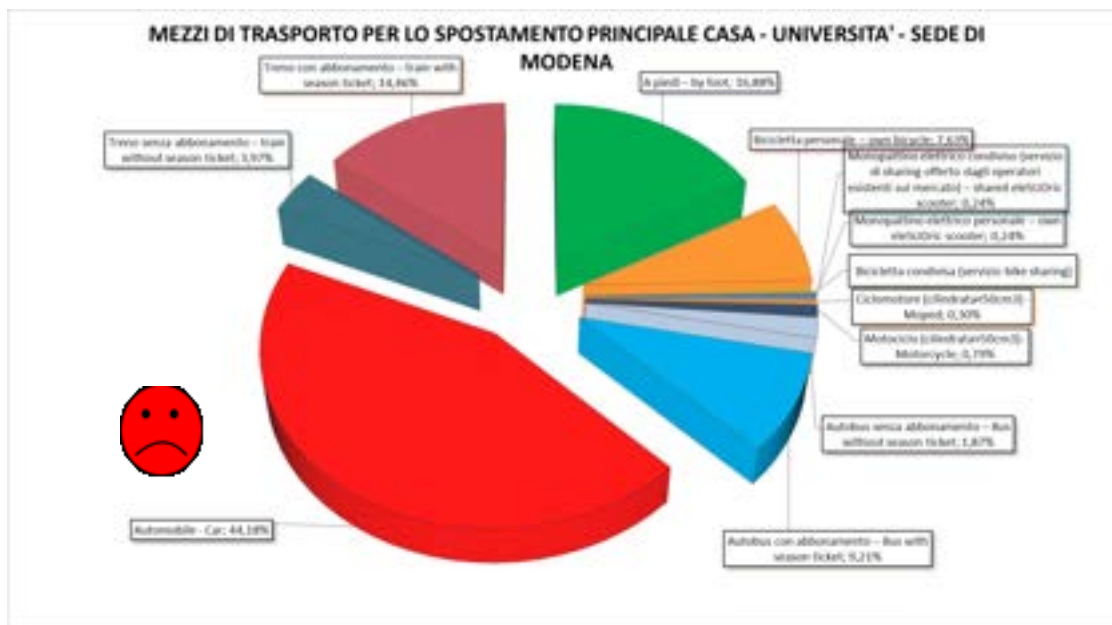
Questo dato viene analizzato distintamente tra le sedi di Modena, Reggio Emilia, Mantova e Carpi come segue:

SEDE DI MODENA

Figura 14: Mezzi utilizzati anno 2024 per spostamenti casa-sede CDS di Modena: (studenti)

MODENA		
MEZZI DI TRASPORTO PER LO SPOSTAMENTO PRINCIPALE CASA - UNIVERSITA' - SEDE DI MODENA	TOTALE RISPOSTE	PERCENTUALE SU CORSI DI MODENA
A piedi – by foot	2388	16,88%
Bicicletta personale – own bicycle	1079	7,63%
Bicicletta condivisa (servizio bike sharing) – shared bicycle	31	0,22%
Monopattino elettrico personale – own eleSUDric scooter	34	0,24%
Monopattino elettrico condiviso (servizio di sharing offerto dagli operatori esistenti sul mercato) – shared eleSUDric scooter	34	0,24%
Ciclomotore (cilindrata<50cm3) - Moped	43	0,30%
Motociclo (cilindrata>50cm3) - Motorcycle	112	0,79%
Autobus senza abbonamento – Bus without season ticket	265	1,87%
Autobus con abbonamento – Bus with season ticket	1303	9,21%
Automobile - Car	6245	44,18%
Treno senza abbonamento – train without season ticket	561	3,97%
Treno con abbonamento – train with season ticket	2046	14,46%
	14145	



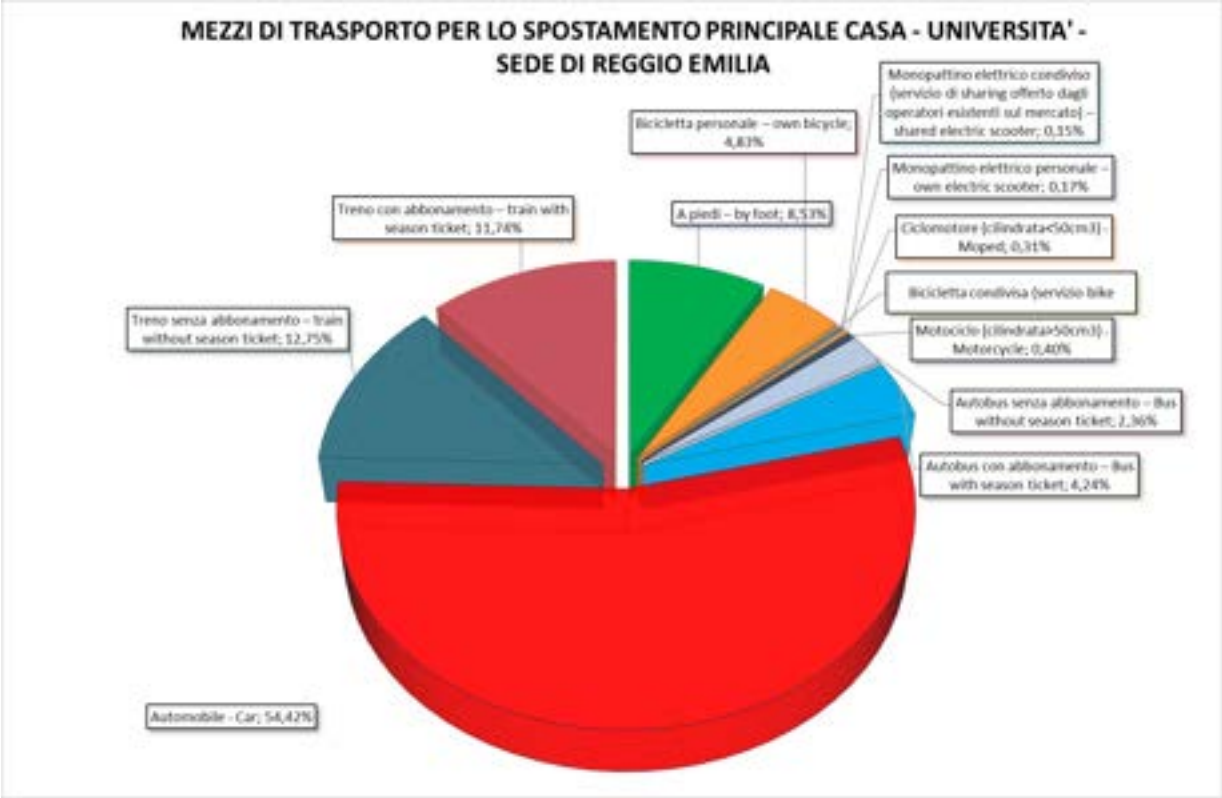


SEDE DI REGGIO EMILIA

Figura 15: Mezzi utilizzati anno 2024 per spostamenti casa-sede CDS di Reggio Emilia: (studenti)

REGGIO EMILIA		
MEZZI DI TRASPORTO PER LO SPOSTAMENTO PRINCIPALE CASA - UNIVERSITA'	TOTALE RISPOSTE	PERCENTUALE SU CORSI DI REGGIO EMILIA
A piedi - by foot	698	8,53%
Bicicletta personale - own bicycle	395	4,83%
Bicicletta condivisa (servizio bike sharing) - shared bicycle	9	0,11%
Monopattino elettrico personale - own electric scooter	14	0,17%
Monopattino elettrico condiviso (servizio di sharing offerto dagli operatori esistenti sul mercato) - shared electric scooter	12	0,15%
Ciclomotore (cilindrata<50cm3) - Moped	25	0,31%
Motociclo (cilindrata>50cm3) - Motorcycle	33	0,40%
Autobus senza abbonamento - Bus without season ticket	193	2,36%
Autobus con abbonamento - Bus with season ticket	347	4,24%
Automobile - Car	4453	54,42%
Treno senza abbonamento - train without season ticket	1043	12,75%
Treno con abbonamento - train with season ticket	961	11,74%
	8183	





SEDE DI MANTOVA

Figura 16: Mezzi utilizzati anno 2024 per spostamenti casa-sede CDS di Mantova: (studenti)

MANTOVA		
MEZZI DI TRASPORTO PER LO SPOSTAMENTO PRINCIPALE CASA - UNIVERSITA'	TOTALE RISPOSTE	PERCENTUALE SU TOTALE
A piedi - by foot		
Bicicletta personale - own bicycle	4	3,05%
Bicicletta condivisa (servizio bike sharing) - shared bicycle	0	0,00%
Monopattino elettrico personale - own electric scooter	0	0,00%
Monopattino elettrico condiviso (servizio di sharing offerto dagli operatori esistenti sul mercato) - shared electric scooter	0	0,00%
Ciclomotore (cilindrata < 50 cm3) - Moped	0	0,00%
Motociclo (cilindrata > 50 cm3) - Motorcycle	3	2,29%
Autobus senza abbonamento - Bus without season ticket	8	6,11%
Autobus con abbonamento - Bus with season ticket	17	12,98%
Automobile - Car	45	34,35%
Treno senza abbonamento - train without season ticket	10	7,63%
Treno con abbonamento - train with season ticket	25	19,08%
	131	



SEDE DI CARPI

Figura 17: Mezzi utilizzati anno 2024 per spostamenti casa-sede CDS di Carpi: **(studenti)**




CARPI		
MEZZI DI TRASPORTO PER LO SPOSTAMENTO PRINCIPALE CASA - UNIVERSITA'	TOTALE RISPOSTE	PERCENTUALE SU CORSI DI CARPI
A piedi – by foot	1	5,56%
Bicicletta personale – own bicycle	2	
Bicicletta condivisa (servizio bike sharing) – shared bicycle	0	0,00%
Monopattino elettrico personale – own electric scooter	0	0,00%
Monopattino elettrico condiviso (servizio di sharing offerto dagli operatori esistenti sul mercato) – shared electric scooter	0	0,00%
Ciclomotore (cilindrata < 50cm ³) - Moped	0	0,00%
Motociclo (cilindrata > 50cm ³) - Motorcycle	0	0,00%
Autobus senza abbonamento – Bus without season ticket	0	0,00%
Autobus con abbonamento – Bus with season ticket	0	0,00%
Automobile - Car	6	
Treno senza abbonamento – train without season ticket	1	5,56%
Treno con abbonamento – train with season ticket	8	44,44%
	18	



Effettuando un confronto tra i dati rilevati emerge come gli studenti nella sede di RE si spostano in percentuale più con l'auto rispetto alle altre sedi. A RE e Mantova utilizzano pochissimo la bicicletta. A Modena e Mantova utilizzano maggiormente i mezzi pubblici e si spostano maggiormente a piedi rispetto alle altre sedi. A Carpi e Mantova utilizzano maggiormente il Treno. Sembrerebbe dai dati che a Reggio Emilia gli studenti abbiano abitudini di spostamento meno sostenibili rispetto che a Modena.

3a) SPOSTAMENTI DEI FUORI SEDE

Figura 18: Mezzi utilizzati anno 2024 per spostamenti casa-sede CDS di Modena e RE dei fuori sede: **(studenti)**

RESIDENTI FUORI SEDE (MODENA E REGGIO EMILIA)	NB Tolta sede di Carpi e di Mantova		
MEZZI DI TRASPORTO PER LO SPOSTAMENTO PRINCIPALE CASA - UNIVERSITA'	TOTALE RISPOSTE	PERCENTUALE SU CORSI DI MODENA	
A piedi – by foot	2288	26,20%	
Bicicletta personale – own bicycle	807	9,24%	
Bicicletta condivisa (servizio bike sharing) – shared bicycle	18	0,21%	
Monopattino elettrico personale – own electric scooter	27	0,31%	
Monopattino elettrico condiviso (servizio di sharing offerto dagli operatori esistenti sul mercato) – shared electric scooter	25	0,29%	
Ciclomotore (cilindrata < 50cm3) - Moped	25	0,29%	
Motociclo (cilindrata > 50cm3) - Motorcycle	59	0,68%	
Autobus senza abbonamento – Bus without season ticket	218	2,50%	11,57%
Autobus con abbonamento – Bus with season ticket	792	9,07%	
Automobile - Car	2248	25,74%	
Treno senza abbonamento – train without season ticket	992	11,36%	25,49%
Treno con abbonamento – train with season ticket	1234	14,13%	
	8733		

Da questi dati emerge che gli studenti fuori sede hanno una incidenza minore sugli spostamenti in auto (26% contro il dato generale del 47%) e maggiore su quelli in treno (quasi 26% rispetto al 20% del dato generale). Anche gli spostamenti lenti sono maggiormente incidenti (26% in bici rispetto al 14% del dato generale e 9% a piedi rispetto al 6% del dato generale).

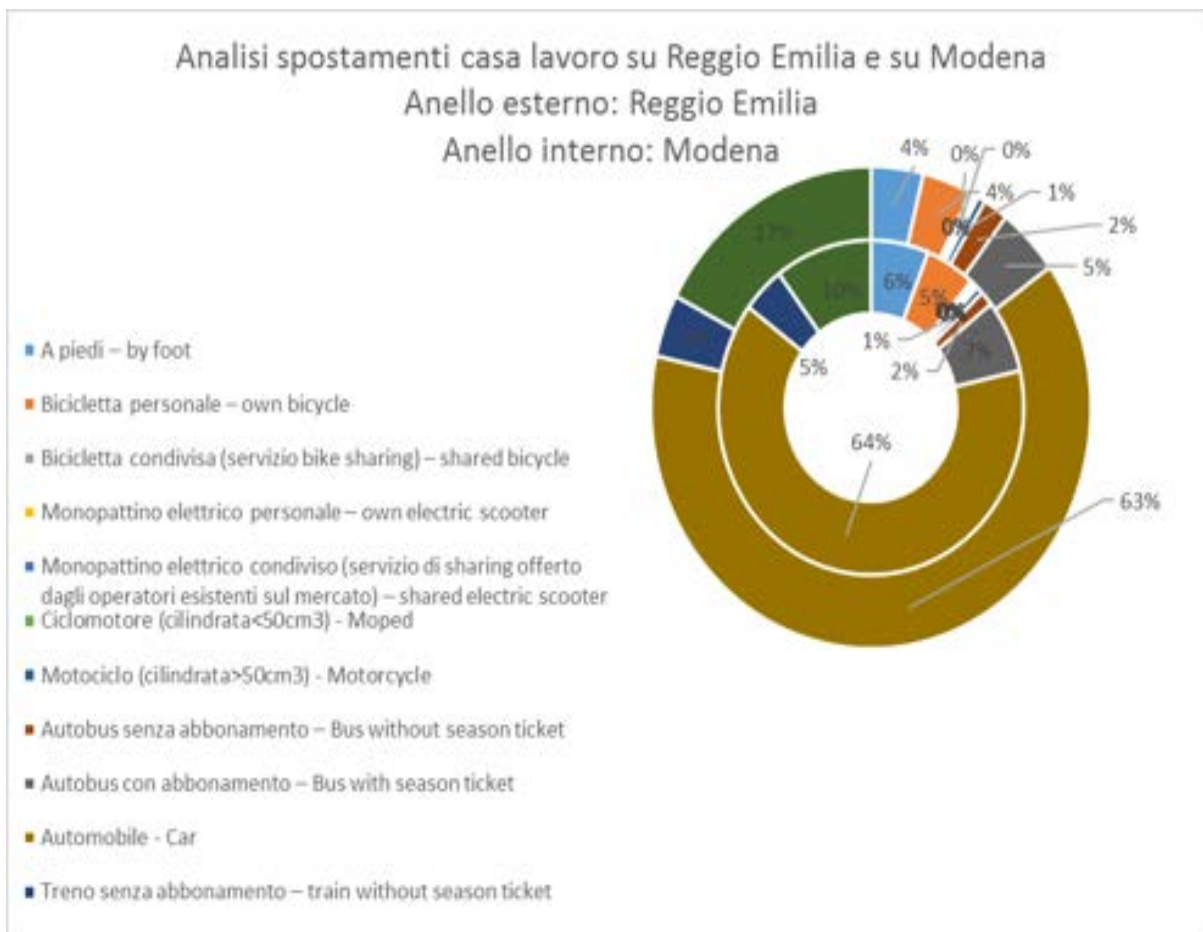
Se facciamo un confronto con i dati degli spostamenti in sede/fuori sede **degli studenti nell'anno 2022** si rilevano delle differenze ma dovute alla bassa percentuale dei rispondenti in quell'anno (15%)

Figura 19: Mezzi DI TRASPORTO utilizzati per recarsi presso la sede di studio degli studenti pendolari/fuori sede– rilevaz anno 2022 (studenti)

MEZZI DI TRASPORTO DEGLI STUDENTI	IN SEDE/PENDOLARI	PERCENTUALE SUL TOTALE DEGLI STUDENTI IN SEDE/PENDOLARI	FUORI SEDE	PERCENTUALE SUL TOTALE DEGLI STUDENTI FUORI SEDE	TOTALE	PERCENTUALE SUL TOTALE
Autobus	235	10,04%	192	23,08%	427	13,46%
Automobile	1178	50,34%	102	12,26%	1280	40,35%
Bicicletta	93	3,97%	190	22,84%	283	8,92%
A piedi	52	2,22%	282	33,89%	334	10,53%
Treno	758	32,39%	54	6,49%	812	25,60%
Altro (ciclomotore, motociclo, monopattino)	24	1,03%	12	1,44%	36	1,13%

3b) SPOSTAMENTI dei RESIDENTI IN SEDE (Modena e Reggio Emilia)

RESIDENTI IN PROVINCIA DI MODENA			RESIDENTI IN PROVINCIA DI REGGIO EMILIA		
MEZZI DI TRASPORTO PER LO SPOSTAMENTO PRINCIPALE CASA - UNIVERSITA'	TOTALE RISPOSTE	PERCENTUALE SU CORSI DI MODENA	MEZZI DI TRASPORTO PER LO SPOSTAMENTO PRINCIPALE CASA - UNIVERSITA'	TOTALE RISPOSTE	PERCENTUALE SU CORSI DI MODENA
A piedi – by foot	483	6,12%	A piedi – by foot	208	3,85%
Bicicletta personale – own bicycle	417	5,29%	Bicicletta personale – own bicycle	196	3,63%
Bicicletta condivisa (servizio bike sharing) – shared bicycle	14	0,18%	Bicicletta condivisa (servizio bike sharing) – shared bicycle	6	0,11%
Monopattino elettrico personale – own electric scooter	12	0,15%	Monopattino elettrico personale – own electric scooter	9	0,17%
Monopattino elettrico condiviso (servizio di sharing offerto dagli operatori esistenti sul mercato) – shared electric scooter	15	0,19%	Monopattino elettrico condiviso (servizio di sharing offerto dagli operatori esistenti sul mercato) – shared electric scooter	5	0,09%
Ciclomotore (cilindrata<50cm3) - Moped	28	0,36%	Ciclomotore (cilindrata<50cm3) - Moped	15	0,28%
Motociclo (cilindrata>50cm3) - Motorcycle	55	0,70%	Motociclo (cilindrata>50cm3) - Motorcycle	30	0,56%
Autobus senza abbonamento – Bus without season ticket	111	1,41%	Autobus senza abbonamento – Bus without season ticket	99	1,83%
Autobus con abbonamento – Bus with season ticket	558	7,08%	Autobus con abbonamento – Bus with season ticket	248	4,59%
Automobile - Car	5028	63,76%	Automobile - Car	3424	63,35%
Treno senza abbonamento – train without season ticket	355	4,50%	Treno senza abbonamento – train without season ticket	227	4,20%
Treno con abbonamento – train with season ticket	810	10,27%	Treno con abbonamento – train with season ticket	938	17,35%
	7886			5405	



1. Prevalenza dell'automobile privata

In entrambi i territori, l'automobile rappresenta il mezzo di trasporto predominante: **63,8% per Modena** e **63,4% per Reggio Emilia**.

Questo dato evidenzia una forte dipendenza dal mezzo privato per gli spostamenti universitari, sintomo di una **limitata alternativa sistemica di trasporto pubblico integrato** e di una **scarsa diffusione di servizi di mobilità condivisa**. La concentrazione della sezione viola nel grafico (automobile) riflette visivamente questo peso dominante.

2. Trasporto pubblico e ferroviario

Il trasporto pubblico su gomma e rotaia presenta una dinamica differente tra le due province. A **Modena**, la quota complessiva di studenti che utilizza autobus o treni (con o senza abbonamento) si attesta intorno al **23,3%**, mentre a **Reggio Emilia** raggiunge valori più elevati, pari a **circa 28%**.

In particolare, a Reggio Emilia è più consistente l'uso del **treno con abbonamento (17,35%)**, segno di un **pendolarismo regolare e interprovinciale** più radicato, favorito dalla posizione strategica della stazione e dalla presenza di collegamenti diretti verso Modena, Parma e Bologna. Modena, invece, mostra un maggior utilizzo di **autobus locali (8,5%)**, associato a spostamenti di natura urbana o periurbana.

Questo viene evidenziato anche nel grafico: la porzione arancione e blu scuro (autobus e treno) è più estesa nell'anello esterno, a indicare un uso relativamente più alto del trasporto pubblico da parte degli studenti di Reggio Emilia (circa 28%) rispetto a quelli di Modena (circa 23%).

Tale differenza si spiega con la **natura più pendolare dei flussi reggiani**, che comportano tragitti più lunghi e un maggiore utilizzo di treni e autobus interprovinciali.

3. Mobilità dolce e condivisa

Le forme di **mobilità sostenibile attiva** (a piedi, bicicletta, monopattino) restano minoritarie in entrambe le province. A Modena rappresentano complessivamente circa **12%** degli spostamenti, contro il **8%** di Reggio Emilia con un leggero vantaggio. Questo riflette una **migliore accessibilità urbana dei poli modenesi**, grazie alla maggiore densità residenziale. Le percentuali estremamente basse di utilizzo di monopattini e biciclette condivise (sotto lo 0,2%) segnalano che le **soluzioni di sharing mobility non sono ancora consolidate** nei comportamenti quotidiani degli studenti.

4. Interpretazione ambientale

Dal punto di vista delle emissioni, l'elevata incidenza dell'automobile privata comporta un contributo significativo all'impronta di carbonio complessiva degli spostamenti studenteschi. Pur con un numero totale di studenti maggiore, la provincia di **Modena genera un volume più alto di emissioni complessive**, mentre **Reggio Emilia presenta emissioni pro capite leggermente superiori** per la maggiore incidenza di tragitti interprovinciali in treno o automobile. Questo conferma quanto osservato nei flussi casa–università: **Modena è caratterizzata da mobilità più locale**, mentre **Reggio Emilia da pendolarismo più esteso**, con maggiore consumo energetico per spostamento.

5. Conclusioni e implicazioni

- Nel complesso, i dati suggeriscono la necessità di **politiche differenziate di mobilità sostenibile**:

L'anello doppio mostra visivamente che, sebbene **Modena e Reggio Emilia condividano pattern simili di mobilità**, si distinguono per l'intensità dei flussi:

- Modena → prevalenza di spostamenti locali, in parte urbani;
- Reggio Emilia → maggiore incidenza di pendolarismo interprovinciale.

Queste differenze implicano strategie diverse: **Modena deve ridurre l'uso urbano dell'auto**, mentre **Reggio Emilia dovrebbe intervenire sui flussi di lunga percorrenza**, incentivando il trasporto ferroviario e il carpooling.

4. TIPOLOGIA DI AUTO UTILIZZATA DAGLI STUDENTI

Figura 20: Tipologia di auto utilizzata dagli studenti

TIPOLOGIA AUTO	TOTALE RISPOSTE	PERCENTUALE	PERCENTUALE TOTALE PER TIPOLOGIA
Benzina (cilindrata ≤ 1400cc) – Gasoline	3335	31,01%	42,79%
Benzina (cilindrata 1400÷2000cc) – Gasoline	1051	9,77%	
Benzina (cilindrata ≥ 2000cc) – Gasoline	215	2,00%	
Diesel (cilindrata ≤ 1400cc)	1219	11,34%	28,57%
Diesel (cilindrata 1400÷2000cc)	1518	14,12%	
Diesel (cilindrata ≥ 2000cc)	335	3,12%	
GPL	986	9,17%	28,57%
Metano – Methane	227	2,11%	
Metano-benzina – Methane/Gasoline	440	4,09%	
GPL-benzina – GPL/Gasoline	797	7,41%	
Esclusivamente elettrico – Electric car	92	0,86%	4,45%
Elettrico ibrido plug-in – hybrid electric plug in car	95	0,88%	
Elettrico ibrido (non plug-in) – hybrid electric not-plug in car	291	2,71%	
Veicolo a idrogeno – hydrogen vehicle	6	0,06%	0,06%
Nessuna precisazione	146	1,36%	1,36%
	10753		



Sintesi dei dati

Totale risposte: **10.753 studenti**

1. Auto maggiormente inquinanti:

Queste vetture emettono generalmente **alti livelli di CO₂ e NO_x** (soprattutto i diesel), e sono prevalentemente alimentate da combustibili fossili.

Tipologia	Risposte	% Totale	Considerazioni
Benzina (≤ 1400cc)	3.335	31,01%	Alta diffusione, modesto impatto per cilindrata ridotta ma comunque inquinante
Benzina (1400-2000cc)	1.051	9,77%	Maggiore impatto ambientale rispetto alla fascia precedente
Benzina (≥ 2000cc)	215	2,00%	Bassa diffusione, ma molto impattanti
Diesel (≤ 1400cc)	1.219	11,34%	Emissioni NO _x preoccupanti se Euro4 o inferiori
Diesel (1400-2000cc)	1.518	14,12%	Seconda categoria più diffusa tra i diesel, con impatto rilevante

Tipologia	Risposte	% Totale	Considerazioni
Diesel (≥ 2000cc)	335	3,12%	Molto impattanti

☞ Totale combustibili tradizionali: **7.673 studenti** = ~71,3%

2. Auto a basso impatto / alternative:

Queste auto presentano un **impatto ambientale molto ridotto** o nullo, a seconda della tecnologia e della fonte di energia elettrica utilizzata.

Tipologia	Risposte	% Totale	Considerazioni
GPL	986	9,17%	Minore impatto rispetto a benzina/diesel
Metano / Metano-benzina	667	6,20%	Emissioni inferiori e miglior rendimento
GPL-benzina	797	7,41%	Buon compromesso
Elettrico puro	92	0,86%	Emissioni zero, ma bassa diffusione
Ibrido plug-in	95	0,88%	Emissioni ridotte se usato correttamente
Ibrido non plug-in	291	2,71%	Efficienza variabile ma comunque migliorativa
Idrogeno	6	0,06%	Tecnologia promettente, ma scarsamente diffusa

☞ Totale basse emissioni: **2.934 studenti** = ~27,3%

📊 Valutazione dell'impatto ambientale

Classe	Tipologie incluse	Totale studenti	%
Alta	Tutti i veicoli a benzina e diesel	7.673	71,3%
Media	GPL, Metano, GPL-benzina	2.450	22,8%
Bassa	Elettrico, ibridi, idrogeno	484	4,5%
Non specificata	Nessuna precisazione	146	1,3%

La maggior parte degli studenti (oltre il **70%**) utilizza ancora **auto a combustione tradizionale**, con una netta prevalenza di **benzina** e **diesel**. In particolare, i motori diesel tra 1400cc e 2000cc rappresentano una quota significativa, e sono noti per le alte emissioni di **ossidi di azoto (NOx)** e particolato, due dei principali responsabili dell'inquinamento atmosferico urbano.

La quota di studenti che utilizza **auto a basse emissioni** (elettriche, ibride, a idrogeno) è **molto limitata (4,5%)**, suggerendo che **l'accesso a veicoli più ecologici è ancora poco diffuso**, probabilmente a causa dei costi più elevati o della mancanza di infrastrutture di ricarica.

Le auto a **GPL e metano**, pur essendo comunque alimentate a combustibili fossili, rappresentano un buon compromesso, grazie alle **emissioni ridotte** e a una maggiore efficienza. Tuttavia, anche queste tecnologie restano minoritarie (meno del 23%).

✈ Conclusione

Questi dati indicano che, **nonostante una crescente attenzione alla sostenibilità ambientale, le abitudini di mobilità degli studenti sono ancora fortemente legate a veicoli inquinanti**. Questo segnala l'esigenza di:

- **Incentivi economici** per l'acquisto di veicoli elettrici/ibridi.
- **Miglioramento delle infrastrutture** (colonnine di ricarica, aree ZTL verdi).
- **Promozione della mobilità sostenibile** anche con trasporti pubblici o condivisi.

Figura 21: Tipologia di auto utilizzata dagli studenti

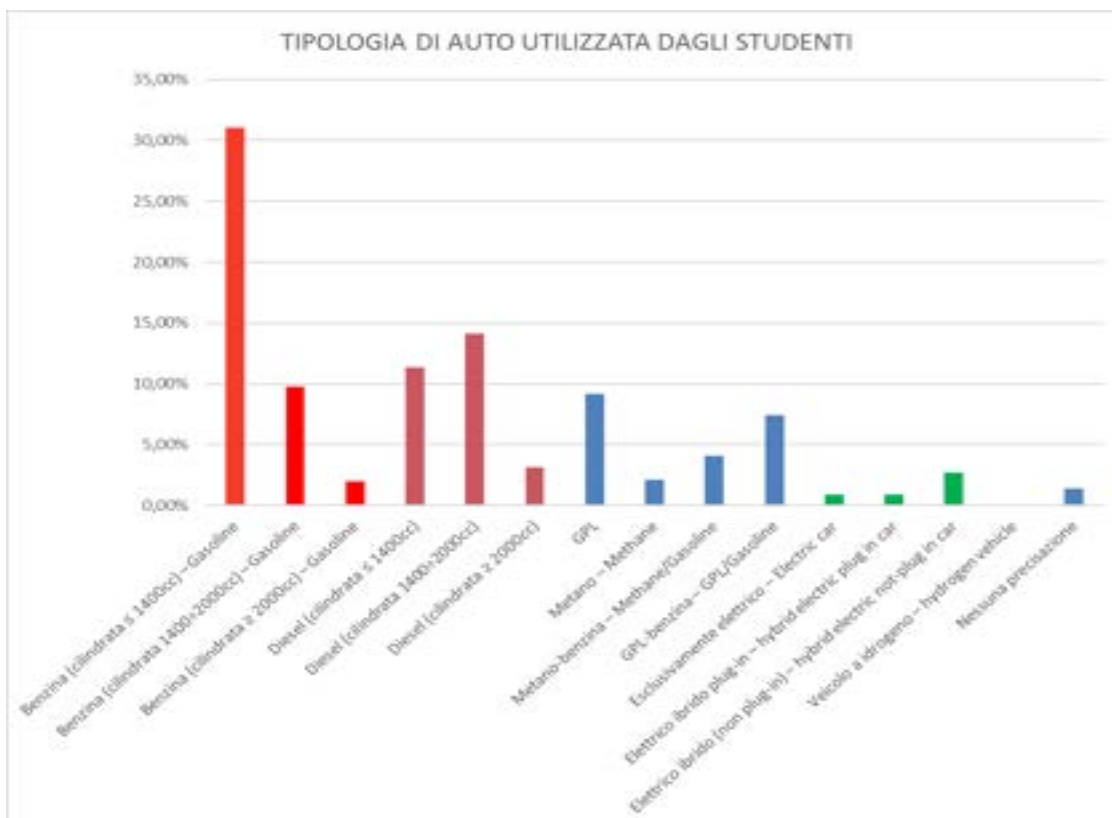
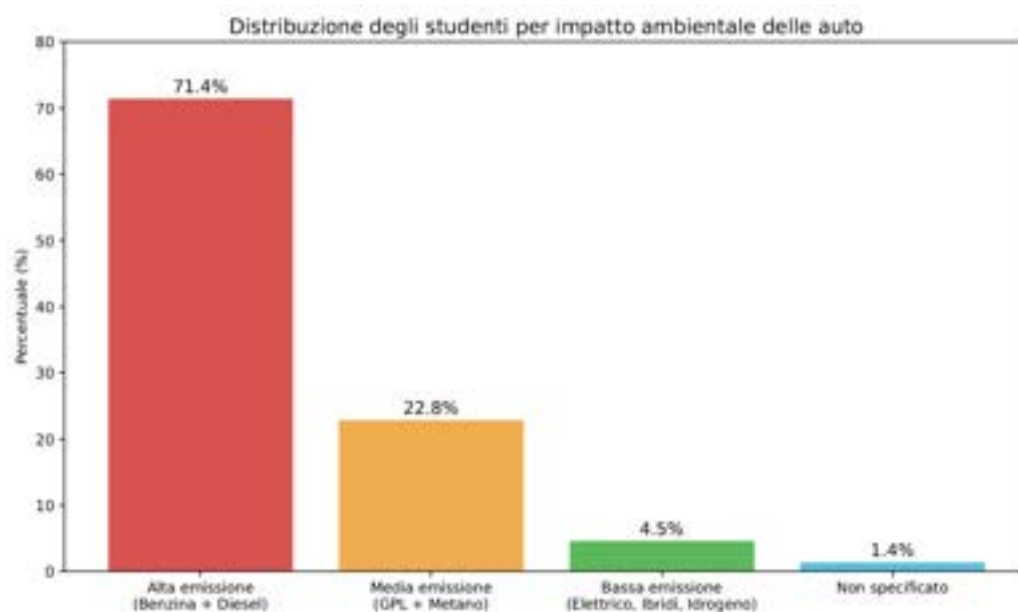


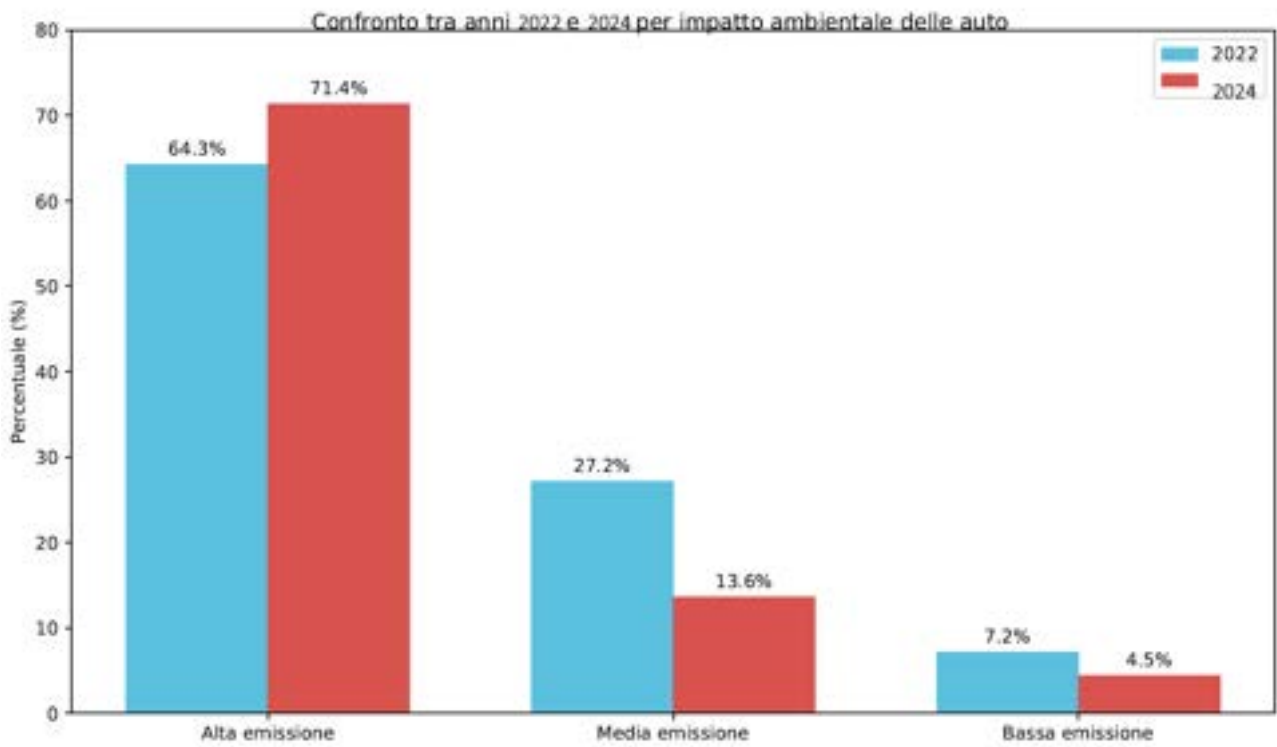
Figura 22: distribuzione degli studenti per impatto ambientale anno 2024



Confrontiamo i dati con i risultati dell’anno 2022

Figura 23: Tipologia di auto utilizzata dagli studenti– rilevazione anno 2022

TIPOLOGIA DI AUTOMOBILE UTILIZZATA DA STUDENTI	NUMERO rispondenti	PERCENTUALE SUL TOTALE AUTO
Benzina (cilindrata ≤ 1400cc)	393	30,70%
Benzina (cilindrata 1400+2000cc)	108	8,44%
Benzina (cilindrata >2000cc)	10	0,78%
Gasolio (cilindrata ≤ 1400cc)	145	11,33%
Gasolio (cilindrata 1400+2000cc)	165	12,89%
Gasolio (cilindrata >2000cc)	0	0,00%
Benzina - GPL	248	19,38%
Benzina - Metano	100	7,81%
Auto Elettrica o Ibrida Plug-in	16	1,25%
Auto Ibrida (non Plug-in)	46	3,59%
Altro (non precisato)	49	3,83%
	1280	



Dati a Confronto – Sintesi

● Auto a alta emissione (Benzina + Diesel/Gasolio)

Categoria	2022 (%)	2025 (%)	Differenza
Benzina	39,92%	42,79%	▲ +2,87
Diesel/Gasolio	24,34%	28,57%	▲ +4,23
Totale alta em.	64,26%	71,36%	▲ +7,10

📊 Auto a media emissione (GPL e Metano)

Categoria	2022 (%)	2025 (%)	Differenza
Benzina - GPL	19,38%	7,41%	▼ -11,97
Benzina - Metano	7,81%	6,20%	▼ -1,61
Totale media em.	27,19%	13,61%	▼ -13,58

📊 Auto a bassa emissione (Elettriche, Ibride, Idrogeno)

Categoria	2022 (%)	2025 (%)	Differenza
Ibride plug-in	3,59%	0,88%	▼ -2,71
Ibride non plug-in	3,59%	2,71%	▼ -0,88
Elettriche pure	dentro plug-in	0,86%	~
Idrogeno	—	0,06%	+0,06
Totale bassa em.	7,18%	4,45%	▼ -2,73

Analisi e Osservazioni

- **▲ Aumento dell'uso di auto ad alta emissione:** dal 64,26% nel 2022 al 71,36% nel 2024 → probabilmente dovuto a un minor ricambio del parco auto o a scelte economiche.
- **▼ Crollo nell'uso delle auto a media emissione (GPL e Metano):** -13,58% → questo è il calo più netto. Potrebbe riflettere una diminuzione della diffusione di questi carburanti o incentivi meno convenienti.
- **▼ Lieve calo nelle auto ecologiche:** nonostante maggiore attenzione all'ambiente, nel 2024 c'è stato un leggero arretramento (-2,73%). L'elettrico plug-in in particolare è calato molto (da 3,59% a 0,88%).

🚀 Conclusione

● Nel 2024, rispetto al 2022, l'uso di auto ad alta emissione è cresciuto

📊 GPL e Metano sono fortemente in calo

📊 Le auto a bassa emissione restano una minoranza e in lieve discesa

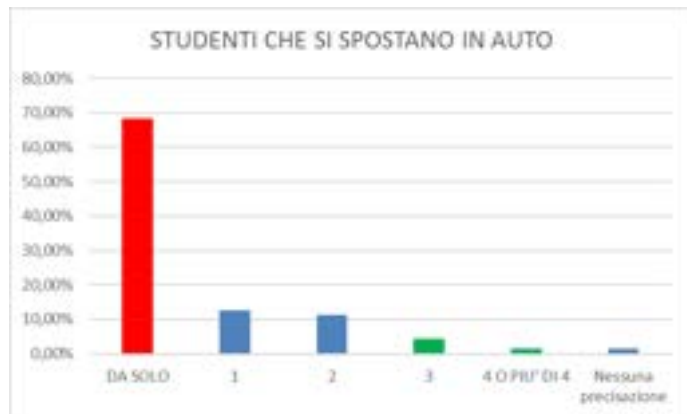
5. NUMERO DI PASSEGGERI CON I QUALI GLI STUDENTI SI RECANO IN SEDE CON L'AUTO

Figura 24: n di passeggeri con i quali gli studenti si recano in sede

MEDIAMENTE CON QUANTE PERSONE SI RECANO IN UNIVERSITA' SULLA STESSA AUTO	NUMERO RISPOSTE	PERCENTUALE
DA SOLO	7361	68,46%
1	1371	12,75%
2	1209	11,24%
3	483	4,49%
4 O PIU' DI 4	172	1,60%
Nessuna precisazione	157	1,46%
	10753	

Osservazioni

- ☒ **Quasi 7 studenti su 10 si recano in ateneo da soli in auto.**
- ☒ **Solo il 31% condivide l'auto con almeno una persona, e di questi:**
 - appena **6% viaggia con 3 o più passeggeri** (cioè auto piene).
- ☒ **Questo evidenzia bassa incidenza del car pooling, che potrebbe essere migliorata con:**
 - incentivi
 - parcheggi riservati
 - campagne di sensibilizzazione



Confrontiamo i dati con l'anno 2022

Figura 25: n. di persone con cui si recano in auto in sede gli studenti– rilevazione anno 2022

CON QUANTE PERSONE IN AUTO VIAGGIANO GLI STUDENTI PER RAGGIUNGERE LA PROPRIA SEDE	NUMERO RISPONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE
Da solo	905	70,70%
1	177	13,83%
2	126	9,84%
3	49	3,83%
4 o più	22	1,72%
Non precisato	1	0,08%
TOTALE	1280	100,00%

Gli studenti mediamente possiedono auto di bassa cilindrata alimentate a Benzina o GPL.

Ecco un **confronto sintetico** dei dati anni 2022/24:

Persone in auto	2022 (%)	2024 (%)	Variazione (%)	Osservazioni
Da solo	70,70%	68,46%	▼ -2,24	Meno studenti viaggiano soli → segnale positivo
1 passeggero	13,83%	12,75%	▼ -1,08	Leggera diminuzione
2 passeggeri	9,84%	11,24%	▲ +1,40	Crescita significativa
3 passeggeri	3,83%	4,49%	▲ +0,66	Leggera crescita
4 o più	1,72%	1,60%	▼ -0,12	Sostanzialmente stabile
Non precisato	0,08%	1,46%	▲ +1,38	Aumento risposte incomplete
Totale rispondenti	1.280	10.753	—	Campione 2024 molto più grande

📌 Interpretazione ambientale

- La quota di studenti che **viaggiano da soli** è **diminuita di oltre 2 punti percentuali**, un buon segnale in ottica di riduzione delle emissioni.
- È aumentata la percentuale di chi viaggia con **2 o 3 passeggeri**, quindi più **car sharing informale**.
- Considerando che un'auto media emette ~120 g CO₂/km per passeggero singolo, una riduzione del 2% di auto singole in un campione di 10.000 studenti può equivalere a diverse **tonnellate di CO₂ risparmiate all'anno**, se ipotizziamo tragitti giornalieri di 10–20 km.

6. DISTANZA PERCORSA DAGLI STUDENTI

Figura 26: distanza percorsa con le varie tipologie di mezzi utilizzati

DISTANZA PERCORSO / TIPOLOGIA DI AUTO	Meno di 5 km – less than 5 km	PERCENTUALE SU TIPOLOGIA CHE PERCORRE MENO DI 5 KM	5 - 15 km	PERCENTUALE SU TIPOLOGIA CHE PERCORRE TRA 5 E 15 KM	15 – 30 km	PERCENTUALE SU TIPOLOGIA CHE PERCORRE TRA 15 E 30 KM	Oltre 30 km – more than 30 km	PERCENTUALE SU TIPOLOGIA CHE PERCORRE OLTRE 30 KM	totale
Benzina (cilindrata ≤ 1400cc) – Gasoline	372	11,15%	703	21,08%	1241	37,21%	1019	30,55%	3335
Benzina (cilindrata 1400÷2000cc) – Gasoline	86	8,18%	221	21,03%	413	39,30%	331	31,49%	1051
Benzina (cilindrata ≥ 2000cc) – Gasoline	17	7,91%	50	23,26%	66	30,70%	82	38,14%	215
Diesel (cilindrata ≤ 1400cc)	103	8,45%	246	20,18%	432	35,44%	438	35,93%	1219
Diesel (cilindrata 1400÷2000cc)	121	7,97%	260	17,13%	546	35,97%	591	38,93%	1518
Diesel (cilindrata ≥ 2000cc)	24	7,16%	73	21,79%	90	26,87%	148	44,18%	335
GPL	88	8,92%	227	23,02%	361	36,61%	310	31,44%	986
Metano – Methane	18	7,93%	50	22,03%	84	37,00%	75	33,04%	227
Metano-benzina – Methane/Gasoline	37	8,41%	104	23,64%	153	34,77%	146	33,18%	440
GPL-benzina – GPL/Gasoline	46	5,77%	175	21,96%	316	39,65%	260	32,62%	797
Esclusivamente elettrico – Electric car	9	9,78%	22	23,91%	31	33,70%	30	32,61%	92
Elettrico ibrido plug-in – hybrid electric plug in car	12	4,12%	15	15,79%	33	34,74%	35	36,84%	95
Elettrico ibrido (non plug-in) – hybrid electric not-plug in car	22	7,56%	66	22,68%	104	35,74%	99	34,02%	291
Veicolo a idrogeno – hydrogen vehicle	0	0,00%	3	50,00%	2	33,33%	1	16,67%	6
Nessuna precisazione	9	6,16%	34	23,29%	57	39,04%	46	31,51%	146

Analisi integrata: distanza percorsa, tipologia di auto e condivisione del viaggio

1. Distribuzione generale delle distanze

Dai dati emerge che la maggior parte degli studenti che utilizza l'auto percorre **tra 15 e 30 km** per raggiungere l'università, con percentuali che oscillano tra il **35% e il 40%** per quasi tutte le tipologie di auto. Un'ulteriore quota consistente — **tra il 30% e il 35%** — dichiara di percorrere **oltre 30 km**. Solo una piccola parte (circa il 10%) percorre distanze inferiori ai 5 km.

→ **Interpretazione:** la mobilità studentesca con l'auto è quindi caratterizzata da **spostamenti medio-lunghi**, che amplificano l'impatto ambientale delle scelte individuali di trasporto.

2. Tipologia di veicolo e distanza

- Le **auto a benzina** (in particolare di piccola cilindrata ≤1400cc) rappresentano il gruppo più numeroso (oltre 3.300 casi), con una distribuzione abbastanza equilibrata sulle distanze. Tuttavia, anche qui il 67% percorre **oltre 15 km** al giorno.
- I **diesel di media cilindrata (1400–2000cc)** mostrano la quota più alta di percorrenze lunghe: quasi **39% oltre 30 km**.
- Le **auto ibride ed elettriche**, pur essendo una minoranza, hanno una ripartizione simile: circa **35% tra 15 e 30 km** e **33% oltre 30 km**. Ciò indica che l'elettificazione inizia a essere adottata anche per spostamenti di media-lunga distanza.

- Le **alimentazioni alternative (GPL, metano, ibride)** coprono una parte crescente della mobilità studentesca e contribuiscono a contenere le emissioni.
-

3. Collegamento con la condivisione dell'auto

L'incrocio con i dati sull'**uso condiviso dell'auto** (2022–2024) mostra che:

- Nel **2024** si riduce la quota di studenti che viaggiano **da soli** (-2,2 punti percentuali rispetto al 2022).
- Cresce la percentuale di chi condivide con **2 o 3 passeggeri**, segno di un leggero spostamento verso comportamenti più sostenibili.

Quando si osservano le **distanze percorse**, questa tendenza è particolarmente significativa:

- Gli studenti che percorrono **oltre 15 km** sono anche quelli che **più frequentemente condividono il viaggio**, per motivi economici e ambientali.
 - Chi percorre **meno di 5 km**, invece, tende a viaggiare da solo, spesso per praticità o mancanza di alternative di trasporto pubblico.
-

4. Impatto ambientale stimato

Combinando percorrenze e modalità di viaggio:

- Una **riduzione del 2% di viaggi in auto singola** in un campione di oltre 10.000 studenti può equivalere a una **diminuzione di centinaia di tonnellate di CO₂ l'anno**, considerando tragitti medi di 20–30 km al giorno.
 - L'effetto si amplifica nei casi di **auto diesel o benzina di media cilindrata**, più impattanti rispetto a ibride o elettriche.
 - Gli studenti che percorrono **lunghe distanze e condividono l'auto** producono fino al **70% di emissioni pro capite in meno** rispetto a chi guida da solo.
-

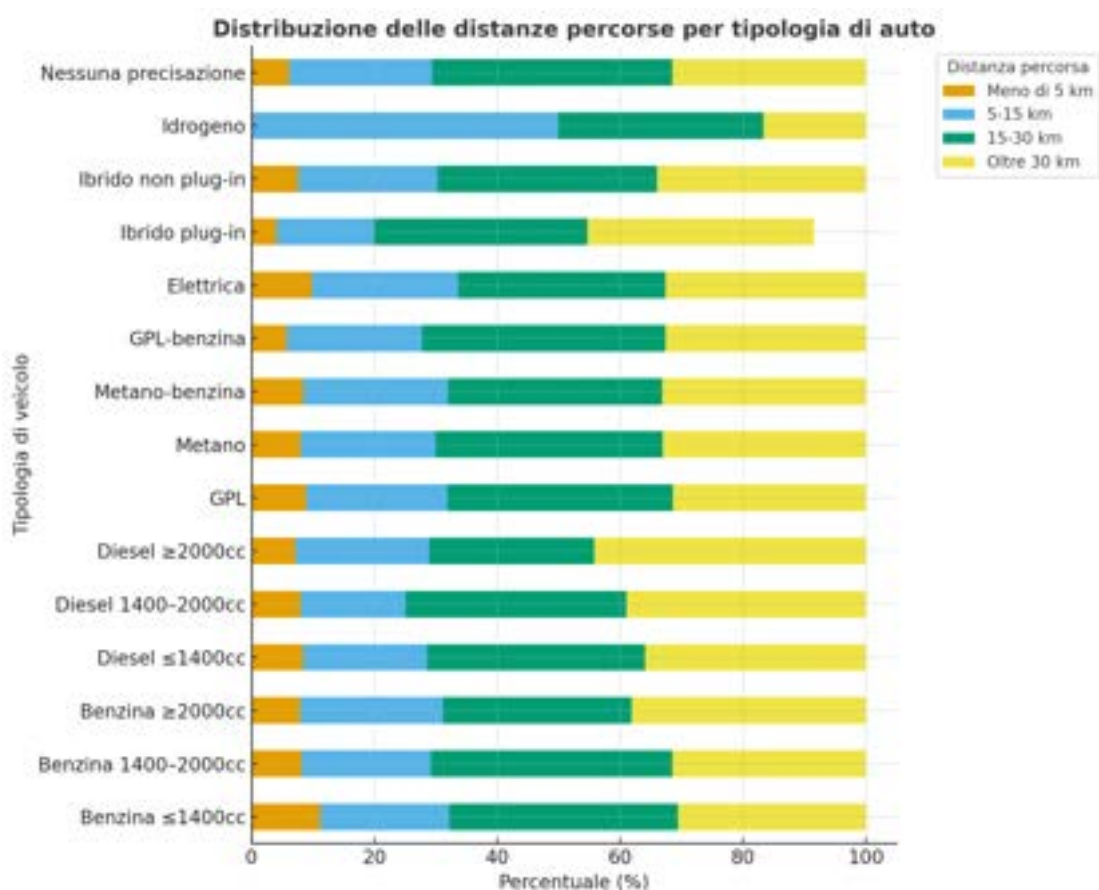
5. Considerazioni conclusive

- Il quadro generale indica un **progressivo miglioramento** nelle abitudini di spostamento: meno viaggi singoli, più condivisione, e una crescita — seppur lenta — delle alimentazioni alternative.
 - Tuttavia, l'elevata percentuale di studenti che percorre **oltre 15 km** mostra quanto sia importante **incentivare ulteriormente il car pooling e il trasporto pubblico**.
 - Le università potrebbero agire come catalizzatori promuovendo:
 - **Piattaforme digitali di condivisione viaggi,**
 - **Agevolazioni per parcheggi condivisi,**
 - **Incentivi all'uso di veicoli elettrici o ibridi.**
-

💡 Sintesi finale

La relazione tra **distanza percorsa** e **numero di passeggeri per auto** dimostra che la sostenibilità della mobilità studentesca non dipende solo dal tipo di carburante, ma soprattutto dalla **capacità di ottimizzare ogni spostamento**.

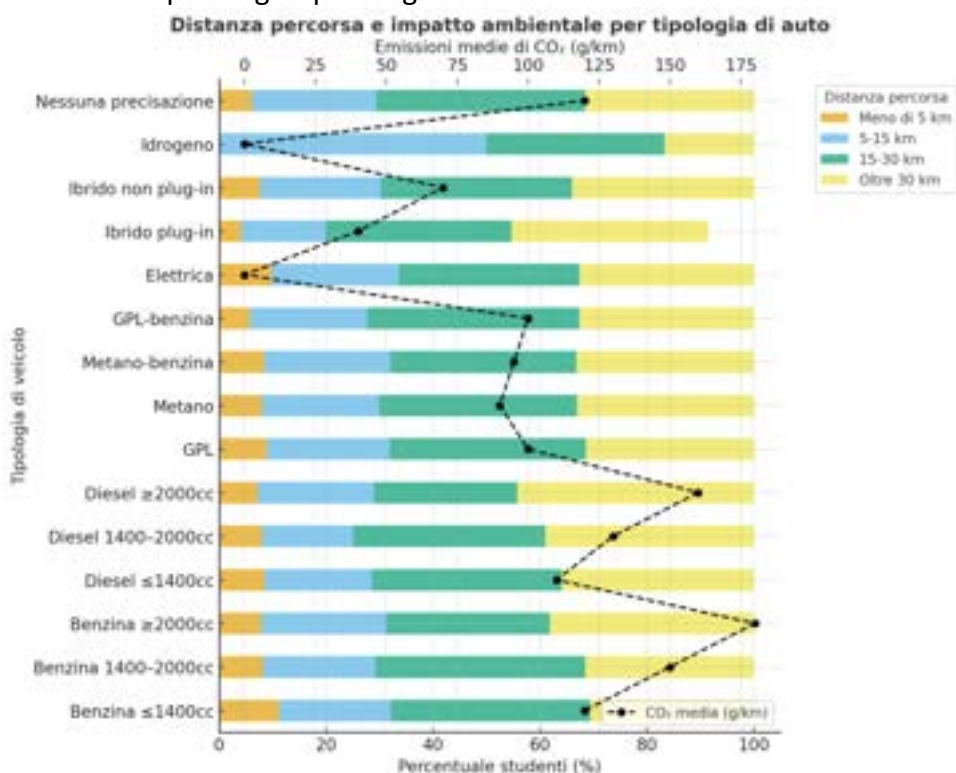
Condividere l'auto, specialmente su distanze medio-lunghe, rappresenta oggi **la leva più efficace per ridurre le emissioni** e migliorare l'impatto ambientale complessivo degli spostamenti universitari.



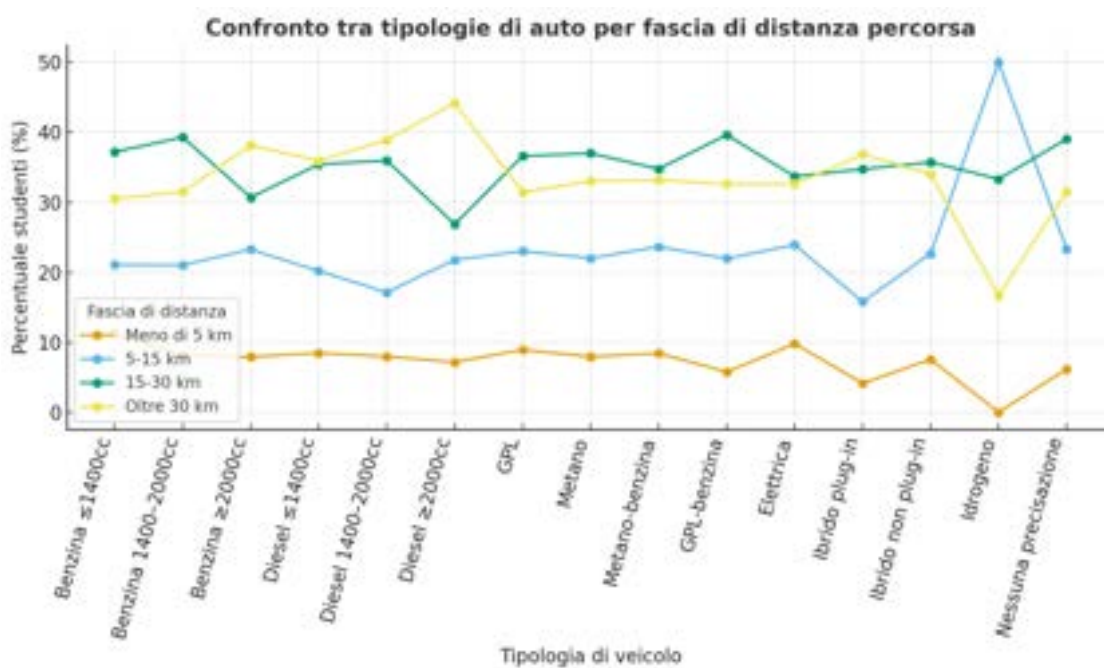
☐ I diesel di media e grossa cilindrata coprono le percorrenze più lunghe (“oltre 30 km”).

☐ Le auto a benzina piccola e i veicoli GPL/metano sono più distribuiti tra le fasce intermedie (5–30 km).

☐ Le elettriche e ibride hanno una presenza simile tra 15–30 km e oltre 30 km, segno che vengono usate anche per tragitti più lunghi.



- Le auto diesel e benzina di grossa cilindrata non solo percorrono distanze più lunghe, ma hanno anche le emissioni più elevate, amplificando l'impatto ambientale.
- Le ibride e le auto a metano/GPL risultano più virtuose, con percorrenze medio-lunghe ma emissioni significativamente più basse.
- Le auto elettriche e a idrogeno mostrano il miglior profilo ambientale, anche se ancora poco diffuse.

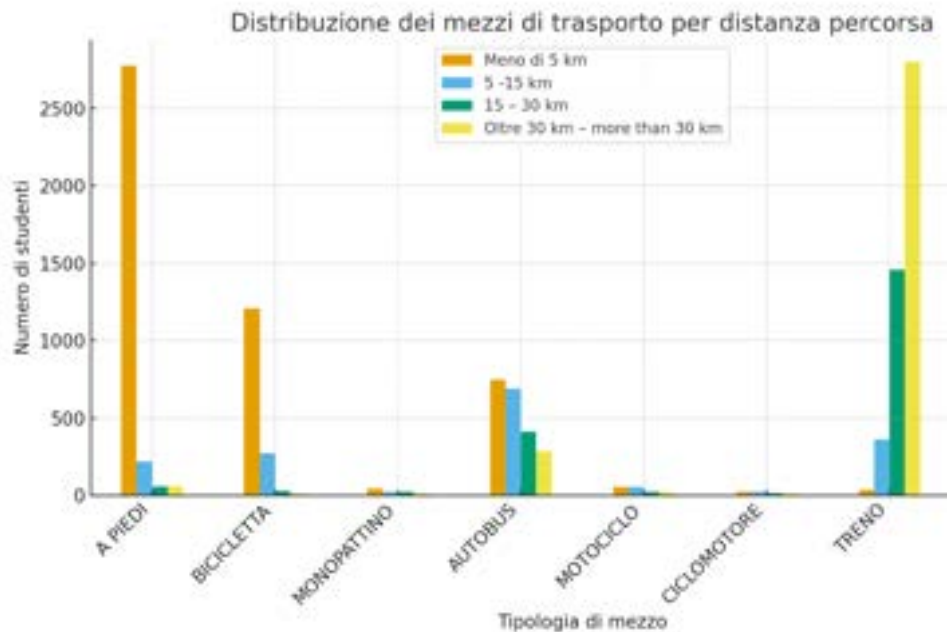


- Le percorrenze tra 15 e 30 km sono le più frequenti per quasi tutte le categorie (linea blu più alta e stabile).
- Le auto diesel di grossa cilindrata e benzina ≥ 2000 cc dominano le distanze oltre 30 km, coerente con il loro uso per tragitti lunghi.
- Le auto elettriche e ibride mostrano un comportamento equilibrato, usate sia su distanze medie che lunghe.
- Le percorrenze sotto i 5 km sono marginali per tutte le categorie, segno che pochi studenti usano l'auto per tragitti molto brevi.

Figura 27: distanza percorsa con mobilità dolce e trasporto pubblico

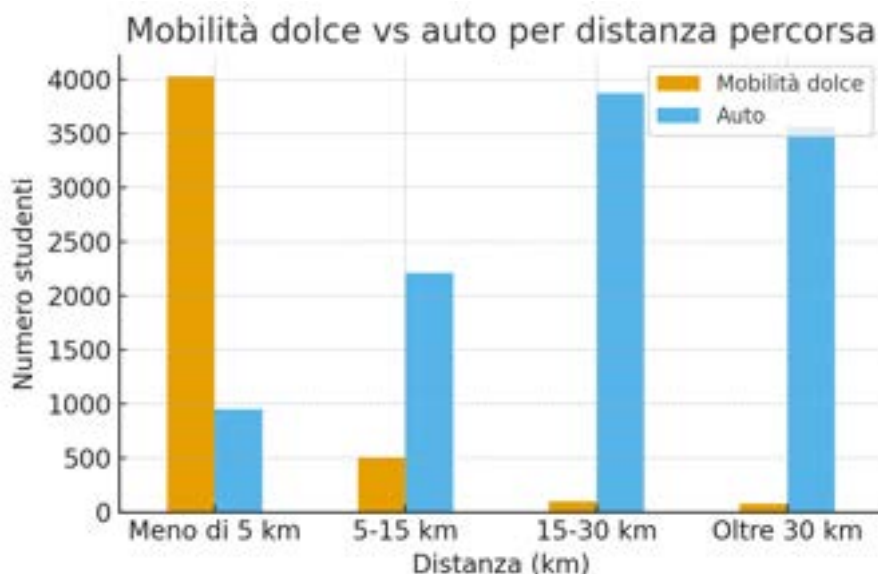
MEZZO	Meno di 5 km	PERCENTUALE SU TIPOLOGIA CHE PERCORRE MENO DI 5 KM	5 -15 km	PERCENTUALE SU TIPOLOGIA CHE PERCORRE TRA 5 E 15 KM	15 – 30 km	PERCENTUALE SU TIPOLOGIA CHE PERCORRE TRA 15 E 30 KM	Oltre 30 km – more than 30 km	PERCENTUALE SU TIPOLOGIA CHE PERCORRE OLTRE 30 KM	Totale
A PIEDI	2778	89,44%	217	6,99%	55	1,77%	56	1,80%	3106
BICICLETTA	1208	79,47%	272	17,89%	28	1,84%	12	0,79%	1520
MONOPATINO	41	43,62%	20	21,28%	20	21,28%	13	13,83%	94
AUTOBUS	747	35,02%	690	32,35%	412	19,32%	284	13,31%	2133
MOTOCICLO	54	36,49%	52	35,14%	21	14,19%	21	14,19%	148
CICLOMOTORE	22	32,35%	21	30,88%	13	19,12%	12	17,65%	68
TRENO	34	0,73%	361	7,76%	1457	31,30%	2803	60,21%	4655
								totale	11724

Distribuzione tipologia mobilità dolce per distanza percorsa



Il grafico mostra la distribuzione degli studenti in base al mezzo di trasporto utilizzato e alla distanza percorsa per raggiungere l'ateneo. • A piedi e in bicicletta sono predominanti nei tragitti inferiori a 5 km, rappresentando le principali forme di mobilità dolce. • L'autobus emerge come il mezzo più diffuso nelle tratte di media distanza (5–30 km), a conferma dell'importanza del trasporto pubblico locale. • I mezzi a motore privati (motociclo e automobile) mostrano un incremento all'aumentare della distanza, ma restano limitati negli spostamenti brevi. • Il monopattino, sebbene con valori ridotti, si configura come una soluzione alternativa e sostenibile per le brevi percorrenze urbane. Nel complesso, l'analisi evidenzia una relazione chiara tra distanza percorsa e tipologia di mezzo utilizzato: più la distanza cresce, più si riduce la quota di mobilità dolce, a vantaggio di soluzioni motorizzate o collettive.

Confronto tra mobilità dolce e spostamenti in auto



Il confronto evidenzia differenze significative tra gli spostamenti dolci e quelli in auto. • **La mobilità dolce si concentra quasi esclusivamente nei tragitti inferiori a 5 km**, grazie alla vicinanza all'ateneo e all'impegno verso la sostenibilità. • Gli spostamenti in auto aumentano in modo netto all'aumentare della distanza, con una prevalenza nelle fasce 15–30 km e oltre 30 km. • L'uso dell'auto rimane predominante per chi vive fuori città, mentre la mobilità dolce caratterizza gli studenti residenti nelle aree urbane. • In termini ambientali, la mobilità dolce è a impatto zero, mentre l'auto, anche nelle versioni ibride o elettriche, comporta un consumo energetico più elevato. Promuovere soluzioni integrate, come il potenziamento del trasporto pubblico e la creazione di infrastrutture per bici e monopattini, può ridurre l'uso dell'auto privata e favorire una mobilità universitaria più sostenibile.

7. SUGGERIMENTI PER MIGLIORARE GLI SPOSTAMENTI

Le risposte degli studenti sono così sintetizzate:

	Suggerimento	Numero di risposte	Percentuale (%)
1	Migliorare l'efficienza dei mezzi pubblici (orari)	6 575	21,3 %
2	Ottenere ulteriori agevolazioni sui costi degli abbonamenti treni/autobus	5 995	19,4 %
3	Migliorare il sistema di integrazione autobus–treni	5 047	16,3 %
4	Introdurre sul sito Web di Ateneo una piattaforma di car pooling	2 896	9,4 %
5	Ottenere agevolazioni per utilizzo di car sharing	2 791	9,0 %
6	Ottenere buoni mobilità per l'utilizzo della bicicletta	1 857	6,0 %
7	Migliorare/Aumentare all'interno dell'ateneo i parcheggi per biciclette	1 770	5,7 %
8	Dotare i parcheggi di posti per le biciclette (meglio se coperti)	1 722	5,6 %
9	Dotare i parcheggi di posti per motocicli e ciclomotori	1 211	3,9 %
10	Ottenere agevolazioni sui costi delle ricariche delle auto elettriche	1 052	3,4 %

Risposte chiuse — Temi più scelti dagli studenti

1. Migliorare l'efficienza dei mezzi pubblici (orari) – ≈22%

🚌 Priorità assoluta: studenti chiedono trasporti più puntuali, frequenti e coordinati con gli orari delle lezioni.

2. Agevolazioni sui costi degli abbonamenti treni/autobus – ≈20%

🎫 Richiesta di riduzione dei costi e abbonamenti dedicati agli studenti pendolari.

3. Migliorare l'integrazione autobus–treni – ≈17%

🔄 Molti chiedono collegamenti più fluidi tra stazione e sedi universitarie, con tempi di attesa ridotti.

4. Piattaforma di car pooling universitaria – ≈10%

🚗 Proposta molto apprezzata: uno strumento online per condividere passaggi tra studenti e personale.

5. Agevolazioni per car sharing – ≈9%

💡 Interesse per forme di mobilità condivisa, soprattutto elettrica, con incentivi economici.

6. Buoni mobilità per uso della bicicletta – ≈6%

🚲♀ Incentivare l'uso della bici con premi o rimborsi chilometrici.

7. Migliorare/aumentare i parcheggi per biciclette – ≈6%

🚲 Domanda di spazi sicuri e coperti per il parcheggio bici.

8. Dotare i parcheggi di posti per biciclette (coperti) – ≈6%

🔒 Tema collegato al precedente: maggiore tutela contro furti e intemperie.

9. Dotare i parcheggi di posti per motocicli e ciclomotori – ≈4%

🛵 Alcuni chiedono aree dedicate per scooter e moto.

10. Agevolazioni sui costi di ricarica delle auto elettriche – ≈3%

⚡ Interesse minore ma crescente per infrastrutture e incentivi legati alla mobilità elettrica.

In sintesi:

Gli studenti mostrano un orientamento chiaro verso **forme di mobilità sostenibile ma accessibili**, con tre assi principali:

1. **Trasporto pubblico più efficiente e coordinato**
2. **Agevolazioni economiche per ridurre i costi di spostamento**
3. **Promozione di mobilità condivisa (car/bike sharing e pooling)**

Risposte aperte

Temi principali emersi

1. Parcheggi per auto (≈30%)

- Richiesta più frequente: *aumentare il numero di parcheggi per studenti* nelle sedi universitarie e nelle vicinanze.
 - Molti segnalano difficoltà nel trovare posto, soprattutto nelle aree di **Policlinico (MO)** e **Campus San Lazzaro (RE)**.
 - Esempi:
 - “Trovare parcheggio al Policlinico è impossibile, servono spazi riservati agli studenti.”
 - “Rendere gratuito o a basso costo il parcheggio universitario.”
-

2. Mezzi pubblici e orari (≈20%)

- Suggesta una **maggiore efficienza e puntualità** dei bus (soprattutto linee SETA 2 e 8).
 - Molti chiedono di **coordinare gli orari delle lezioni** con quelli dei mezzi pubblici.
 - Esempi:
 - “Coincidere la fine delle lezioni con gli orari degli autobus.”
 - “Troppi ritardi e fermate troppo ravvicinate sulla linea per San Lazzaro.”
-

3. Agevolazioni economiche (≈15%)

- Forte richiesta di **sconti e incentivi** per treni, autobus, car sharing o bici.
- Alcuni propongono *buoni mobilità o abbonamenti agevolati* per studenti pendolari.
- Esempi:

- “Abbassare i costi degli abbonamenti.”
- “Prevedere buoni mobilità per chi usa la bicicletta.”

4. Biciclette e micromobilità (≈10%)

- Interesse per **più piste ciclabili** sicure e **parcheggi coperti per bici e monopattini**.
- Alcuni propongono servizi di **bike sharing universitario**.
- Esempi:
 - “Incrementare le piste ciclabili tra sedi universitarie.”
 - “Servono rastrelliere coperte per le bici.”

Se analizziamo le richieste di miglioramento dei percorsi delle biciclette c'è maggiore richiesta di Modena rispetto a Reggio Emilia

Sede del corso	N° risposte ciclabilità	Totale studenti	Percentuale (%)
Carpi	1.0	18	5.56
Mantova	0.0	131	0.0
Modena	15.0	14145	0.11
Reggio Emilia	2.0	8183	0.02

5. Car pooling e car sharing (≈8%)

- Diversi studenti propongono una **piattaforma d'ateneo per condividere viaggi**.
- Suggerite **agevolazioni economiche** per chi usa il car sharing elettrico.
- Esempi:
 - “Creare una piattaforma per organizzare passaggi tra studenti.”
 - “Sconti per chi utilizza auto elettriche o car sharing.”

6. Didattica e organizzazione interna (≈7%)

- Alcuni studenti collegano la mobilità anche alla **logistica universitaria**:
 - desiderano **aule concentrate in un'unica sede**;
 - oppure la possibilità di **lezioni online/video** per ridurre gli spostamenti.
- Esempi:
 - “Tornare alle videolezioni.”
 - “Avere tutte le lezioni in un'unica sede.”

7. Altri suggerimenti (≈5%)

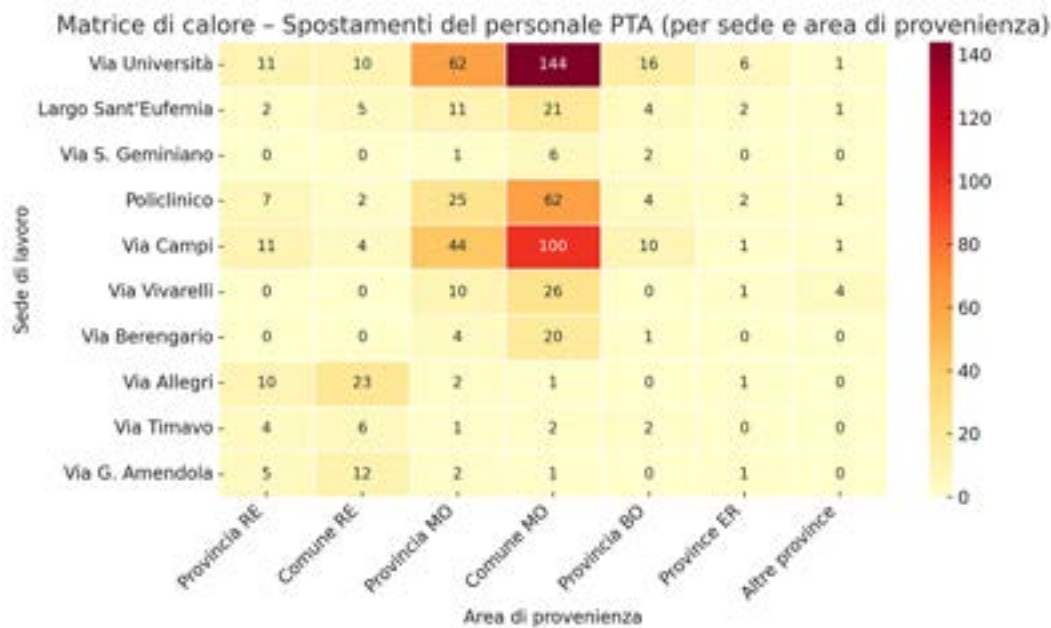
- Maggiore **informazione** su trasporti e orari via app o sito d'ateneo.
- Proposte per **posti riservati ai motocicli** o **ricariche elettriche** nei parcheggi.

2.2 Matrice degli spostamenti casa-lavoro:

Personale tecnico-amministrativo

Figura 28: matrice del domicilio-sede di lavoro del PTA

SEDI DI MODENA	PROVINCIA DI REGGIO EMILIA	COMUNE DI REGGIO EMILIA	PROVINCIA DI MODENA	COMUNE DI MODENA	PROVINCIA DI BOLOGNA	PROVINCE EMILIA ROMAGNA	ALTRE PROVINCE		%
VIA UNIVERSITA'	11	10	62	144	16	6	1	250	38,76%
LARGO SANT'EUFEMIA	2	5	11	21	4	2	1	46	7,13%
VIA S.GEMINIANO	0	0	1	6	2	0	0	9	1,40%
POLICLINICO	7	2	25	62	4	2	1	103	15,97%
VIA CAMPI	11	4	44	100	10	1	1	171	26,51%
VIA VIVARELLI	0	0	10	26	0	1	4	41	6,36%
VIA BERENGARIO	0	0	4	20	1	0	0	25	3,88%
TOTALE MODENA	31	21	157	379	37	12	8	645	100,00%
%	4,81%	3,26%	24,34%	58,76%	5,74%	1,86%	1,24%		
SEDI DI REGGIO EMILIA	PROVINCIA DI REGGIO EMILIA	COMUNE DI REGGIO EMILIA	PROVINCIA DI MODENA	COMUNE DI MODENA	PROVINCIA DI BOLOGNA	PROVINCE EMILIA ROMAGNA	ALTRE PROVINCE		%
VIA ALLEGRI	10	23	2	1	0	1	0	37	50,68%
VIA TIMAVO	4	6	1	2	2	0	0	15	20,55%
VIA G. AMENDOLA	5	12	2	1	0	1	0	21	28,77%
TOTALE REGGIO EMILIA	19	41	5	4	2	2	0	73	100,00%
%	26,03%	56,16%	6,85%	5,48%	2,74%	2,74%	0,00%		
TOTALE	50	62	162	383	39	14	8		
							totale personale in servizio al 22.7.2025	718	



La seguente figura mostra la distribuzione del personale PTA per sede (valori assoluti).

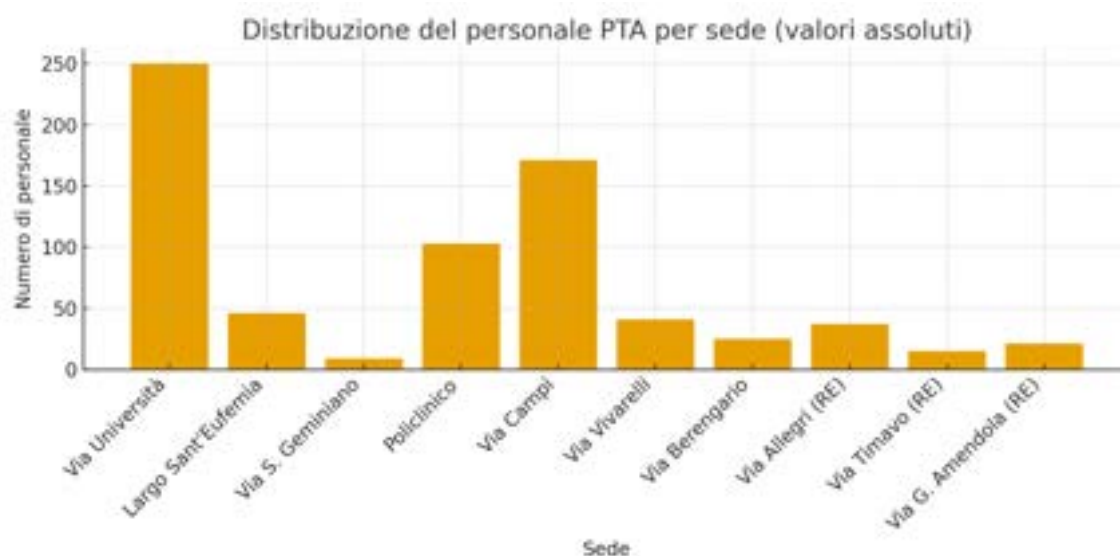


Tabella sintetica (valori assoluti e % sul totale per territorio)

****Sedi di Modena (totale 645) ****

Sede	Personale	% sul totale Modena (645)
Via Università	250	38.8%
Largo Sant'Eufemia	46	7.1%
Via S. Geminiano	9	1.4%
Policlinico	103	16.0%
Via Campi	171	26.5%
Via Vivarelli	41	6.4%
Via Berengario	25	3.9%

****Sedi di Reggio Emilia (totale 73) ****

Sede	Personale	% sul totale Reggio (73)
Via Allegri	37	50.7%
Via Timavo	15	20.5%
Via G. Amendola	21	28.8%

Il totale del personale considerato è pari a 718 unità.

Sedi di Modena: complessivamente le sedi modenesi raccolgono 645 addetti, corrispondenti all'**89,8%** del totale PTA analizzato. Le principali concentrazioni si osservano in *Via Università* (250 addetti, **38,8%** del totale Modena), *Via Campi* (171 addetti, **26,5%**) e *Policlinico* (103 addetti, **16,0%**). Queste tre sedi assorbono circa l'**81%** del personale PTA, indicando un'alta concentrazione nelle strutture centrali.

Sedi di Reggio Emilia: le tre sedi raccolgono complessivamente 73 addetti (**10,2% del totale**). La sede di *Via Allegri* è la più rappresentativa con 37 addetti (**50,7% del totale Reggio**).

Provenienza territoriale: i dati rappresentati indicano che il **58,8%** dei dipendenti delle sedi modenesi risiede nel Comune di Modena; complessivamente **oltre l'80%** del personale PTA risiede all'interno della provincia di Modena o in comuni limitrofi, riducendo la necessità di lunghi spostamenti pendolari.

Considerazioni:

L'analisi mostra una forte concentrazione del personale PTA nelle sedi modenesi e una prevalenza di residenza in ambito comunale o provinciale. La forte prossimità residenziale al luogo di lavoro rappresenta un punto di forza per la transizione verso forme di mobilità più sostenibili. In particolare:

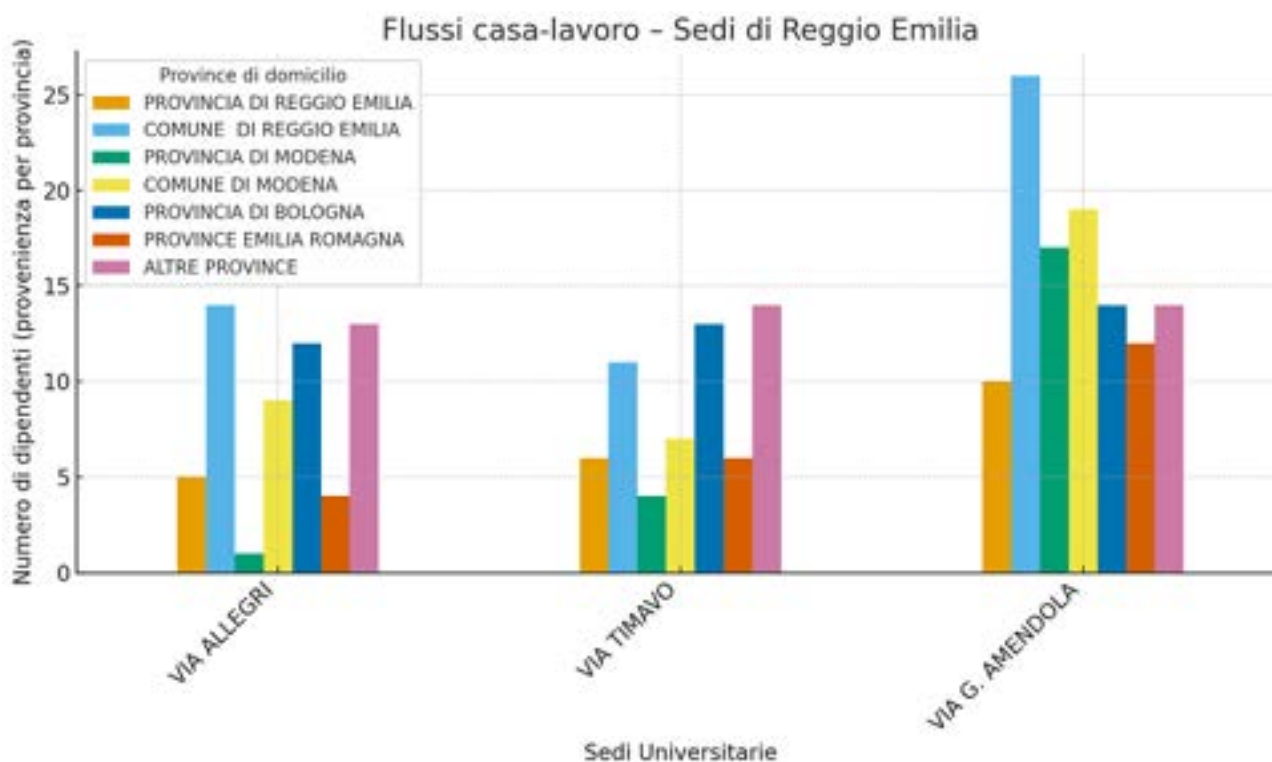
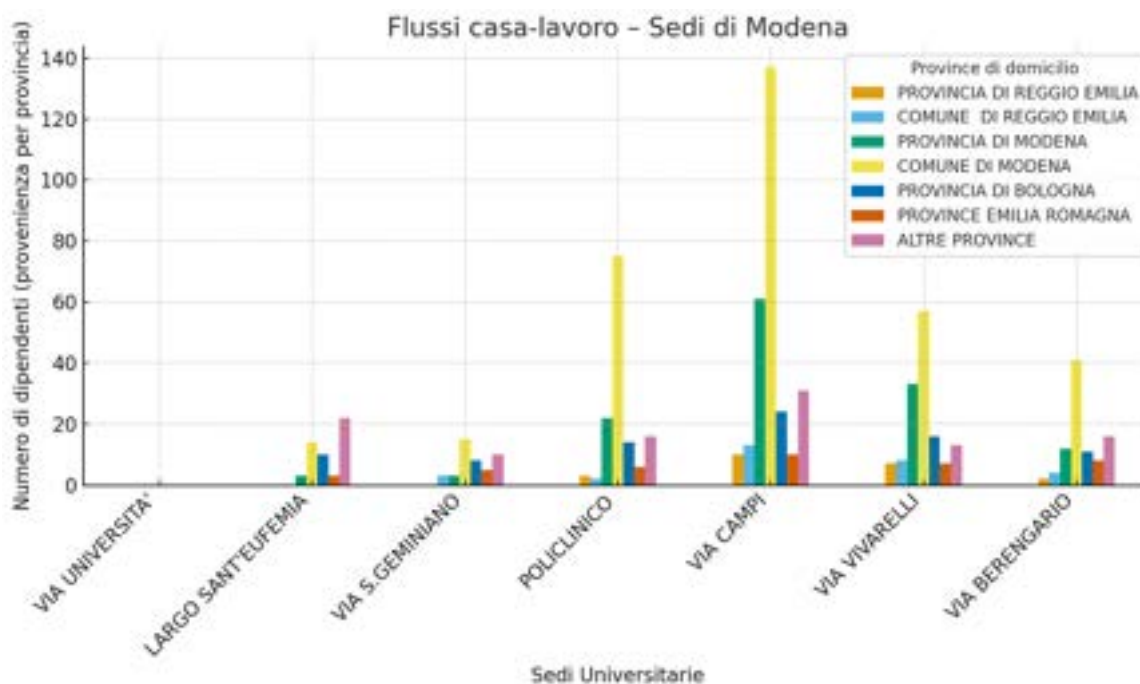
- Per il personale residente nel Comune di Modena, è opportuno incentivare la mobilità dolce tramite infrastrutture ciclabili, parcheggi sicuri per biciclette e campagne di sensibilizzazione.
- Per i dipendenti provenienti da altre parti della provincia o da Reggio Emilia, si raccomandano soluzioni integrate come navette dedicate, convenzioni con il trasporto pubblico locale e misure di car-pooling per ridurre l'uso dell'automobile privata.
- L'introduzione di politiche di smart working a rotazione può contribuire a diminuire i flussi nelle ore di punta e migliorare la qualità della vita lavorativa.

Personale docente/ricercatore

Figura 29: matrice del domicilio-sede di lavoro del personale docente e ricercatore

SEDI DI MODENA	PROVINCIA DI REGGIO EMILIA	COMUNE DI REGGIO EMILIA	PROVINCIA DI MODENA	COMUNE DI MODENA	PROVINCIA DI BOLOGNA	PROVINCE EMILIA ROMAGNA	ALTRE PROVINCE		%
VIA UNIVERSITA'	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LARGO SANT'EUFEMIA	0	0	3	14	10	3	22	52	6,89%
VIA S.GEMINIANO	0	3	3	15	8	5	10	44	5,83%
POLICLINICO	3	2	22	75	14	6	16	138	18,28%
VIA CAMPI	10	13	61	137	24	10	31	286	37,88%
VIA VIVARELLI	7	8	33	57	16	7	13	141	18,68%
VIA BERENGARIO	2	4	12	41	11	8	16	94	12,45%
	22	30	134	339	83	39	108	755	
SEDI DI REGGIO EMILIA	PROVINCIA DI REGGIO EMILIA	COMUNE DI REGGIO EMILIA	PROVINCIA DI MODENA	COMUNE DI MODENA	PROVINCIA DI BOLOGNA	PROVINCE EMILIA ROMAGNA	ALTRE PROVINCE		
VIA ALLEGRI	5	14	1	9	12	4	13	58	25,11%
VIA TIMAVO	6	11	4	7	13	6	14	61	26,41%
VIA G. AMENDOLA	10	26	17	19	14	12	14	112	48,48%
	21	51	22	35	39	22	41	231	
TOTALE	43	81	156	374	122	61	149		
							totale personale in servizio al 22.7.2025	986	

Risultano 986 docenti e ricercatori in servizio; di queste 755 (**76.58%**) si recano alle sedi di Modena, 231 (23.42%) alle sedi di Reggio Emilia. La tabella descrive le distribuzioni di origine degli spostamenti verso le sedi di ciascuna città, con indicatori quantificati e visualizzazioni con aggregazione per ambito territoriale: Provincia di Reggio Emilia, Comune di Reggio Emilia, Provincia di Modena, Comune di Modena, Provincia di Bologna, Province Emilia-Romagna, Altre Province. Sono state eseguite somme per riga/colonna, calcolo percentuali di incidenza rispetto ai totali per città e generazione di heatmap per evidenziare concentrazioni di origine.



Q Analisi dei flussi casa-lavoro dei docenti e ricercatori

Dall'elaborazione dei dati emergono alcune tendenze interessanti:

1. Sedi di Modena

- Le sedi universitarie modenesi (Via Campi, Policlinico, ecc.) raccolgono la **maggior parte del personale residente nella provincia di Modena**, come prevedibile.
- Tuttavia, una quota rilevante proviene anche dalla **provincia di Reggio Emilia**, segno di un pendolarismo significativo in direzione Modena.
- Sono presenti anche alcuni spostamenti da **Bologna** e da **altre province dell'Emilia-Romagna**, ma con valori molto più contenuti.

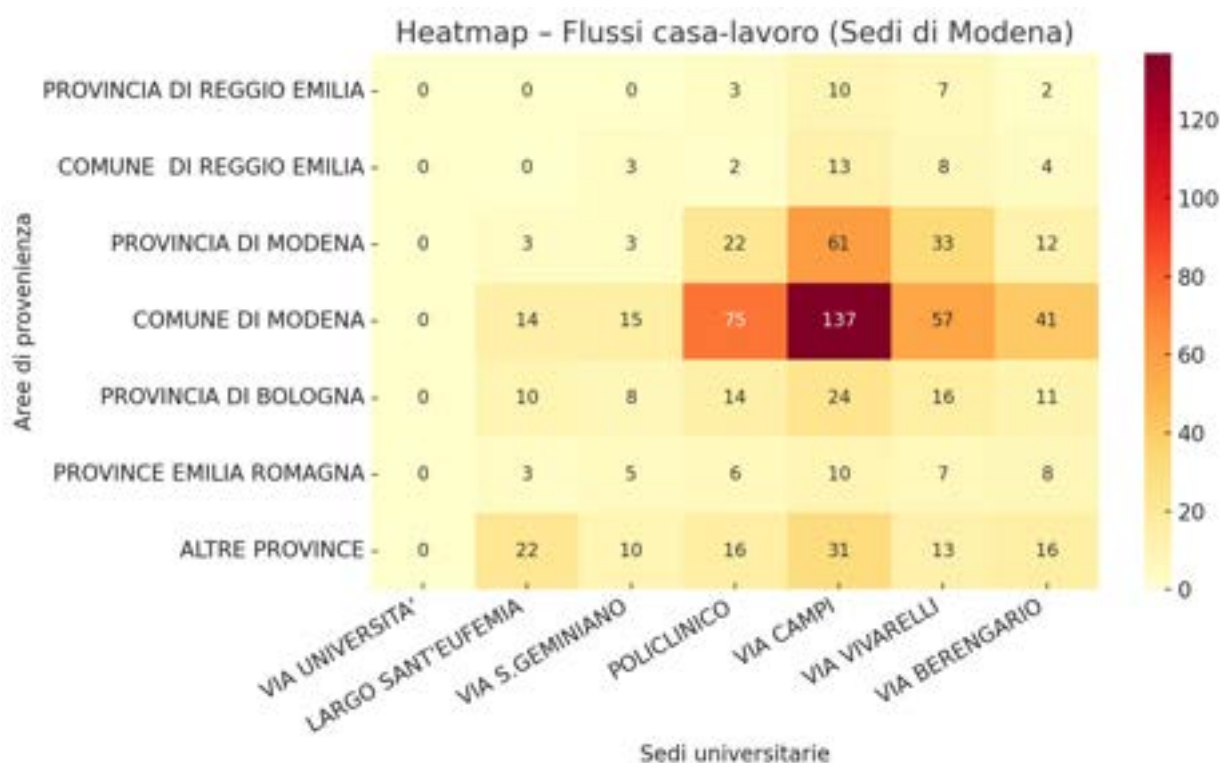
2. Sedi di Reggio Emilia

- Le sedi reggiane (Via Allegri, Via Timavo, Via Amendola) attraggono prevalentemente personale residente nella **provincia di Reggio Emilia**.
- Si registra comunque un flusso non trascurabile da **Modena**, segno di una mobilità bidirezionale tra i due poli universitari.
- Le provenienze da **Bologna** e da **altre province** sono più limitate rispetto al caso modenese.

3. Confronto generale

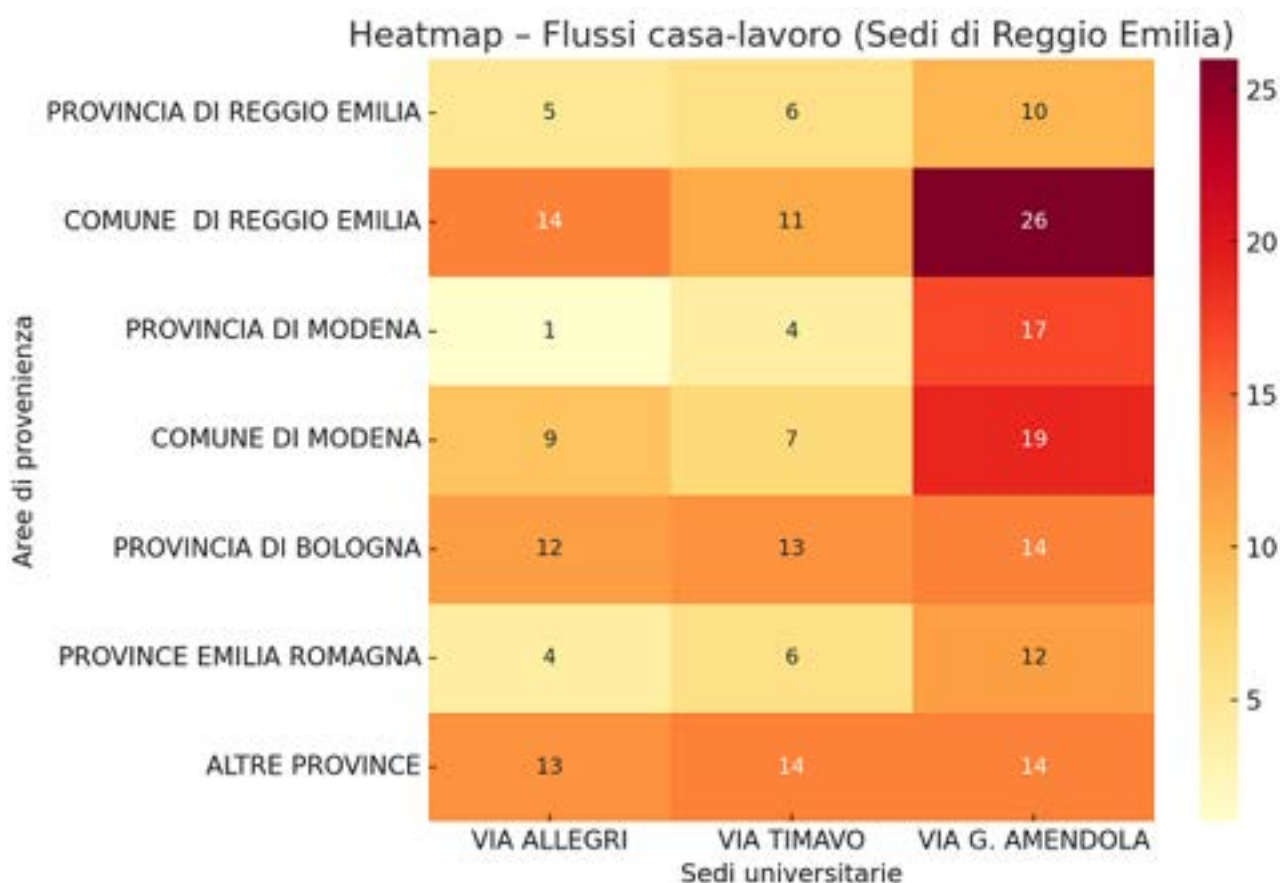
- In termini assoluti, **Modena** concentra un numero maggiore di docenti e ricercatori rispetto a **Reggio Emilia**, coerentemente con la maggiore estensione del polo universitario.
- Tuttavia, il **pendolarismo interprovinciale** (specialmente tra Modena e Reggio) è significativo in entrambe le direzioni, indicando un **forte legame territoriale e accademico** tra i due poli.
- Le **altre province dell'Emilia-Romagna** contribuiscono in modo marginale, suggerendo che la maggior parte del personale risiede e lavora entro un raggio relativamente ristretto.

Heatmap - Sedi di Modena (righe: sedi, colonne: aree di provenienza)



Osservazioni principali:

Le sedi di Modena concentrano la maggior parte del personale con una forte polarizzazione su VIA CAMPI (286 persone). Ciò comporta carichi significativi sulla domanda di mobilità nell'area urbana attorno a questa sede.



Le sedi di Reggio Emilia mostrano una distribuzione più bilanciata tra le tre sedi, con VIA G. AMENDOLA dominante ma non così prevalente da creare un unico hub critico.

Sintesi complessiva

Aspetto	Modena	Reggio Emilia
Sedi più attrattive	Via Campi, Policlinico	Via G. Amendola
Sedi più locali	Via Università, Largo S. Eufemia	Via Allegri, Via Timavo
Maggiore mobilità interprovinciale	Verso Modena da Reggio Emilia e Bologna	Da Modena verso Reggio Emilia
Flusso bidirezionale	Forte scambio Modena ↔ Reggio Emilia	Presente ma più contenuto

studenti

La matrice degli spostamenti degli studenti non è del tutto rappresentativa in quanto l'ateneo dispone solamente dei dati sulla residenza e non domicilio.

Viene comunque rappresentata una matrice sulla base dei dati fino ad ora disponibili. L'Ateneo ha comunque inviato un questionario per avere contezza dei dati riguardanti il domicilio e per potere avere un quadro più preciso dei flussi degli spostamenti degli studenti.

Polo: Modena (Totale studenti: 13.974)

Provenienza	Studenti (n)	Percentuale sul totale del polo (%)
Modena	2368	16.95
Reggio Emilia	881	6.3
Bologna	657	4.7
Carpi	518	3.71
Elenco prov Mo	3194	22.86
Elenco prov Re	1788	12.8
Altre province	4568	32.69

Polo: Reggio Emilia (Totale studenti: 8.002)

Provenienza	Studenti (n)	Percentuale sul totale del polo (%)
Modena	809	10.11
Reggio Emilia	1289	16.11
Bologna	349	4.36
Carpi	271	3.39
Elenco prov Mo	1346	16.82
Elenco prov Re	1700	21.24
Altre province	2238	27.97

Polo: Carpi (Totale studenti: 37)

Provenienza	Studenti (n)	Percentuale sul totale del polo (%)
Modena	8	21.62
Reggio Emilia	2	5.41
Bologna	1	2.7
Carpi	1	2.7
Elenco prov Mo	6	16.22
Elenco prov Re	3	8.11
Altre province	16	43.24

Polo: Mantova (Totale studenti: 191)

Provenienza	Studenti (n)	Percentuale sul totale del polo (%)
Modena	1	0.52
Reggio Emilia	2	1.05
Bologna	0	0.0
Carpi	6	3.14
Elenco prov Mo	11	5.76
Elenco prov Re	6	3.14
Altre province	165	86.39

Il polo universitario di **Modena** rappresenta il principale polo di attrazione, con una forte componente di studenti provenienti dal territorio provinciale e regionale.

- Il **16,95%** degli studenti risiede nel comune di Modena, mentre il **22,86%** proviene dalla **provincia di Modena**, confermando la funzione di Modena come centro accademico di riferimento per l'intero territorio.
- Un'ulteriore quota significativa (**12,8%**) proviene dalla **provincia di Reggio Emilia**, mentre il **4,7%** da **Bologna** e il **3,7%** da **Carpi**.
- Gli studenti da **altre province** rappresentano il **32,7%**, indice dell'attrattività sovraregionale del polo.
- Oltre il 35% proviene dall'area metropolitana (provincia di Modena e comuni limitrofi)

Dal punto di vista della **mobilità sostenibile**, la concentrazione di studenti nel territorio modenese suggerisce la possibilità di potenziare le soluzioni di trasporto urbano e intercomunale (es. linee bus e ferrovie locali), riducendo l'uso dell'auto privata.

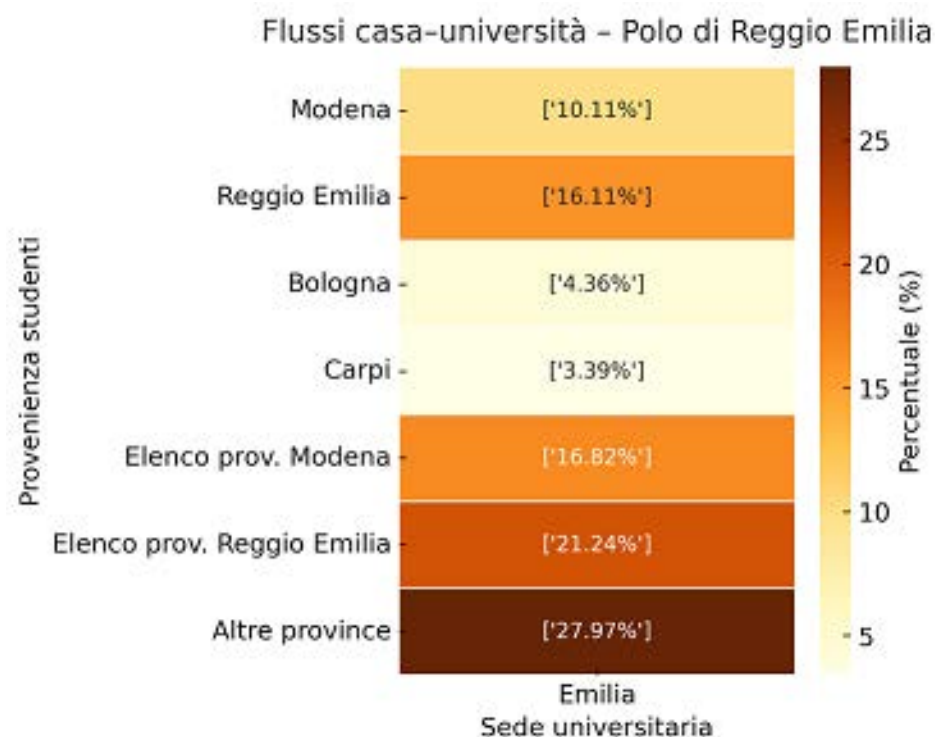
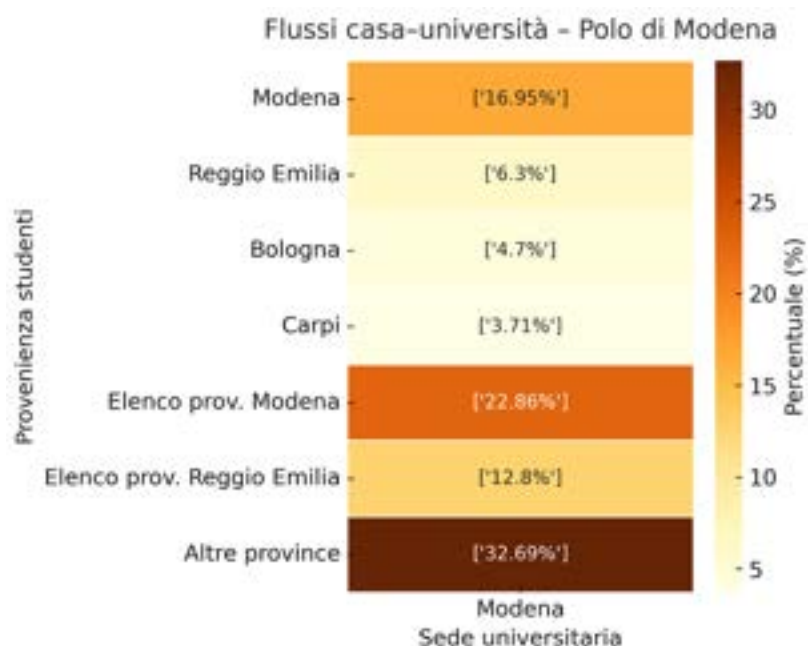
Polo di Reggio Emilia

Nel polo di **Reggio Emilia**, si osserva una composizione più equilibrata fra studenti locali e pendolari:

- Gli studenti con domicilio a **Reggio Emilia** rappresentano il **16,11%**, mentre quelli provenienti dalla **provincia di Reggio Emilia** sono il **21,24%**.
- Gli studenti provenienti da **Modena** (10,11%) e **Bologna** (4,36%) indicano una buona interconnessione regionale, favorita da linee ferroviarie e autolinee che collegano Modena, Bologna e Reggio Emilia.
- Il **27,97%** proviene da **altre province**, confermando anche in questo caso la capacità attrattiva del polo
- Oltre il 38% proviene dai territori provinciali. Ciò indica una significativa quota di pendolarismo interprovinciale, con conseguenti impatti sulle **emissioni di CO₂** e sulla congestione stradale.

Questi dati rafforzano la necessità di una **mobilità interprovinciale integrata**, con particolare attenzione ai collegamenti ferroviari regionali e alla promozione di abbonamenti agevolati per studenti pendolari.

Si fa presente che i dati contenuti in "altre province" non sono rappresentativi perché gli studenti hanno indicato la residenza (gli studenti hanno indicato la residenza anziché il domicilio).



L'analisi dei flussi casa-università evidenzia una forte concentrazione locale degli studenti nei poli principali.

Complessivamente, l'analisi mostra che **oltre metà degli spostamenti** riguarda distanze superiori ai 10–15 km, rendendo prioritaria l'integrazione di misure come **navette universitarie**, **abbonamenti agevolati TPL**, **parkinghi scambiatori** e **sistemi di mobilità condivisa** per ridurre l'impatto ambientale complessivo.

Stima semplificata emissioni CO₂ (200 giorni/anno)

Macro-area	Emissioni medie (kg CO ₂ / studente / anno)	Stima totale Modena (t CO ₂)	Stima totale Reggio Emilia (t CO ₂)
Comune di Modena	40	94,7	32,4
Comune di Reggio Emilia	40	35,2	51,6
Provincia di Modena	400	1.277,6	538,4
Provincia di Reggio Emilia	400	715,2	680,0
Provincia di Bologna	400	262,8	139,6
Carpi	200	103,6	54,2
Altre province	600	2.740,8	1.342,8
Totale stimato	—	5.229,9 t CO₂/anno	2.838,9 t CO₂/anno

Gli studenti residenti nei comuni sede universitaria (Modena e Reggio Emilia) generano emissioni relativamente contenute — nell'ordine di **40 kg CO₂ per studente all'anno** — grazie a distanze brevi e maggiore accesso a modalità sostenibili come il trasporto pubblico e la mobilità attiva.

Al contrario, gli studenti provenienti da altre aree provinciali o da fuori provincia contribuiscono in modo molto più rilevante: fino a **10–15 volte superiori** rispetto agli spostamenti urbani, con valori medi di **400–600 kg CO₂ annui per studente**. Queste categorie rappresentano la quota principale delle **oltre 8.000 tonnellate di CO₂** stimate complessivamente per i due poli, evidenziando come il pendolarismo extraurbano costituisca la fonte più impattante dal punto di vista ambientale.

Differenze tra Modena e Reggio Emilia

Il confronto tra i due poli universitari evidenzia alcune differenze significative nei modelli di mobilità studentesca.

Nel **polo di Modena**, la concentrazione di studenti residenti nel comune o nella provincia è più elevata: oltre il 40% risiede nell'area metropolitana modenese. Questo comporta spostamenti mediamente più brevi e un impatto ambientale relativamente contenuto per studente. Tuttavia, la presenza di un'ampia fascia proveniente da altre province (circa un terzo del totale) mantiene rilevante la quota complessiva di emissioni.

Nel **polo di Reggio Emilia**, invece, la distribuzione dei flussi è più equilibrata tra residenti, studenti provinciali e fuori sede. Ciò indica una maggiore attrattività interprovinciale del polo reggiano, ma anche una maggiore incidenza di **pendolarismo medio-lungo**, con spostamenti più energivori e quindi emissioni pro capite più alte.

In sintesi, **Modena presenta una mobilità più concentrata e locale**, mentre **Reggio Emilia mostra una rete più ampia e diffusa di provenienze**.

Da questa differenza derivano anche strategie diverse di mobilità sostenibile: a Modena è più efficace agire sul **trasporto urbano e ciclabile**, mentre a Reggio Emilia risultano prioritari **servizi di interconnessione tra province e incentivi al trasporto pubblico extraurbano**.

Il **polo di Modena** presenta un volume complessivo di emissioni stimato in circa **5.230 tonnellate di CO₂/anno**, superiore a quello del **polo di Reggio Emilia** (circa **2.840 tonnellate/anno**). Tale scarto è dovuto principalmente al numero più elevato di iscritti e alla maggiore quota di studenti provenienti da altre province e aree extra-regionali.

Tuttavia, analizzando le **emissioni pro capite**, la situazione si inverte parzialmente: Reggio Emilia mostra una **media leggermente più alta per studente**, in quanto la quota di pendolari interprovinciali (oltre 38%) è più consistente rispetto a Modena. Ciò comporta spostamenti medi più lunghi e una maggiore dipendenza dal trasporto privato.

In sintesi, **Modena concentra emissioni totali più elevate ma più diffuse**, legate all'ampia popolazione studentesca, mentre **Reggio Emilia registra emissioni individuali più alte** dovute alla natura più pendolare dei flussi. Questa differenza suggerisce approcci diversificati:

- per Modena, è prioritario ridurre il traffico urbano e incentivare **mezzi alternativi locali (TPL, bici, micromobilità)**;
- per Reggio Emilia, risulta strategico agire sul **pendolarismo interprovinciale**, con **navette universitarie, collegamenti ferroviari migliorati e carpooling organizzato**.

3 Parte Progettuale

3.1.1 Analisi dei risultati e delle attività realizzate nell'anno 2024 in UNIMORE rispetto agli obiettivi fissati

L'Ateneo di Modena e Reggio Emilia ha intrapreso diverse azioni sulla base dei dati disponibili in seguito all'analisi delle risultanze del questionario somministrato nell'anno 2022 confrontato con i dati del questionario somministrato nell'anno 2017. Ha inoltre esteso l'analisi alla platea degli studenti per elaborare dati maggiormente significativi dal punto di vista numerico.

Di seguito si procede a verificare per ogni obiettivo declinato nel Piano spostamenti casa-lavoro2024 quali azioni sono state realizzate, quali no e le motivazioni per la mancata realizzazione.

Verifica Obiettivo n 1: Ricognizione in Ateneo dei posti-bici e velo-stazioni; riqualificazione offerta sosta biciclette in Ateneo.

Per promuovere in Ateneo lo spostamento dolce e promuovere l'uso di veicoli a basso impatto, e stili di vita attivi, per ridurre la congestione urbana, con benefici a lungo termine per persone, economia e società l'Ufficio Relazioni sindacali, pari opportunità e welfare, nel corso dell'anno 2024 e nei primi mesi dell'anno 2025 ha effettuato una ricognizione dei posti bici o velo stazioni presenti negli spazi di parcheggio vicini alle

sedi universitarie coinvolgendo i Referenti locali dell'Ufficio Tecnico. La mappa è indicata nella Tabella n.2 del presente documento.

Tale monitoraggio consentirà alla Direzione Tecnica di disporre di una base informativa aggiornata e sistematica sugli spostamenti e sulle dotazioni di sosta per biciclette.

Fino ad oggi non era disponibile in Ateneo una mappatura completa e dettagliata delle rastrelliere e dei parcheggi dedicati.

Sulla base dei dati raccolti e del monitoraggio effettuato, sarà possibile definire in modo mirato gli interventi di potenziamento, individuando le aree in cui implementare nuove rastrelliere, migliorare la collocazione di quelle esistenti o intervenire per accrescere la sicurezza e la qualità delle infrastrutture.

Parcheggi per biciclette ben progettati e distribuiti in modo omogeneo rappresentano un elemento chiave per promuovere la mobilità ciclistica sostenibile.

La presenza di postazioni adeguate, sicure e in numero sufficiente incentiva infatti sia studenti che personale universitario a utilizzare la bicicletta per gli spostamenti quotidiani, contribuendo alla riduzione del traffico veicolare e delle emissioni inquinanti.

Obiettivo raggiunto

Verifica Obiettivo n 2: Incremento dell'entità delle agevolazioni al PTA oggetto di accordo sindacale.

Nell'anno 2023 è stata prorogata la convenzione con la società di trasporti S.e.t.a. S.p.a. per il PTA che in un periodo immediatamente successivo a quello interessato dalla pandemia da Covid-19 ha visto aumentato il numero dei sussidi erogati come si dimostra dalla tabella seguente ma nel 2023 ha subito un calo delle richieste.

Pertanto nell'anno 2024 l'Ateneo ha cercato di migliorare e rendere più vantaggiosa tale convenzione con SETA spa che ha proposto nuove e più vantaggiose agevolazioni tariffarie per il personale tecnico-amministrativo e Collaboratori ed esperti linguistici dal momento che l'Ateneo già dall'anno 2021 ha provveduto a nominare il Mobility Manager di Ateneo e in data 25.1.2023 è stato presentato il Piano spostamenti casa/lavoro ai mobility manager del comune di Modena e di Reggio Emilia. Le agevolazioni sono rivolte al PTA che utilizza un abbonamento nominativo annuale del trasporto pubblico SETA, per recarsi al lavoro, con una scontistica SETA del 15% che si aggiunge all'importo di euro 180 cad che impiega l'Ateneo per il proprio personale.

La riduzione maggiore della quota a carico del dipendente si registra per gli abbonamenti a 10 zone, con un risparmio del 47,2% rispetto al 2023 (da 483 € a 255,20 €).

Anche le tratte da 7 a 9 zone beneficiano di riduzioni significative, comprese tra il 30% e il 43%, a conferma di una politica di incentivo per i pendolari di lunga distanza.

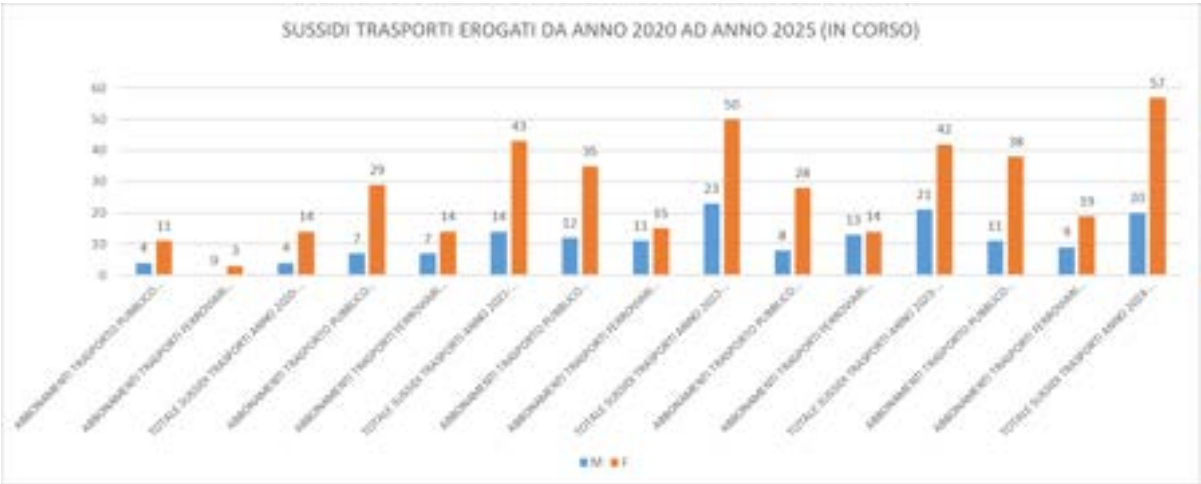
Gli abbonamenti urbani di Modena e Reggio Emilia migliorano leggermente, con un risparmio del 31,7%, mentre le tratte brevi (1-4 zone) restano stabili o subiscono piccoli aumenti.

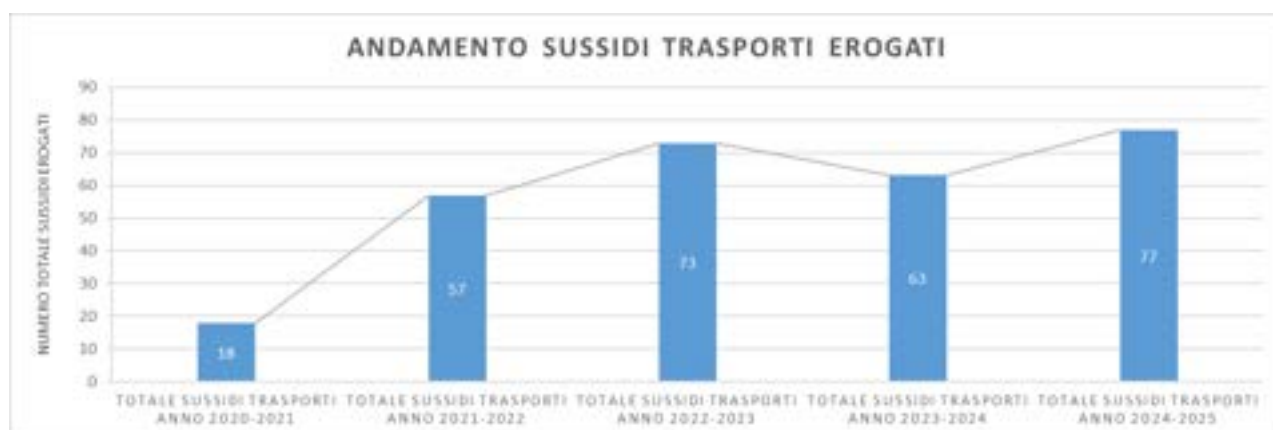
In generale, l'intervento 2024 ha favorito soprattutto i lavoratori che risiedono fuori dal comune sede, incentivando la mobilità sostenibile interprovinciale.

Rispetto al 2023: il risparmio medio per i dipendenti over 27 è del –21,6%, con massimi sconti del 47% sulle tratte lunghe e incentivi più contenuti o nulli per gli spostamenti urbani e di breve percorrenza.

Al riguardo si illustrano i dati riguardanti il ricorso al trasporto pubblico locale del personale tecnico-amministrativo e cel:

DATI SUSSIDI EROGATI NEGLI ANNI 2020-2025				
	M	F	TOTALE	ANDAMENTO PERCENTUALE
ABBONAMENTI TRASPORTO PUBBLICO ANNO 2020-2021	4	11	15	
ABBONAMENTI TRASPORTI FERROVIARI ANNO 2020	0	3	3	
TOTALE SUSSIDI TRASPORTI ANNO 2020-2021	4	14	18	
ABBONAMENTI TRASPORTO PUBBLICO ANNO 2021-2022	7	29	36	
ABBONAMENTI TRASPORTI FERROVIARI ANNO 2021	7	14	21	
TOTALE SUSSIDI TRASPORTI ANNO 2021-2022	14	43	57	216,67%
ABBONAMENTI TRASPORTO PUBBLICO ANNO 2022-2023	12	35	47	
ABBONAMENTI TRASPORTI FERROVIARI ANNO 2022	11	15	26	
TOTALE SUSSIDI TRASPORTI ANNO 2022-2023	23	50	73	305,56%
ABBONAMENTI TRASPORTO PUBBLICO ANNO 2023-2024	8	28	36	
ABBONAMENTI TRASPORTI FERROVIARI ANNO 2023	13	14	27	
TOTALE SUSSIDI TRASPORTI ANNO 2023-2024	21	42	63	-13,70%
ABBONAMENTI TRASPORTO PUBBLICO ANNO 2024-2025	11	38	49	
ABBONAMENTI TRASPORTI FERROVIARI ANNO 2024	9	19	28	
TOTALE SUSSIDI TRASPORTI ANNO 2024-2025	20	57	77	22,22%





Nel periodo compreso tra il 2020 e il 2025, il numero totale dei sussidi erogati per il trasporto pubblico e ferroviario ha mostrato una crescita complessiva significativa, passando da 18 sussidi nel 2020/2021 a 77 nel 2024/2025 (+22%), con un incremento pari al +327% rispetto all'anno iniziale del monitoraggio.

Nei primi tre anni, si osserva un forte incremento del numero di sussidi, con un aumento del +216,7% nel 2021/2022 e un ulteriore +305,6% nel 2022/2023.

Questa fase espansiva può essere attribuita a diversi fattori:

la ripresa della mobilità post-pandemia, che ha riattivato gli spostamenti quotidiani casa-lavoro;

la maggiore promozione interna del programma di sussidi da parte dell'Ateneo, con un aumento della consapevolezza tra i dipendenti;

e, in modo determinante, all'**introduzione di agevolazioni più consistenti sugli abbonamenti** a partire dal 2024, che hanno ridotto sensibilmente la quota a carico dei dipendenti.

Fase di assestamento (2023–2024)

Nel 2023/2024 si registra un lieve calo del 13,7% rispetto all'anno precedente (da 73 a 63 sussidi).

Questa flessione può essere interpretata come un assestamento fisiologico dopo la crescita rapida degli anni precedenti, dovuto probabilmente a:

la saturazione della platea potenziale di beneficiari già aderenti;

variazioni nelle modalità di lavoro (ad esempio, maggiore ricorso al lavoro agile).

Ripresa nel 2024–2025

Nel 2024/2025 il numero di sussidi torna a crescere (+22,2%), raggiungendo il valore massimo del periodo considerato (77 sussidi).

Questo aumento può riflettere:

un rinnovato interesse verso le agevolazioni per la mobilità sostenibile;

l'effetto delle politiche di incentivo e comunicazione adottate dall'Ateneo.

L'importo del budget utilizzato nell'anno 2021/22 ammonta ad euro 10.260 mentre nell'anno 2022/23 è pari ad euro 13.140, nell'anno 2023/24 è pari ad euro 11.340 e nell'anno 2024/25 è pari ad euro 13.860.

Si nota come, a fronte di un **aumento del numero di beneficiari**, la **spesa media per abbonamento si sia ridotta**, grazie alle **politiche di cofinanziamento con SETA e Trenitalia** e alla **quota fissa sostenuta dall'Università** (pari a € 180 per ciascun abbonamento). Questo dimostra un **uso più efficiente delle risorse**, con una **maggiore diffusione del beneficio a parità di investimento pubblico**.

L'obiettivo è stato perciò raggiunto. Risulta perciò opportuno proseguire nell'attuazione e nel potenziamento di tali agevolazioni con uno stanziamento complessivo pari ad euro 20.000 per il PTA.

Se si vuole fare una stima del risparmio di CO₂ si consideri la seguente tabella:

— CO₂ evitata stimata (t CO₂ / anno)

Per distanza 10 km/giorno (breve) — evitamento per studente = 0,36 t/anno

2020/21: 6,48 t
2021/22: 20,52 t
2022/23: 26,28 t
2023/24: 22,68 t
2024/25: 27,72 t

Per distanza 20 km/giorno (media) — evitamento per studente = 0,72 t/anno

2020/21: 12,96 t
2021/22: 41,04 t
2022/23: 52,56 t
2023/24: 45,36 t
2024/25: 55,44 t

Per distanza 30 km/giorno (lunga) — evitamento per studente = 1,08 t/anno

2020/21: 19,44 t
2021/22: 61,56 t
2022/23: 78,84 t
2023/24: 68,04 t
2024/25: 83,16 t

Anche con uno scenario conservativo (10 km/giorno) i sussidi generano una riduzione non trascurabile delle emissioni: nell'ultimo anno (2024/25) stimiamo ~28 t CO₂/anno evitate; con distanze medie (20 km) la riduzione sale a ~55 t CO₂/anno; con distanze lunghe (30 km) supera le 80 t CO₂/anno.

Effetto scala — la forte crescita del numero di sussidi (da 18 a 77) amplifica l'impatto ambientale del programma: ogni nuovo abbonamento genera una riduzione annua comparabile alla distanza percorsa.

Efficienza del budget — come già sottolineato, la riduzione del costo unitario dell'abbonamento ha consentito di estendere il beneficio a più persone: ciò ha aumentato l'effetto complessivo di riduzione delle emissioni per euro speso.

Riguardo all'obiettivo di potenziare il trasporto pubblico va segnalato che è stato realizzato un intervento anche per gli studenti nel corso dell'anno 2023: in occasione infatti del CDA del 21.7.2023 è stata approvata la sottoscrizione dell'atto di convenzione con SETA S.p.a. per l'emissione di abbonamenti del trasporto pubblico urbano ed extraurbano a tariffe agevolate a favore degli studenti universitari.

Tale iniziativa, che è rivolta a tutti gli studenti regolarmente iscritti presso l'Ateneo, prevede condizioni tariffarie particolarmente vantaggiose per l'abbonamento annuale per usufruire dei servizi urbani ed extraurbani gestiti da SETA S.p.A. Potranno accedere agli abbonamenti agevolati tutti gli studenti iscritti compresi quelli ai Master universitari di primo e secondo livello, gli specializzandi, i dottorandi, gli studenti inseriti in programmi di mobilità internazionale (Erasmus, eccetera), i borsisti post dottorato, studiosi o ricercatori inseriti in programmi di collaborazione scientifica con l'Ateneo, gli assegnisti di ricerca.

L'Ateneo, così come nelle convenzioni precedenti, interviene sul costo dell'abbonamento annuale con un contributo differenziato a seconda della tipologia di abbonamento sottoscritto e prevede un'agevolazione ulteriore in favore dello studente matricola di Laurea Triennale e Laurea Magistrale a Ciclo Unico che sottoscriva l'abbonamento annuale entro il 31 ottobre.

La convenzione prevede le seguenti agevolazioni:

Abbonamento urbano:

- Matricole di Corsi di Laurea Triennali e Magistrali a ciclo unico (sottoscritto entro il 31 ottobre 2024): costo annuale abbonamento (urbano Modena o Reggio Emilia) 240,00 euro costo per lo studente 120,00 euro contributo UNIMORE 100,00 euro contributo SETA 20,00 euro;

- Matricole di Corsi di Laurea Triennale o Magistrali a ciclo unico (sottoscritto dopo il 31 ottobre 2024), anni successivi ed altre tipologie di iscritti: costo annuale abbonamento (urbano Modena o Reggio Emilia) 240,00 euro costo per lo studente 140,00 euro contributo UNIMORE 80,00 euro contributo SETA 20,00 euro.

Il contributo dell'Ateneo è assicurato anche agli studenti che sottoscrivono un **abbonamento extraurbano** alle zone in cui sono suddivisi i bacini territoriali delle Province di Modena e Reggio Emilia con le seguenti caratteristiche:

- Matricole di Corsi di Laurea Triennali e Magistrali a ciclo unico (sottoscritto entro il 31 ottobre 2024): costo annuale abbonamento (extraurbano Modena o Reggio Emilia) prezzo variabile a seconda della zona tariffaria contributo UNIMORE 100,00 euro contributo SETA 20,00 euro;

- Matricole di Corsi di Laurea Triennale o Magistrali a ciclo unico (sottoscritto dopo il 31 ottobre 2024), anni successivi ed altre tipologie di iscritti: costo annuale abbonamento (extraurbano Modena o Reggio Emilia) prezzo variabile a seconda della zona tariffaria contributo UNIMORE 80,00 euro contributo SETA 20,00 euro;

- Studenti in mobilità internazionale che richiedano il rilascio di un abbonamento mensile: costo abbonamento mensile 32,00 euro costo per lo studente 24,00 euro contributo UNIMORE 5,00 euro contributo SETA 3,00 euro.

Con l'adozione del badge digitale per gli studenti che si iscrivono a partire dall'a.a. 2024/2025, anche gli automezzi di Seta saranno adeguati (a partire dal mese di gennaio 2024) alla convalida degli abbonamenti mediante codice QR code, associato al badge digitale.

Nelle more della transizione alla nuova modalità di verifica, gli studenti interessati alla sottoscrizione dell'abbonamento agevolato dovranno compilare il modulo di richiesta della Seta Card da richiedere presso le biglietterie delle Autostazioni Seta di Modena e Reggio Emilia. Il rilascio della Seta Card non avrà costi aggiuntivi a carico dello studente e sarà ricompresa nella fornitura di badge da parte di Seta al costo praticato di 2,00 euro + iva 22%.

Gli abbonamenti annuali o mensili saranno rilasciati previa presentazione dello studente agli sportelli di SETA S.p.A. della Student Card (per gli iscritti ad anni successivi), della Seta Card (per le matricole 2024/2025 nel periodo transitorio), del badge digitale (per le matricole 24/25 a partire dal mese di gennaio 2025) che viene caricata della validità dell'abbonamento annuale.

L'operatore di Seta utilizzerà un webservice (per interrogazione sulla regolare iscrizione dello studente, messo a disposizione di UNIMORE) tramite il codice univoco presente sulla Student Card.

Lo stanziamento complessivo previsto nel bilancio di previsione 2025 è fissato nella misura di 250.000,00 euro, onnicomprensivo della sottoscrizione con APAM Esercizio S.p.A., per gli abbonamenti agevolati per gli studenti che afferiscono ai corsi di studio della sede di Mantova, per i quali la disponibilità è quantificata in euro 10.000,00 (diecimila/00).

Verifica Obiettivo n 3: Aggiornamento dell'analisi delle modalità di spostamento per i dipendenti e gli studenti

Nel periodo autunnale 2022 si è provveduto alla somministrazione di una nuova edizione del questionario utile all'analisi effettuata nell'anno 2017, che è stata estesa anche agli studenti, al fine di aggiornare il quadro conoscitivo degli spostamenti, verificarne il trend, e di pianificare un ulteriore sistema di interventi e di iniziative da realizzare.

Tenuto conto del basso tasso di risposta all'indagine effettuata nel mese di ottobre 2022 da parte degli studenti (15%), si è ritenuto opportuno, nel periodo estivo (dal 15 maggio al 5 luglio 2024), costruire e somministrare un nuovo questionario integrato con i dati del gestionale Esse3, al fine di rendere l'adesione significativa. Nel 2025 si è provveduto ad esaminare i risultati di tale indagine (vedi punto 3. SPOSTAMENTI ABITUALI CASA-sede di CDS degli studenti del presente documento) per confrontarli con quelli rilevati nell'anno 2022 e per attivare ulteriori misure di mobilità sostenibile. È stato coinvolto anche il Tavolo Servizi Studenti per acquisire le loro segnalazioni per migliorare la mobilità (incontri del 21/11/2024, 11/12/2024 e 15/01/2025) che ha effettuato le seguenti segnalazioni:

Tra le principali problematiche emerse, in particolare per il territorio di Reggio Emilia, figurano i limitati collegamenti del polo universitario del San Lazzaro, sia tramite autobus sia tramite treno, nonché le difficoltà di connessione con le aree periferiche, presenti sia a Reggio Emilia che a Modena (in particolare lungo le tratte Reggio–Guastalla e Modena–Sassuolo).

Ulteriori criticità riguardano gli spostamenti nelle ore serali e notturne e l'assenza di alcune fermate strategiche all'interno delle due città universitarie.

È stato illustrato il funzionamento del servizio TAXIBUS, attivo da diversi anni sul territorio di Modena e convenzionato per tutti gli studenti abbonati al trasporto pubblico urbano.

Sono state tuttavia evidenziate alcune criticità legate all'efficienza del servizio TAXIBUS, proponendo come possibile modello di riferimento l'esperienza della Regione Campania, che garantisce la gratuità del trasporto urbano a tutti gli studenti, non solo universitari.

Si è ricordato che la Regione Emilia-Romagna offre da tempo la Carta "Mi Muovo", valida nelle città della regione con più di 50.000 abitanti, che consente di ottenere gratuitamente l'abbonamento al trasporto pubblico urbano a chi sottoscrive un abbonamento ferroviario su una delle due città di partenza o di arrivo.

Il Tavolo ha pertanto discusso ampiamente delle modalità di diffusione del nuovo questionario, proponendo di affiancare alla piattaforma Esse3 anche canali social e strumenti di comunicazione più diretti, con l'obiettivo di aumentarne la visibilità e favorire una partecipazione più ampia e rappresentativa.

Obiettivo raggiunto

Verifica Obiettivo n 4: Mantenimento del lavoro agile al fine di ridurre gli spostamenti

Il nostro Ateneo al fine di perseguire l'obiettivo in argomento nell'ambito del P.I.A.O. , approvato con delibera del CDA del 29.1.2025, ha definito le linee generali per implementare il Lavoro agile e il lavoro da remoto (telelavoro).

Per il 2025, in applicazione del nuovo CCNL di comparto che prevede la disciplina del Lavoro a distanza nelle diverse forme del Lavoro agile e lavoro da remoto, l'Amministrazione, in linea con i contenuti del CCNL, ha rinnovato la possibilità di attivare **contratti individuali di lavoro agile per tutto l'anno** (n.435 contratti di lavoro agile) ed ha attivato (tramite bando) cinquanta postazioni di **lavoro da remoto**, con graduatoria che tiene conto di gravi situazioni personali di salute del dipendente e dei suoi familiari, della presenza di figli minori e della distanza dal luogo di lavoro.

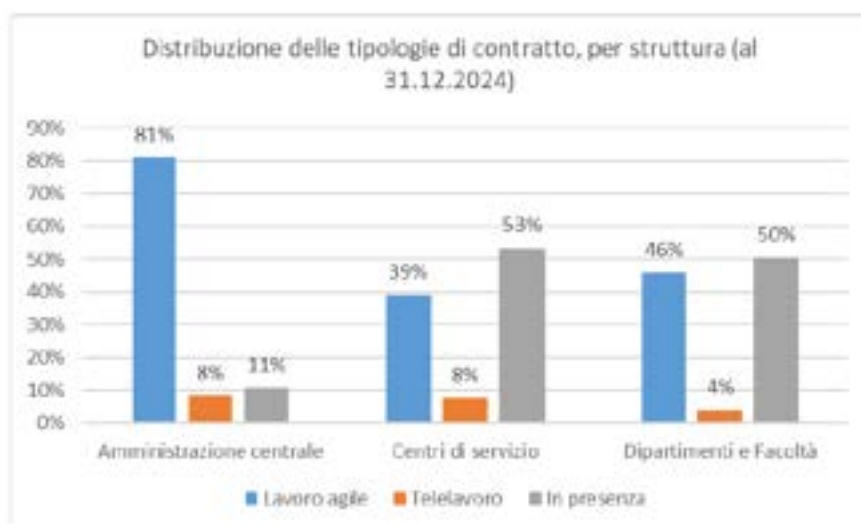
Nel 2024 il 64% del personale tecnico-amministrativo ha utilizzato la modalità di lavoro agile o di telelavoro. Rispetto al 2023 il dato è in aumento.

PTA di Unimore, per tipologia di lavoro (al 31.12.2024)

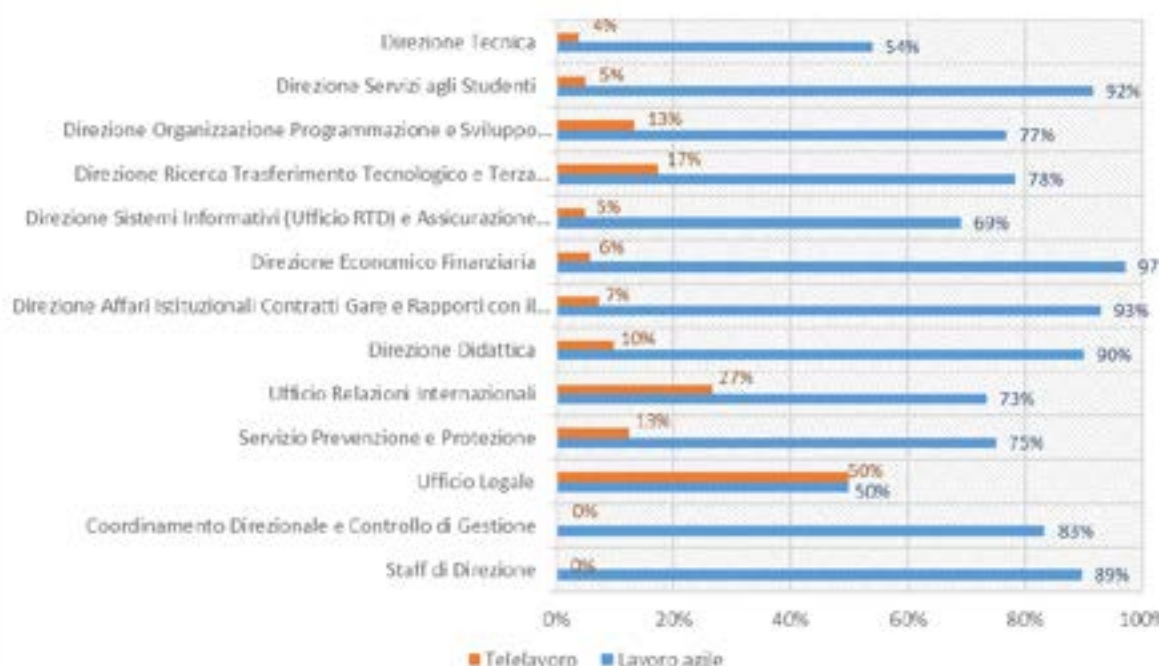


Le strutture dell'Amministrazione centrale registrano una incidenza maggiore dell'utilizzo del lavoro agile tra i dipendenti; il dato è determinato dalla maggior presenza in queste strutture di personale con attività remotizzabili (e dunque svolgibili anche in modalità agile) rispetto ai Dipartimenti e ai Centri, tipicamente sedi di lavoro di personale del settore tecnico e socio-sanitario (a cui competono attività che non possono essere svolte da remoto).

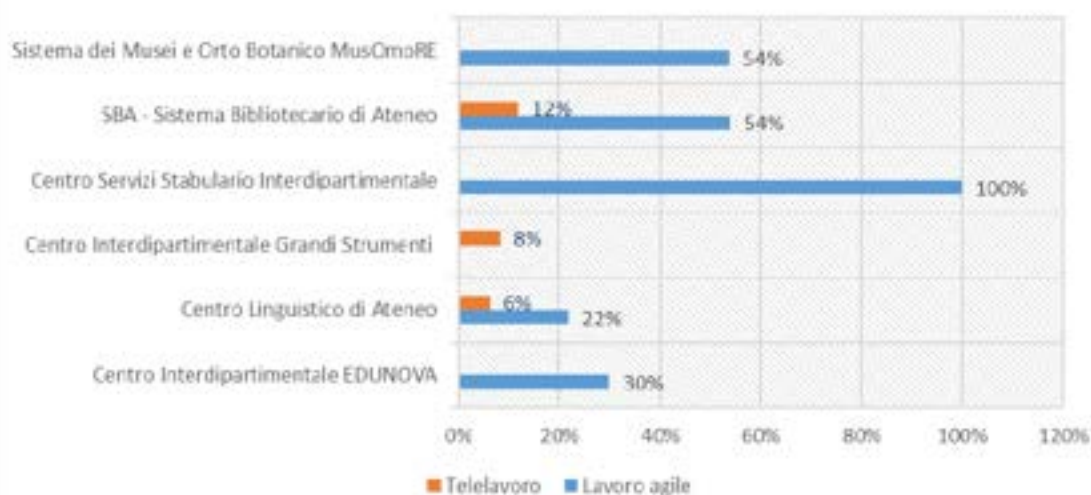
Struttura	PTA in servizio	PTA con contratto di lavoro agile	%	PTA con contratto di telelavoro	%
Amministrazione centrale	288	233	81%	24	8%
Centri di servizio	120	47	39%	9	8%
Dipartimenti e Facoltà	339	155	46%	13	4%
Totale	747	435	58%	46	6%

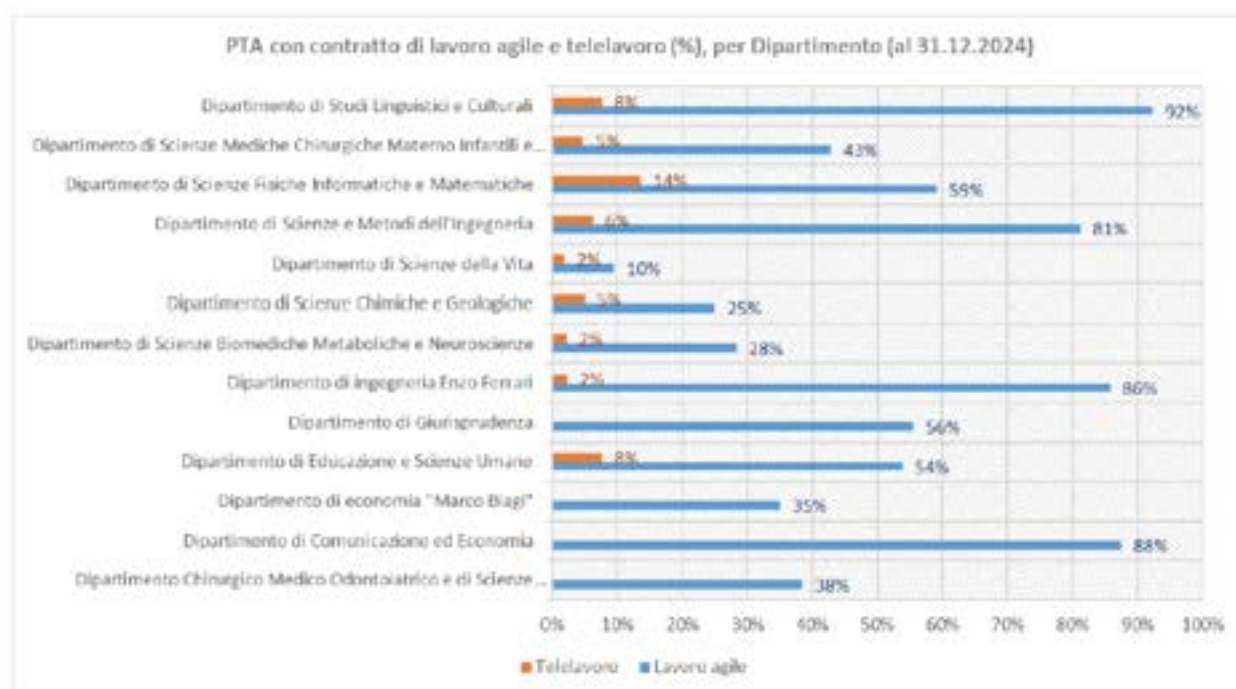


PTA con contratto di lavoro agile e telelavoro (%), per struttura dell'Amm.ne centrale
(al 31.12.2024)



PTA con contratto di lavoro agile e telelavoro (%), per Centro di servizi (al 31.12.2024)





Nel 2024, su un totale di 747 unità di personale tecnico-amministrativo (PTA), 435 persone (58%) hanno svolto attività in lavoro agile, mentre 46 (6%) hanno usufruito del telelavoro.

L'incidenza complessiva di forme di lavoro da remoto raggiunge dunque il 64% del totale del personale, segnalando un importante orientamento dell'Ateneo verso modalità di lavoro flessibili e sostenibili.

Distribuzione per struttura

Amministrazione centrale: è la struttura con la quota più alta di personale in lavoro agile (81%), con un ulteriore 8% in telelavoro. Questo riflette la natura prevalentemente gestionale e amministrativa delle mansioni, più facilmente adattabili al lavoro da remoto.

Centri di servizio: il 39% del personale lavora in modalità agile e l'8% in telelavoro. La restante quota (53%) svolge attività in presenza, coerentemente con la tipologia di servizi offerti, spesso di supporto operativo e tecnico.

Dipartimenti e Facoltà: il 46% del personale adotta il lavoro agile e il 4% il telelavoro, con una presenza ancora significativa (50%) di personale on-site, data la necessità di attività legate alla didattica, ai laboratori e al contatto con gli studenti.

Impatti sulla sostenibilità ambientale

L'elevata adesione al lavoro agile ha un impatto diretto sulla riduzione degli spostamenti casa-lavoro, che costituiscono una delle principali fonti di emissione di CO₂ associate all'attività universitaria.

Considerando una media di 1,5 giorni di lavoro agile a settimana per 435 dipendenti, con una distanza media casa-lavoro di 15 km (30 km a/r), si stima una riduzione complessiva di circa 870.000 km di percorrenza all'anno.

Con un'emissione media di 0,18 kg di CO₂ per km percorso in auto, ciò corrisponde a un risparmio annuo stimato di circa 157 tonnellate di CO₂.

Obiettivo raggiunto

Verifica Obiettivo n 5: Promozione utilizzo di veicoli elettrici

Per promuovere lo spostamento lento e favorire l'elettrificazione degli spostamenti nel corso dell'anno 2024 si intendevano perseguire i seguenti obiettivi:

- installare due torrette a fotovoltaico per ricarica di biciclette presso le sedi di Reggio Emilia (DESU) e presso il Campus di Ingegneria. Per tale operazione i competenti uffici una volta acquisito il benestare degli organi accademici avrebbero dovuto fornire il costo previsto stimato per attuare tale obiettivo.
- La ditta Aton Storage ha donato all'ateneo un impianto fotovoltaico e torretta di ricarica elettrica di auto ad accesso libero situata presso la BSI pertanto si sarebbe dovuto attivare e promuovere tale iniziativa ed a coinvolgere una struttura dipartimentale per avviare e far gestire l'app di utilizzo di tale torretta.
Tale sperimentazione doveva consentire di verificare se sia fattibile attivare ulteriori punti di ricarica di auto elettriche all'interno dell'ateneo.

Entrambi gli obiettivi non sono stati realizzati per il cambio di *governance* e perché questi obiettivi richiedono tempistiche di realizzazione più lunghe del previsto.

Verifica Obiettivo n 6: Verifica fattibilità del Bike to work per il personale TAB presso la sede di Modena

Considerato che è già da due anni che è stata applicata una agevolazione per il personale docente e PTAB avente sede di lavoro presso Reggio Emilia e il Comune di Modena non ha attivato questa convenzione si doveva verificare la possibilità di implementare in modo autonomo questa app rivolta, per il primo anno, solamente al PTAB e, in base alle risorse disponibili, nei prossimi anni anche al personale docente. Il costo stimato per l'acquisto dell'app WECITY è di circa 5.000 euro.

L'obiettivo è stato prorogato all'anno 2026.

Verifica Obiettivo n 7: Comunicazione e sensibilizzazione

Le iniziative di sensibilizzazione ricoprono un ruolo importante tra le attività di mobility management negli Atenei italiani e Unimore condivide questa visione. Numerose sono infatti le attività promosse dall'Ateneo allo scopo di sensibilizzare gli utenti dell'Università ai temi della sostenibilità e di comunicare le nuove iniziative in tema di mobilità. La maggior parte delle iniziative si concentra all'interno di eventi nazionali o internazionali ricorrenti, come ad esempio il Festival dello Sviluppo Sostenibile 2024 e la Settimana Europea della Mobilità, durante i quali vengono organizzate attività di vario tipo: dai desk informativi a veri e propri seminari in aula, per coinvolgere direttamente la popolazione di Ateneo. In particolare, il Festival dello Sviluppo Sostenibile, promosso da ASviS - Alleanza Italiana dello Sviluppo Sostenibile, è la più grande iniziativa italiana per sensibilizzare e mobilitare cittadini, imprese, associazioni e istituzioni sui temi della sostenibilità economica, sociale e ambientale, e realizzare un cambiamento culturale e politico che consenta all'Italia di attuare l'Agenda 2030 dell'Onu e i 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile.

Anche nell'anno 2024/25 si è partecipato ed aderito alle attività promosse da varie associazioni esperte del settore.

Eventi formativi ed informativi e di divulgazione:

- 23/05/2024 presso Tecnopolo MOBILITÀ E TERRITORIO: VERSO UNA MOBILITÀ PIÙ INTELLIGENTE E SOSTENIBILE organizzato dalla fondazione RE;
- 20/26/2/2025 e 4/11/3/2025, 18/19/06/2025 partecipazione alla "25° conferenza sulla mobilità sostenibile – Mobidixit" organizzata da Euromobility con la partecipazione della ministra delle infrastrutture e dei Trasporti,
- 18/09/2024 e 25/10/2024 incontri con l'associazione SCRAT per la redazione del PSCL in collaborazione con il comune di RE) . In seguito a diversi incontri tenuti presso il Tecopolo di RE

anche con le aziende che hanno sede nel Parco Innovazione è scaturita la necessità e volontà di costituire un TEAM di Mobility Manager per affrontare le numerose problematiche derivanti dal grande assembramento di auto parcheggiate nella zona; MOBILITA' SOSTENIBILE, PARCHEGGI, QUALITA' DELL'ARIA, sono temi su cui il Team si vuole confrontare con tutte le realtà attive all'interno di Parco Innovazione, con l'obiettivo di creare una community, per condividerne le esigenze, aggiornare la P.A. e trovare soluzioni, passando per la formazione ed il successivo coinvolgimento di un Team di Mobility Manager, che possano trasmettere in modo capillare e tempestivo le specifiche istanze di ogni realtà e riportarne i dati utili al coordinatore, allo scopo di mettere in campo con la collaborazione di tutte le parti, iniziative concrete finalizzate a migliorare la fruizione del posto di lavoro di ognuno di noi, con approccio progettuale e lungimirante;

- Divulgazione dell'iniziativa BIKE to work promossa dal Comune di Modena per i propri cittadini;
- promozione di diversi incontri con il Tavolo degli Studenti e la Consulta del Personale tecnico-amministrativo anche al fine di acquisire le loro esigenze e al fine di pubblicizzare tramite i canali di unimore-informa ed i social le iniziative portate avanti dall'Ateneo

L'obiettivo è stato parzialmente raggiunto in quanto sono state adottate varie iniziative di efficacia circoscritta.

Verifica Obiettivo n 8: Partecipazione al Gruppo di Lavoro Mobilità della RUS

La RUS (Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile), sostenuta dalla CRUI (Conferenza dei Rettori delle Università Italiane) è la prima esperienza di coordinamento e condivisione tra tutti gli Atenei italiani impegnati sui temi della sostenibilità ambientale e della responsabilità sociale. Nata nel 2015, la finalità principale della rete è la diffusione della cultura e delle buone pratiche di sostenibilità, sia all'interno che all'esterno degli Atenei, mettendo in comune competenze ed esperienze, in modo da incrementare gli impatti positivi in termini ambientali, etici, sociali ed economici delle azioni messe in atto dalle singole Università, rafforzando inoltre la riconoscibilità e il valore dell'esperienza italiana a livello internazionale.

Unimore partecipa a tale rete mettendo in atto ogni iniziativa che viene proposta da tale rete partecipando alle varie riunioni che periodicamente vengono calendarizzate.

Vengono di seguito sintetizzate:

- in data 28 maggio 2024 è stata divulgata presso l'ateneo l'indagine promossa dalla RUS "Mobility Manager: chi è e cosa fa"
- Partecipazione on line all'assemblea del Gruppo di Lavoro RUS "Mobilità" del GdL RUS Mobilità del 28 giugno 2024 a Catania ed alla tavola rotonda dal titolo "Digitalizzazione e MaaS per una mobilità sostenibile attraverso una migliore integrazione tra domanda, offerta di servizi e ricerca";
- Riunione RUS del 20/12/2024 al fine di scambiarsi buone pratiche e fare il punto sull'attività ed organizzazione di tale organismo
- in data 20 marzo 2025 si è partecipato alla prima riunione dell'anno 2025 nell'ambito della quale sono state illustrate le attività dei sottogruppi
- incontro del 16 luglio 2025 nell'ambito del quale sono state affrontate le sfide e le opportunità nel campo della mobilità sostenibile, con particolare attenzione alle pratiche e alle normative attuali. Il professor Carmine Trecroci ha evidenziato l'importanza di condividere buone pratiche per rendere le università più sostenibili
- incontro del 26 novembre 2025 per affrontare le nuove sfide per il triennio 2025/27

Obiettivo n. 10 Partecipazione a progetto PNRR

L'Ateneo – in virtù della delibera del Consiglio di Amministrazione del 28 gennaio 2022 – ha partecipato in qualità di soggetto fondatore di HUB e di leader dello Spoke 6 "Connected and Autonomous Vehicle" e come affiliato allo Spoke 12 "Propulsione Innovativa" e allo Spoke 13 "Electric Traction Systems and

Batteries” al programma di ricerca “Sustainable Mobility Center (Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile – CNMS)” (CUP: E93C22001070001 - codice CN00000023), presentato dal Soggetto Proponente Politecnico di Milano e ammesso a finanziamento a valere sui fondi NEXTGENERATIONEU con il decreto di Concessione n. 1033 del 17 giugno 2022 e il relativo atto d’obbligo del 30 agosto 2022. Le risorse destinate a tale Programma di ricerca sono determinate in euro 319.922.088,03 (euro trecentodiciannovemilioninovecentoventidue milaottantotto/03), nella forma del contributo alla spesa a valere sulla Missione 4, Componente 2, Investimento 1.4 “Potenziamento strutture di ricerca e creazione di “campioni nazionali di R&S” su alcune Key Enabling Technologies” del PNRR e verranno erogate dal MUR in base al Cronoprogramma di attuazione e Piano dei pagamenti di cui all’Allegato C del decreto di Concessione del Finanziamento. La proposta progettuale è finalizzata alla creazione di centri di ricerca nazionali, organizzati con una struttura di governance di tipo Hub&Spoke e che, a sensi del Disciplinare allegato al decreto di concessione n. 1033 del 17 giugno 2022, tra gli obblighi dello HUB è prevista la stipula di specifici accordi scritti con i singoli Spoke coinvolti nella realizzazione del progetto, atti a disciplinare il rapporto giuridico nonché a prescrivere l’assoggettabilità dello Spoke agli obblighi indicati nell’Avviso e nel decreto di concessione e relativi allegati, nonché alle disposizioni normative comunitarie e nazionali applicabili.

L’Hub si è costituito nella forma di forma di Fondazione denominata “Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile”

Il progetto è in corso di realizzazione (attività realizzate all’80%) ed è stato prorogato alla data del 30.4.2026.

Nell’ambito dello Spoke 6 il CNMS svolge ricerca e promuove l’innovazione di livello nazionale e internazionale sull’insieme dei modelli e delle tecnologie che contribuiscono ai sistemi e alle infrastrutture di trasporto (terrestre, acquatico e aereo, anche autonomo) di persone e di merci, alla mobilità sostenibile e alla decarbonizzazione, e promuove la loro integrazione in una prospettiva sia di breve/medio termine, sia di lungo termine, in un quadro di collaborazione con le imprese e le filiere produttive italiane ad elevata intensità di ricerca. Il CNMS sviluppa, anche con l’utilizzo di dimostratori e di living lab, una valutazione sulle condizioni, la fattibilità e il grado di diffusione delle ricerche e delle soluzioni tecnologiche possibili, avendo anche riguardo agli aspetti comportamentali della mobilità.

L’ateneo è coinvolto nel progetto MASA (Modena Automotive Smart Area), primo laboratorio urbano nazionale “a cielo aperto” per la sperimentazione, la ricerca, la verifica, la standardizzazione e la certificazione delle tecnologie di guida autonoma e di connessione con l’infrastruttura cittadina.

Gli obiettivi specifici del progetto riguardano l’applicazione delle nuove tecnologie digitali ai servizi di mobilità in ambito urbano e extraurbano (smart city e smart road) e al settore dell’industria automotive (automobile connessa/automobile autonoma e relative filiere) per il miglioramento delle condizioni sociali dei cittadini (monitoraggio dello stato di salute a bordo veicolo, riduzione degli incidenti stradali, sicurezza dei dati e rispetto della privacy), per il miglioramento della qualità della vita urbana (più servizi, una città più attraente, modelli di viabilità adattabili alle condizioni del traffico e dell’infrastruttura stradale), per il risparmio energetico (minori emissioni e minori costi) e per il miglioramento della qualità ambientale (rumore ed emissioni).

3.1.2 Programma di implementazione

Tenuto conto della verifica effettuata sul raggiungimento degli obiettivi di cui al punto 3.1.1 del presente documento vengono programmati i seguenti obiettivi da realizzare per l’anno 2026, mediante lo stanziamento di euro 85.352 (derivanti dalle economie rilevate dagli anni precedenti dal fondo stanziato per il PTA per i sussidi per trasporti: BDGT_2018_138, BDGT_2019_156, BDGT_2020_146, BDGT_2021_143, BDGT_2022_142, BDGT_2023_135, BDGT_2024_303) .

Tali risorse verranno utilizzate per coprire gli oneri necessari al conseguimento degli obiettivi, in ordine di importanza, dal n 1 al n 9.



Obiettivo n 1**Mantenimento dell'entità delle agevolazioni al PTA
oggetto di accordo sindacale**

Tenuto conto dell'incremento della domanda da parte del PTAB dei sussidi per trasporto pubblico (+22% rispetto all'anno 2024) si prederanno i contatti con Seta s.p.a. per verificare la possibilità di mantenere/migliorare il sistema delle agevolazioni per il personale. Per questa iniziativa verrà utilizzato il BUDGET 2025 (pari ad euro 20.000)

Obiettivo n 2:**Aggiornamento analisi delle modalità di spostamento
degli studenti/studentesse**

Nei mesi di aprile/maggio verrà somministrato un questionario agli studenti/studentesse sulle modalità di spostamento effettuando una comunicazione nei social di ateneo per aggiornare i dati contenuti nel presente PSCL. Nel 2026 si provvederà ad esaminare i risultati di tale indagine per confrontarli con quelli rilevati lo scorso anno e per attivare ulteriori misure di mobilità sostenibile.

Obiettivo n 3:**Aggiornamento analisi dati modalità di spostamento del
personale dipendente di ateneo riguardanti il questionario
somministrato a fine anno 2025**

Nel corso dell'anno 2026 si provvederà ad analizzare i dati del questionario somministrato ai dipendenti nel corso della fine dell'anno 2025 (tasso di risposta stimato del 40%).
Al riguardo si fa presente che per la prima volta è stato adottato il questionario proposto dalla RUS al fine di poter effettuare anche una comparazione con alcuni atenei della stessa dimensione di UNIMORE.

Obiettivo n 4:**Mantenimento dell'istituto del lavoro agile e telelavoro per
ridurre gli spostamenti**

Anche nell'anno 2026 verrà mantenuta l'applicazione di tali istituti visto anche l'impatto positivo che essi determinano sulla mobilità sostenibile e sulla riduzione delle emissioni inquinanti. La normativa verrà adeguata ad eventuali nuove disposizioni della nuova *governance* di ateneo.

Obiettivo n.5:**Promozione utilizzo di veicoli elettrici anche per spostamenti
lenti (e-bike)**

Al fine di promuovere la mobilità lenta e favorire l'elettrificazione degli spostamenti nel corso dell'anno 2026, anche alla luce delle difficoltà riscontrate nel 2025 nell'attuazione di iniziative in tale ambito, l'Ateneo intende rafforzare il proprio impegno nello sviluppo di soluzioni innovative per la mobilità sostenibile, con particolare riferimento al bike sharing elettrico.

A tal fine verrà costituito un apposito gruppo di lavoro, coordinato dalla Delegata per la sostenibilità ambientale, prof.ssa Anna Maria Ferrari, e composto dalla Mobility Manager, dal Dirigente della Direzione Tecnica, dalla dott.ssa Sofia Costanzini e da ulteriori figure interne all'Ateneo con competenze rilevanti in materia.

Il gruppo di lavoro si concentrerà innanzitutto sull'analisi dei dati raccolti da un questionario accuratamente strutturato, finalizzato alla rilevazione dei reali fabbisogni e dell'effettivo interesse di studenti e personale verso l'introduzione di nuovi servizi di mobilità, tra cui il bike sharing elettrico. I risultati dell'indagine saranno oggetto di un'analisi approfondita, anche in relazione all'ampiezza e alla rappresentatività del campione coinvolto, al fine di pervenire a una valutazione attendibile della domanda potenziale.

Sulla base dei fabbisogni effettivamente emersi, il gruppo di lavoro procederà quindi alla definizione di un documento programmatico condiviso di Ateneo, volto all'individuazione di azioni e strategie da perseguire. Solo in questa fase potranno essere elaborate proposte finalizzate all'analisi di fattibilità tecnico-economica, allo sviluppo operativo e alla definizione delle strategie di comunicazione verso la comunità accademica, con particolare riferimento all'eventuale introduzione e promozione di un servizio di bike sharing elettrico, valutandone gli impatti ambientali, organizzativi ed economici, nonché le modalità di integrazione con le infrastrutture e i servizi di mobilità già esistenti.

Obiettivo n 6:

Verifica fattibilità del Bike to work per il personale TAB presso la sede di Modena

Considerato che è già da tre anni che è stata applicata una agevolazione per il personale docente e PTAB avente sede di lavoro presso Reggio Emilia, si vuole verificare la possibilità di implementare in modo autonomo questa app rivolta, per il primo anno, solamente al PTAB che lavora presso le sedi di Modena, in base alle risorse disponibili, nei prossimi anni potrà essere estesa anche al personale docente. Il costo stimato per l'acquisto dell'app WECITY è di circa 5.000 euro (si provvederà a richiedere anche ulteriori preventivi).

Obiettivo n 7

Comunicazione e sensibilizzazione

Le iniziative di sensibilizzazione ricoprono un ruolo importante tra le attività di mobility management negli Atenei italiani e Unimore condivide questa visione. Numerose sono infatti le attività promosse dall'Ateneo allo scopo di sensibilizzare gli utenti dell'Università ai temi della sostenibilità e di comunicare le nuove iniziative in tema di mobilità. La maggior parte delle iniziative si concentra all'interno di eventi nazionali o internazionali ricorrenti, come ad esempio il Festival dello Sviluppo Sostenibile 2025 e la Settimana Europea della Mobilità, durante i quali vengono organizzate attività di vario tipo: dai desk informativi a veri e propri seminari in aula, per coinvolgere direttamente la popolazione di Ateneo. In particolare, il Festival dello Sviluppo Sostenibile, promosso da ASviS - Alleanza Italiana dello Sviluppo Sostenibile, è la più grande iniziativa italiana per sensibilizzare e mobilitare cittadini, imprese, associazioni e istituzioni sui temi della sostenibilità economica, sociale e ambientale, e realizzare un cambiamento culturale e politico che consenta all'Italia di attuare l'Agenda 2030 dell'Onu e i 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile.

Anche nell'anno 2026 si intende partecipare ed aderire alle attività promosse da varie associazioni esperte del settore.

Obiettivo n.8

Partecipazione al Gruppo di Lavoro Mobilità della RUS

La RUS (Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile), sostenuta dalla CRUI (Conferenza dei Rettori delle Università Italiane), rappresenta la prima esperienza di coordinamento e condivisione tra tutti gli Atenei italiani impegnati sui temi della sostenibilità ambientale e della responsabilità sociale.

Nata nel 2015, la finalità principale della Rete è la diffusione della cultura e delle buone pratiche di sostenibilità, sia all'interno sia all'esterno degli Atenei, attraverso la condivisione di competenze ed esperienze. Tale approccio consente di incrementare gli impatti positivi, in termini ambientali, etici, sociali ed economici, delle azioni messe in atto dalle singole Università, rafforzando al contempo la riconoscibilità e il valore dell'esperienza italiana a livello internazionale.

Unimore partecipa attivamente alla Rete, aderendo alle iniziative proposte e prendendo parte alle riunioni periodicamente calendarizzate.

In particolare, nell'anno 2025, è stato adottato il questionario proposto dalla RUS per l'analisi della mobilità casa-lavoro dei dipendenti, consentendo così una comparazione dei risultati rilevati con quelli degli altri Atenei aderenti.

4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

Ai fini dell'aggiornamento annuale del PSCL, l'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia intende aggiornare i dati relativi alle esigenze e alle abitudini di spostamento dei dipendenti, nonché alle modalità di trasporto utilizzate, al fine di verificare il raggiungimento degli obiettivi sopra esposti e l'effettivo incremento del ricorso al trasporto pubblico o alla mobilità dolce (in particolare la bicicletta).

Entro il 31 dicembre 2026 verranno pertanto elaborati i dati raccolti attraverso il questionario sulla mobilità dei dipendenti somministrato a fine 2025; inoltre, sarà rielaborato e somministrato un ulteriore questionario rivolto agli studenti.

I risultati del questionario rivolto agli studenti, somministrato nel periodo estivo 2026, saranno successivamente analizzati. In particolare, si cercherà di migliorare la qualità dei dati relativi alla matrice di spostamento casa-studio, la cui rilevazione risulta complessa in quanto molti studenti indicano la residenza anagrafica di provenienza anziché il domicilio effettivo in prossimità delle sedi universitarie.

Come avvenuto (per la prima volta) nel 2018, anche nel 2024 l'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia ha partecipato, al ranking internazionale di Green Metric.

Il Green Metric Ranking, lanciato da Universitas Indonesia nel 2010, ha l'obiettivo di porre l'accento sui temi della sostenibilità e dell'ambiente rivolgendosi alle Università di tutto il mondo.

Attraverso un sondaggio online, viene valutato l'impegno e le politiche adottate dalle diverse Università riguardo queste tematiche. Particolare attenzione è rivolta al cambiamento climatico, spreco di acqua ed energia, riciclaggio dei rifiuti e trasporto "green", emissioni di CO2 in atmosfera.

Il ranking è basato su 6 criteri ambientali:

- Infrastrutture (SI);
- Energia e Cambiamento Climatico (EC);
- Rifiuti (WS);
- Acqua (WR);
- Trasporti (TR);

- Educazione (ED).

UNIMORE partecipa al ranking dal 2018 e con nuove iniziative di sostenibilità all'interno dell'Ateneo, il posizionamento nel ranking sta progressivamente migliorando.

Qui sotto uno schema riassuntivo delle posizioni ottenute da Unimore per gli ultimi anni:



Nel 2023 Unimore si è classificato alla posizione 446 su 1477 Atenei partecipanti. Per quanto riguarda la classifica basata sulle sole Università Italiane, Unimore di è posizionato 24 su 35 partecipanti. Qui sotto i risultati indicati per ognuno dei 6 settori inclusi nel ranking per il 2024.



I punti di forza di Unimore sono stati in tutti questi anni il settore del trattamento rifiuti, dei trasporti e dell'educazione alla sostenibilità.