

# **Piano per gli spostamenti casa-lavoro in UNIMORE – Anno 2024**

(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 20/12/2024 (SA del XX/XX/XXXX)**

# Indice

**1 PREMESSA Aggiornamento rispetto al Piano degli spostamenti casa-lavoro di Ateneo degli anni 2021/22/23** \_\_\_\_\_ **PAG.3**

**2 PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI** \_\_\_\_\_ **PAG 6**

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

2.1.1 Condizioni strutturali	PAG 6
Personale strutturato in servizio alla data dell'1.1.2021	PAG 7
Servizi di trasporto aziendali	PAG 9
Aree di sosta riservate per i dipendenti	PAG 9
Orario di lavoro: orari di apertura e di chiusura per ciascuna giornata della settimana	PAG 10
2.1.2 Condizioni dell'offerta di trasporto: modifiche intervenute rispetto al PSCL 2021/22/23	PAG 11
a) Sede di Modena	PAG 11
a2) Policlinico	PAG 17
b) Sede di Reggio Emilia	PAG 17

**2.1.3 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro anno 2022** **PAG 21**

**3 PARTE PROGETTUALE** \_\_\_\_\_ **PAG 60**

3.1.1 Analisi dei risultati e delle attività realizzate nell'anno 2023 in UNIMORE rispetto agli obiettivi fissati	PAG60
3.1.2 Programma di implementazione	PAG 69

**4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO** \_\_\_\_\_ **PAG 72**

---

## 1. Premessa

### *Aggiornamento rispetto al Piano degli spostamenti casa-lavoro di Ateneo degli anni 2021/22/23*

L'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia ha approvato il proprio Piano Spostamenti casa-lavoro di Ateneo per gli anni 2021/22/23, con delibera del Consiglio di amministrazione del 22/12/2022 (SA del 17/1/2023), 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).

Il PSCL 2021/23, realizzato in ottemperanza alle modalità attuative previste da tale Decreto comprensive di tali fasi, contiene tutte le attività e le iniziative che sono state realizzate già a partire dall’anno 2017, in particolare, la realizzazione della prima indagine degli spostamenti casa-lavoro da parte del personale sia docente che PTA. In seguito a tale indagine 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 dell’ampliamento dei benefici economici per i dipendenti contrattualizzati che utilizzano il trasporto pubblico. 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.

Il tema della mobilità sostenibile, nel dopo pandemia covid-19, necessita dell’individuazione di azioni mirate e strategicamente adatte a fronteggiare le criticità emerse da tali sondaggi, di soluzioni coerenti con le reali esigenze e necessità evidenziate dai dipendenti e studenti, attraverso la predisposizione di una strategia di mobilità e soluzioni per migliorare le modalità di fruizione dei mezzi di trasporto pubblico, per rendere efficienti e sostenibili i viaggi casa-lavoro, sia dal lato dell’offerta per offrire soluzioni sicure di mobilità eventualmente anche condivisa che ispirino fiducia a tutti i lavoratori e le lavoratrici, studenti e studentesse.

Tutto ciò in coerenza con quanto già evidenziato nel Piano strategico di Ateneo 2020-25 (linee strategiche indicate al punto 7) ed alla luce di quanto previsto dalla normativa e da un'analisi delle migliori pratiche a livello nazionale e internazionale.

Il PSCL 2021/23, 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 2024 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 a fine anno 2022 (20-26 ottobre 2022), in esito alla somministrazione di un questionario che ha interessato sia personale docente che tecnico-amministrativo e 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 se sia di interesse del personale docente, tecnico-amministrativo e studenti/studentesse adottare un sistema di car pooling e 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 state utilizzate le risultanze del questionario sulla Mobilità somministrato nel mese di ottobre 2022 andando in parte a confrontare tali dati con quelli rilevati nel precedente questionario dell'anno 2017, che non comprendeva la platea degli studenti, inseriti in questa fase, per completezza della valutazione, in quanto di certo costituiscono parte numericamente rilevante dei fruitori delle strutture dell'Ateneo.

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 sopra riportate.

Si evidenzia come il PSCL 2024 sia stato progettato con la collaborazione non solo del Mobility manager e dell'Ufficio Relazioni Sindacali ma anche con il prezioso supporto della delegata alla sostenibilità (e delegata RUS di Unimore), prof.ssa Ghermandi Grazia, coinvolta in prima persona nell'attuazione del punto7) "Sostenibilità" del Piano Strategico di Ateneo, e nel coinvolgimento degli organi istituzionali del territorio per la pianificazione degli interventi in materia di mobilità e sostenibilità, delle sue collaboratrici ing. Francesca

Despini ed ing. Sofia Costanzini che hanno curato, in particolare, la somministrazione del questionario anno 2022 in materia di sostenibilità e l'Ing. Stefano Savoia che cura, pianifica e gestisce gli interventi edili 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.

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 CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub> 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'1.1.2023 confrontato con il personale in servizio alla data dell'1.1.2021

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

SEDI DI MODENA	
PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	152
PERSONALE DOCENTE	0
PERSONALE RICERCATORE	0

#### SEDE: VIA UNIVERSITA'

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Data del 1.1.2023	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Variazione % Tempo pieno	Variazione % Tempo parziale
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	152	14		187	13	+23%	-7,14%
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	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Data del 1.1.2023	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Variazione % Tempo pieno	Variazione % Tempo parziale
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	16	2		14	2	-12,5%	0
PERSONALE DOCENTE	19	9		33	1	+73,68%	-88,88%
PERSONALE RICERCATORE	7	2		09	03	+28,57%	+50%

**SEDE: VIA  
SANT'EUFEMIA**

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Data del 1.1.2023	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Variazione % Tempo pieno	Variazione % Tempo parziale
PERSONALE TECNICO- AMMINISTRATIVO	21	2		23	3	+9,52%	+50%
PERSONALE DOCENTE	35	1		40	0	+14,28%	-100%
PERSONALE RICERCATORE	8	1		11	1	+37,5%	0

**SEDE: VIA J.  
BERENGARIO**

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Data del 1.1.2023	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Variazione % Tempo pieno	Variazione % Tempo parziale
PERSONALE TECNICO- AMMINISTRATIVO	21	5		19	4	-9,52%	-20%
PERSONALE DOCENTE	46	2		50	3	+8,69%	+50%
PERSONALE RICERCATORE	15	1		15	0	0	-100%

**SEDE: VIA CADUTI IN  
GUERRA**

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Data del 1.1.2023	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Variazione % Tempo pieno	Variazione % Tempo parziale
PERSONALE TECNICO- AMMINISTRATIVO	8	0		1	0	-87,5%	0
PERSONALE DOCENTE	2	0		1	0	-50%	0
PERSONALE RICERCATORE	1	1		1	1	0	0

**SEDE: VIA CAMPI**

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Data del 1.1.2023	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Variazione % Tempo pieno	Variazione % Tempo parziale
PERSONALE TECNICO- AMMINISTRATIVO	139	14		144	12	+3,59%	-14,28%
PERSONALE DOCENTE	155	4		180	4	+16,12%	0
PERSONALE RICERCATORE	68	2		68	2	0	0

**SEDE: VIA VIVARELLI**

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Data del 1.1.2023	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Variazione % Tempo pieno	Variazione % Tempo parziale
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	32	8		33	6	+3,12%	-25%
PERSONALE DOCENTE	79	2		94	2	+18,98%	0
PERSONALE RICERCATORE	30	0		26	0	-13,33%	0

**SEDE: LARGO DEL****POZZO/Baggiovara**

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Data del 1.1.2023	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Variazione % Tempo pieno	Variazione % Tempo parziale
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	96	15		90	12	-6,25%	-20%
PERSONALE DOCENTE	86	6		89	10	+3,48%	+66,6%
PERSONALE RICERCATORE	41	7		28	1	-31,7%	-85,71%

**SEDI DI REGGIO EMILIA****SEDE: VIA G.****AMENDOLA**

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Data del 1.1.2023	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Variazione % Tempo pieno	Variazione % Tempo parziale
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	18	4		13	6	-27,77%	+50%
PERSONALE DOCENTE	67	1		64	1	-4,47%	0
PERSONALE RICERCATORE	25	0		30	0	+20%	0

**SEDE: VIA A. ALLEGRI**

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Data del 1.1.2023	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Variazione % Tempo pieno	Variazione % Tempo parziale
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	31	4		28	3	-9,67%	-25%
PERSONALE DOCENTE	41	1		29	4	-29,26%	+300%
PERSONALE RICERCATORE	13	1		11	0	-15,38%	-100%

**SEDE: VIA TIMAVO ex  
SEMINARIO VESCOVILE**

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Data del 1.1.2023	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	Variazione % Tempo pieno	Variazione % Tempo parziale
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	5	0		6	0	-20%	0
PERSONALE DOCENTE	14	1		33	1	+135,71%	0
PERSONALE RICERCATORE	4	2		14	0	+250%	-100%

	Tempo pieno	Tempo parz	Totali 1.1.2021	Totali 1.1.2023	Tempo pieno	Tempo parz	Variazione % Totale
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	539	68	607	618	557	61	+1,81%
PERSONALE DOCENTE	544	27	571	638	612	26	+11,73%
PERSONALE RICERCATORE	212	17	229	219	212	7	-4,36%

1295      112      1407      1475      1381      94

**Servizi di trasporto aziendali**

I Servizi di trasporto aziendali sono ripartiti come segue:

Il Rettorato dispone di un'auto a noleggio con convenzione Consip.

Il CIGS dispone di un veicolo furgonato a noleggio a lungo temine (autocarro Fiat Doblo).

Il DSV dispone dei seguenti 4 mezzi: 1 Fiat Doblo per la sede del DSV di Modena a nolo da Aprile 2022; 1 Fiat Doblo per la sede del DSV di Reggio a nolo da Aprile 2022; Kangoo immatricolato il 10/12/2002, immatricolato il 02/02/1999.

Il Centro Edunova presso Via Timavo (RE) è dotato di due mezzi, un furgone Doblo di proprietà (dismesso nel 2001) e un Caddy a noleggio.

Il Dip CHIMGEO dispone di tre auto dipartimentali (autocarri).

DISMI dispone di un veicolo Renault Kangoo (autocarro).

**Aree di sosta riservate per dipendenti:**

Nella seguente tabella n.2 vengono evidenziati i posti auto, i posti moto, il numero dei portabicilette (solo le variazioni in quanto deve essere fatto un monitoraggio delle rastrelliere o depositi per biciclette disponibili), le zone di deposito di monopattini e gli spogliatoi con docce di proprietà dell'Ateneo suddivisi per Dipartimento o stabili:

**Tabella n.2: Aree di sosta riservate ai dipendenti e ulteriori servizi disponibili**

<b>PSCL</b>							
Dec. Intern. del 12/05/2021 n.79							
<b>AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI</b>							
Dipartimento	n. Posti auto	n. Posti moto	n. Porta biciclette	n. Posti biciclette	Zona deposito monopattini	Spogliatoi con presenza di docce	Note
MO01 - Rettorato	0	0	4	60	0	0	utilizzandoli da ambo i lati
MO04 - Sant'Eufemia	0	0	6	90	0	0	utilizzandoli da ambo i lati
Mo07 - Foro Boario	0	0	/	/	0	0	spostati per presenza cantiere non sono presenti dati
MO13 - Orto Botanico	0	0	/	/	0	0	non sono presenti dati
Campus Via Campi	522	/	15	140	0	0	di tipologia mista a telaio basso e alto ne sono presenti ulteriori sparse nel Campus, vedi zona MO18-MO15-MO14-MO17, non sono presenti dati in merito, sarebbero da verificare sul posto
Policlinico	/	/	rastrelliere	120	0	0	suddivise tra COM e MO36, ne sono presenti altre singolarmente nel comparto generale del policlinico, non sono presenti dati in merito, sarebbero da verificare sul posto
MO39 - San Geminiano	0	0	16	64	Si può pensare nel cortiletto portabici	0	
Dief - Campus Ingegneria	360	/	9	135	0	0	utilizzandoli da ambo i lati, ne sono presenti altre presso il tecnopolis sono presenti dati in merito, sarebbero da verificare sul posto
MO51	125	/	rastrelliera	/	0	da verificare presenza di docce, spogliatoi al servizio dei laboratori	non sono presenti dati sarebbero da verificare sul posto
Baggivara	/	0	/	/	0	0	non sono presenti dati
Via Amendola	190	0	/	/	0	0	non sono presenti dati, sarebbero da verificare sul posto
Piazzale Europa Tecnopolis	/	0	/	/	0	0	non sono presenti dati
Via Allegri	0	0	7	105	0	0	utilizzandoli da ambo i lati
Via Kennedy	0	0	0	0	0	0	
RE18 - Seminario	0	0	0	0	Si può pensare nel cortiletto portabici	0	non sono presenti dati

\*\*Per Via Allegri è indicata una stima di posti potenzialmente usufruibili dal personale ma aperti alla collettività

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

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.

## 2.1.2 Condizioni dell'offerta di trasporto

In questa sezione vengono illustrate le modifiche intervenute rispetto alla rilevazione effettuata nel Piano Spostamenti casa-lavoro del 2021/23 a cui si rimanda (vedi link <https://in.unimore.it/intra/docinterni/circolare.html?av=91> ). Tale analisi viene effettuata per ciascuna sede di Modena e Reggio Emilia unimore.

### OFFERTA DI TRASPORTO NEI PRESSI DELLE SEDI DELL'ATENEO (modifiche) (distanza max 500m)

#### a) Sede di Modena

Nessuna variazione per: nodi interscambio, stazioni ferroviarie, scooter sharing, piste ciclabili, aree di sosta, ztl

**Fermate e percorsi BUS:**

Per quanto riguarda le fermate bus/filobus si rimanda al link di Seta Web <https://www.setaweb.it/mo/quantomanca> nel quale si può verificare l'orario di arrivo del bus alla fermata di interesse aggiornato in tempo reale

**La mappa urbana dei percorsi dell'autobus si possono trovare al seguente link:**

chrome-

extension://efaidnbmnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.setaweb.it/materiale/mappe/SETA\_Mappa\_Modena.pdf

Le informazioni riguardo mobilità ciclistica, sharing di monopattini, Car sharing elettrico, PUMS, Metrominuto, Piano Spostamenti Casa-Lavoro del comune di Modena si trovano presso il seguente link:

<https://www.comune.modena.it/argomenti/mobilita-sostenibile>

**car sharing elettrico:**

E' previsto il Servizio di car sharing "Mobilize Share"

Il servizio di noleggio di auto elettriche è gestito dalla società Franciosi srl, in franchising con Renault ed è attivo, dal 1° marzo 2022, in via sperimentale per una durata di 12 mesi prorogabili per ulteriori 24 mesi.

La flotta in servizio è di 13 mezzi (più due di scorta) completamente elettrici, del modello Renault Zoe, di nuova immatricolazione e con un'autonomia di piena ricarica fino a 350 chilometri.

Il prelievo dei mezzi è consentito 24 ore su 24, 7 giorni su 7.

I 13 stalli di sosta riservati al servizio sono collocati in:

Corso Canalgrande

Piazza Manzoni (Stazione Piccola)

Piazza Dante (Stazione dei Treni)

Via Vignolese (all'altezza della zona universitaria)

Viale Leonardo Da Vinci (nella zona del Polo scolastico Leonardo)

Via Bono da Nonantola (vicino al Novi Sad e alla stazione delle corriere)

Via Danimarca (nei pressi della concessionaria)

Via Emilia est (all'altezza di via Verdi)

Via Rita Levi Montalcini (presso Porta Nord)

Via Emilia ovest (all'altezza di via Rosmini)

Via Gottardi (parcheggio scambiatore zona universitaria)

Piazza San Domenico (2 stalli di sosta).

Gli stalli riservati al servizio "Mobilize" sono identificati con opportuna segnaletica stradale a cura del gestore, che dovrà garantire la manutenzione per l'intera durata del servizio e il ripristino dei luoghi alla eventuale cessazione dello stesso.

Come accedere al servizio

Per accedere al servizio è necessario aver compiuto i 18 anni di età ed essere in possesso di patente di guida in corso di validità da almeno 12 mesi (per cittadini di Paesi al di fuori dell'Unione europea è necessaria una patente internazionale), oltre che di una carta di credito.

Una volta registrato, l'utente può prelevare l'automobile dallo stallo a essa riservato attraverso l'applicazione "Mobilize Share" e potrà chiudere la corsa solamente una volta riportata l'auto nel medesimo stallo (servizio di tipo station-based round-trip).

L'auto può essere prenotata con un anticipo massimo di 90 giorni e minimo di 5 minuti prima dell'orario di prelievo, e ciascun noleggio potrà durare da un minimo di 30 minuti a un massimo di 7 giorni consecutivi.

#### Costi

I costi aggiornati del servizio, comprensivi di ricarica elettrica e copertura assicurativa sono disponibili sul sito [www.renault.it/mobilize-share.html](http://www.renault.it/mobilize-share.html)

Per tutte le tariffe è previsto inoltre un deposito cauzionale di 50 euro.

Il cliente può contattare il call center Mobilize Share disponibile 24 ore su 24 e 7 giorni su 7:

Tel. 02 915531

[share@mobilize.renault.it](mailto:share@mobilize.renault.it)

Per ulteriori informazioni

[www.renault.it/mobilize-share.html](http://www.renault.it/mobilize-share.html)

Servizio assistenza della Franciosi srl:

Tel. 345 1191101 dalle 8.30 alle 18.30

[carsharing@franciosiauto.it](mailto:carsharing@franciosiauto.it)

<https://franciosi.concessionaria.renault.it/landing/dealer/mobilize-car-sharing-franciosi>

#### Bike sharing

#### C'entro in bici

Consultare il seguente link: <https://www.comune.modena.it/servizi/mobilita-e-trasporti/centro-in-bici>

#### monopattini in Sharing

Consultare il seguente link: <https://www.comune.modena.it/argomenti/mobilita-sostenibile/servizio-di-sharing-di-monopattini>

Sono cambiati gli enti gestori pertanto si illustrano le modalità per accedere a tale servizio:.

Per utilizzare il servizio è necessario scaricare le apposite App, le modalità per scaricarle sono indicate sui relativi siti internet delle aziende autorizzate. Sui relativi siti sono inoltre disponibili le informazioni circa le modalità di utilizzo del servizio e i requisiti.

#### Aziende autorizzate:

- Vento Mobility Srl con sede legale in Torino (TO) in Via Venti Settembre n.3 (eroga il servizio con mezzi Tier Mobility).

CONTATTI per l'utente:

indirizzo mail: [cliente.it@wind.co](mailto:cliente.it@wind.co)

indirizzo pec: [vento.mobility@legalmail.it](mailto:vento.mobility@legalmail.it)

telefono assistenza clienti: +39 011 1962 (9am - 6pm)

sito web: <https://www.wind.co/italy> (sul sito link per download App mobile)

Il servizio è aperto 24 ore su 24 a tutti gli utilizzatori che hanno compiuto il 18esimo anno di età.

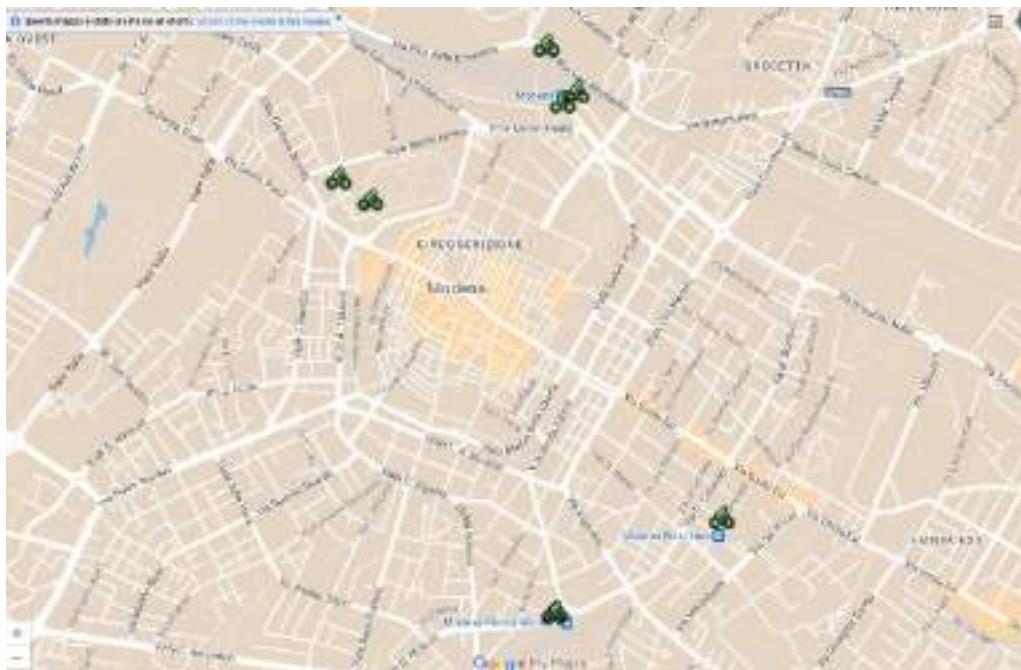
- Helbiz Italia con sede legale in Milano (MI) in Via Amedeo D'Aosta n.5, 24040, Milano
- CONTATTI per l'utente:

indirizzo mail: support@helbiz.com  
indirizzo pec: helbizitaliasrl@legalmail.it  
telefono assistenza clienti: 02 3045 3004  
sito web: <https://helbiz.com/> (sul sito link per download App mobile)  
Il servizio è aperto 24 ore su 24 a tutti gli utilizzatori che hanno compiuto il 14esimo anno di età (gli utilizzatori in età compresa tra 14 e 18 anni per utilizzare il monopattino devono essere titolari di patente categoria AM e presentare una dichiarazione di capacità sottoscritta da un genitore o chi ne fa le veci. Tali utenti hanno l'obbligo di indossare idoneo casco protettivo come da normativa).  
Voi Technology Italia S.r.l. con sede legale a Milano (MI), in Via Meravigli n. 16 - Milano  
CONTATTI per l'utente:  
indirizzo mail: support@voiapp.io  
indirizzo pec: voiapp@pec.it  
telefono assistenza clienti: 800561931  
sito web: [www.voiscooters.com](http://www.voiscooters.com) (sul sito link per download App mobile)  
Il servizio è aperto 24 ore su 24 a tutti gli utilizzatori che hanno compiuto il 18esimo anno di età  
- Bolt Support Services IT S.R.L. con sede legale a Milano (MI) in via Via Santa Maria Valle n.3  
CONTATTI per l'utente:  
indirizzo mail: modena@bolt.eu  
indirizzo pec: bolt.italy@pec.it  
telefono assistenza clienti: +39 0238590879  
sito web: <https://bolt.eu/> (sul sito link per download App mobile)  
Il servizio è aperto 24 ore su 24 a tutti gli utilizzatori che hanno compiuto il 18esimo anno di età.

#### **Ulteriori servizi per l'utilizzo della bicicletta/zona ciclopedonali:**

- **Depositi protetti** <https://www.comune.modena.it/servizi/mobilita-e-trasporti/depositi-protetti>  
**Copertura geografica del servizio**  
**Dove sono i depositi**

Porta nord - Via R. L. Montalcini (60 posti)  
Stazione FS - Via dell'Abate (162 posti)  
Stazione FS - P.zza Dante (60 posti)  
Autostazione - Via Fabriani (12 posti)  
Stazione piccola 1 - P.zza Manzoni (12 posti)  
Stazione piccola 2 - P.zza Manzoni (40 posti)  
Novi Sad - Via Bono da Nonantola (12 posti)  
Policlinico - Via Scanaroli (12 posti)



#### **Deposito protetto alla stazione dei treni con accesso informatizzato**

<https://www.comune.modena.it/servizi/mobilita-e-trasporti/deposito-protetto-allastazione-dei-treni-con-accesso-informatizzato>

- **Rimozione delle biciclette- Targa la tua bici:**

<https://www.comune.modena.it/argomenti/mobilita-sostenibile/mobilita-ciclistica>

- **Riapertura dell'associazione no -profit Ciclofficina Popolare "Rimessa in Movimento" di Modena**

Il fine principale è supportare la mobilità ciclistica attraverso la condivisione del sapere meccanico.

Si vogliono stimolare le persone a prendersi cura autonomamente della propria bicicletta e promuovere il riciclo di "ferrivecchi", in un'ottica di condivisione, mobilità sostenibile e consumo critico dei beni.

A tale scopo vengono messi a disposizione gli spazi e gli attrezzi specifici a chiunque condivida questi principi. In questo spazio vi sono volontari che aiutano i meno esperti a riparare o rimettere in sesto la propria bicicletta.

A coloro che vogliono usufruire degli spazi e degli attrezzi, è richiesta l'iscrizione. La quota annuale è di 20€, i quali includono un'assicurazione RC e per far fronte alle spese vive.

- **Metrominuto Modena**

Progetto di mobilità sostenibile per l'incremento della pedonalità urbana

Metrominuto è un progetto di mobilità sostenibile che punta all'incremento della pedonalità urbana, attraverso la realizzazione di una mappa schematica con indicazione dei luoghi di maggior interesse culturale, storico e naturalistico in città.

La carta, che ricorda le reti metropolitane dei grandi centri urbani, indica distanze e tempi di percorrenza tra i vari punti del reticolo, così da invogliare ad una mobilità non motorizzata per le brevi distanze.

Il piano si prefigge dunque l'obiettivo di un aumento della pedonalità, con conseguente riduzione delle emissioni inquinanti e relativo miglioramento della qualità dell'aria.

Metrominuto è stato ideato ed attuato per la prima volta nella città spagnola di Pontevedra, che due anni più tardi ha vinto il Premio europeo Intermodes 2013 per la mobilità urbana.

Il Comune di Modena propone “Metrominuto Modena” attraverso la creazione di una rappresentazione schematica dei punti cardine della rete dei servizi in città (aree verdi, parcheggi scambiatori, università, polo ospedaliero), e dei principali siti di interesse storico e culturale; l'inquadramento generale della città è evidenziato particolarmente dalla cintura delle antiche mura ottocentesche (percorso tratteggiato).

Lo schema si basa su una rappresentazione della città in termini di distanze reciproche tra i luoghi di interesse e dei relativi tempi di percorrenza medi per spostamenti pedonali, individuando con diverse colorazioni i percorsi di maggior fruibilità e interesse.

Vedi il volantino al link  
<file:///C:/Users/Adani/Downloads/volantinometrominuto.pdf>



## **A 2) Policlinico, Via Largo del pozzo n.71, CAP 41124 e Baggiovara Via Pietro Giardini (MO), cap 41126**

### **Aree di sosta/parcheggi biciclette**

Al riguardo si rileva quanto fatto presente dai rappresentanti sindacali di Ateneo rispetto ai seguenti punti:

- 1) Aree di sosta: il personale universitario che lavora al Policlinico ha chiesto di poter utilizzare il parcheggio con l'ingresso in via Campi accessibile ai dipendenti del policlinico;
- 2) Parcheggi biciclette:

il Policlinico dispone di circa 130 posti riservati alle biciclette per i propri dipendenti (esclusi quindi i dipendenti di unimore). Si tratta di tre depositi di biciclette nell'area del Policlinico, videosorvegliati e riservati ai dipendenti.

I nuovi box per le biciclette si trovano:

- sotto il porticato della palazzina di Pneumologia
- sotto l'edificio della Chiesa
- sotto l'ingresso 1

Tali posti sono riservati a tutti coloro che hanno il badge aziendale. La richiesta deve essere indirizzata esclusivamente via e-mail, all'indirizzo [mobility@policlinico.mo.it](mailto:mobility@policlinico.mo.it) con indicati il NOME, il COGNOME, il numero di matricola e n° di badge.

L'autorizzazione è automatica in base all'ordine cronologico di arrivo delle richieste.

Le regole di utilizzo:

Ogni bici deve essere legata ad un portabici e non può essere parcheggiata al di fuori · Il badge è personale e non può essere ceduto a terze persone. La porta dei box deve essere chiusa dopo l'utilizzo del deposito. I box sono riservati alle biciclette e non ai ciclomotori

### **b) Sede di Reggio Emilia**

**Nessuna variazione per: nodi interscambio, stazioni ferroviarie, scooter sharing, piste ciclabili, aree di sosta**

**Da rilevare per gli spostamenti in bicicletta:**

#### **1) Settimana Europea della Mobilità: link**

<https://www.comune.re.it/novita/notizie/001-settimana-europea-della-mobilita-aumentano-gli-accessi-ciclabili-al-centro-storico>

Il Comune di Reggio Emilia ha avviato un sondaggio sugli spostamenti dei reggiani ed ha rilevato che la bicicletta continua ad essere un mezzo di trasporto particolarmente amato dai reggiani per i loro spostamenti quotidiani, soprattutto nella parte centrale della città. Sono stati infatti raccolti i dati di accesso di cittadini

in bicicletta nel centro storico, in occasione della Settimana europea della mobilità dal Comune di Reggio Emilia in data 19 settembre. In collaborazione con Legambiente Reggio Emilia e Fiab Tuttinbici, il Comune ha organizzato un conteggio dei ciclisti in ingresso a 12 varchi del centro storico e in altri punti strategici della città, come la stazione ferroviaria e alcuni istituti scolastici. E' stato rilevato un sostanziale aumento del numero di ciclisti, con grande balzo delle e-bike e il calo dei monopattini, che dopo un primo boom a seguito della loro introduzione si sono ora stabilizzati su quote più contenute.

Nello specifico, dal monitoraggio realizzato da Legambiente per l'iniziativa nazionale Giretto d'Italia, nella fascia oraria 7.30 – 9.30, sono state 3314 le biciclette che sono entrate in centro storico (segnando un incremento del 7,2% rispetto al dato del 2022, quando furono 3091) di cui 117 quelle elettriche; 149 invece i monopattini, con una diminuzione netta del 33% (erano 224 nel 2022).

Analoghi i trend emersi dai dati raccolti da Fiab Tuttinbici per il conteggio di 'Chi va in bici merita un premio' che ha esteso la fascia di monitoraggio fino alle 11.30 e rilevato un calo dei monopattini del 39% e un complessivo aumento delle biciclette. Includendo anche la stazione e gli istituti scolastici gli spostamenti in bici sono passati dai 5660 del 2022 ai 5736 di quest'anno con un incremento dell'1,3%.

La crescita dei dati va di pari passo con l'opera di costante estensione della rete ciclabile cittadina, che ha ora raggiunto i 260 chilometri di piste urbane e 80 chilometri di greenway e continua a mantenere Reggio ai vertici delle classifiche italiane della ciclabilità urbana. Sono attualmente in corso di costruzione nuove ciclabili, per rendere la rete sempre più capillare e facilmente fruibile e assicurare percorsi veloci e protetti da e per il centro città.

E' on line un sondaggio, lanciato in occasione della Settimana europea della mobilità 2023, per capire le abituali modalità di spostamento dei reggiani in città e per raccogliere dati e informazioni per migliorare la mobilità urbana locale.

Il questionario è rivolto a tutti i cittadini che hanno compiuto almeno 16 anni e che per vari motivi si spostano abitualmente nell'area urbana di Reggio Emilia. Collaborando all'indagine, si avrà la possibilità di partecipare all'estrazione di premi consistenti in abbonamenti urbani al trasporto pubblico e alla sosta su strada del Comune di Reggio Emilia. Vedi il link <https://www.comune.re.it/novita/notizie/001-settimana-europea-della-mobilita-aumentano-gli-accessi-ciclabili-al-centro-storico>

- 2) **Furti di biciclette:** al link <https://www.comune.re.it/servizi/mobilita-e-trasporti/cosa-fare-in-caso-di-furto-di-biciclette> viene indicato a chi rivolgersi.

#### **Nuove zone ZTL:**

#### **Al via l'estensione della ZTL in Via Emilia Santo Stefano e Corso Garibaldi**

Il provvedimento include, quale punto focale e di più imminente realizzazione, l'estensione della Zona a traffico limitato a:

- via Emilia Santo Stefano, tra i controviali di viale Timavo/Isonzo e piazza Gioberti e quindi dalla Porta omonima a piazza Gioberti;
- piazza Gioberti;
- corso Garibaldi, nel tratto compreso tra piazza Gioberti e via Porta Brennone (inclusa);
- via Fontanelli dall'intersezione con via San Filippo fino a viale Montegrappa.

La Ztl su questo percorso è prevista dal 7 agosto 2023. Fin verso fine settembre si svolgerà un periodo di adattamento e accompagnamento delle persone alle nuove modalità. Da ottobre inizieranno i controlli sistematici di osservanza della Ztl. Da gennaio 2024 saranno attivate le telecamere al Varco Ztl di porta Santo Stefano.

### **car sharing**

Sono state attivate due importanti iniziative nel comune di RE:

- 1) Dopo una fase di indagine conoscitiva realizzata nei mesi estivi del 2022, ha preso il via lo scorso 10 novembre il percorso per l'attivazione, in via sperimentale, di un innovativo servizio di car sharing elettrico di prossimità, riservato ai nuclei familiari che vivono in Centro Storico e a Rosta Nuova, basato sui valori di comunità e collaborazione.

Gli abitanti di questi due quartieri che hanno manifestato la propria disponibilità, potranno infatti partecipare alla sperimentazione del progetto che sta entrando ora nella sua parte progettuale operativa di pianificazione del servizio in base alle esigenze locali. I risultati di queste prime due sperimentazioni serviranno per valutare l'utilità del nuovo servizio e la sua eventuale estensione ad altri quartieri della città.

Cos'è e come funziona il "car sharing"

Il car sharing - che letteralmente significa automobile condivisa - è una forma innovativa per usare un'auto solo quando se ne ha bisogno, lasciandola a disposizione di altri quando non la si usa.

Attraverso un'app sarà possibile individuare una "auto condivisa" parcheggiata vicino a casa: la si usa pagando solo il tempo di utilizzo e poi la si lascia quando non serve più, a favore di altri utenti che la utilizzeranno al bisogno.

Una società si occupa di ripararla e pulirla. In questo modo coloro che condividono l'auto, hanno a disposizione un veicolo sempre in ordine, a basso impatto ambientale e senza dover sostenere i costi fissi di un'auto di proprietà.

Ogni membro della famiglia potrà così usare un'auto quando ne avrà bisogno, pagando in proporzione all'utilizzo, risparmiando rispetto al costo annuale di un'auto di proprietà.

L'adesione al car sharing è ideale per sostituire, ad esempio, la seconda o terza auto di famiglia, soprattutto se utilizzata per muoversi in città o per soddisfare le esigenze di spostamenti occasionali (visite mediche, commissioni, tempo libero, ...).

Le automobili del car sharing di quartiere saranno full-electric e avranno delle colonnine di ricarica riservate.

Il car sharing è uno dei modi alternativi di spostarsi in città, utile, pratico e sostenibile.

Per informazioni: [mobility.manager@comune.re.it](mailto:mobility.manager@comune.re.it)

2) Inaugurazione in data 30.6.2023 alla Stazione mediopadana di un nuovo servizio di car sharing elettrico:

È attivo presso i parcheggi della Stazione Mediopadana, gestiti da Terminal One, il servizio di car sharing con auto elettriche. Il servizio di noleggio breve è gestito dalla società Si Fà, e che, almeno per ora, ha messo a disposizione una flotta di quattro auto (due Mini e due Renault Zoe). Automezzi che i viaggiatori potranno utilizzare per i propri spostamenti non solo nella nostra provincia ma anche in quelle di Modena e Parma, città nelle quali l'utilizzo di mezzi elettrici consente l'ingresso in centro storico e il parcheggio gratuito negli stalli blu. L'unico vincolo del servizio è che, almeno per ora, l'automezzo deve essere riportato alla stazione Mediopadana, in attesa di una maggior diffusione del servizio che consenta invece di lasciare l'auto anche a Modena o a Parma. Il servizio di noleggio è attivabile utilizzando, dopo la prima registrazione, l'apposita app. dalla prenotazione dell'auto allo sblocco dell'automezzo fino alla riconsegna e al pagamento della relativa tariffa. Il piano tariffario del servizio proposto è modulare e si parte da una tariffa di 22 euro per due ore: poi 32 euro per quattro ore, 39 euro per sei ore ad arrivare a 59 euro per l'intera giornata. È però anche possibile il noleggio per più giorni. In questo caso, si va dagli 89 euro per 2 giorni ai 120 euro per tre giorni e si arriva fino a 285 euro per 7 giorni. Per incentivare l'uso di questa nuova formula di noleggio breve rispettosa dell'ambiente, per i turisti che intendano visitare in auto una o le tre province interessate dal servizio, è anche prevista una tariffa particolarmente agevolata per i weekend (dalle 19 del venerdì alle 23.59 della domenica) di 75 euro. Questo nuovo servizio va incontro ad una richiesta di mercato, si affianca al trasporto pubblico e intende fornire una risposta alle tre province emiliane. La società Si Fà, in vista dell'avvio del servizio ha svolto a Reggio un sondaggio, in accordo con il Comune, sul gradimento e sulla potenzialità del servizio offerto, sulla base di 122 questionari somministrati in 5 giorni. Indagine dalla quale è emerso come il 60% dei potenziali utilizzatori abbia meno di 35 anni e si tratti di lavoratori, uomini di affari, professori e studenti universitari, interessati a utilizzare un'auto per i propri spostamenti e a soggiornare per almeno due giorni in una delle tre province.

### **stazioni ferroviarie**

Si rileva rispetto a quanto indicato nel precedente Piano che è attivo un servizio di trasporto dei treni gestito dalla società Trenitalia Tper , che gestisce il trasporto ferroviario regionale dell'Emilia-Romagna.

Sulle linee seguenti la tariffazione è a zone, ma l'emissione dei titoli è gestita da SETA

**Modena-Sassuolo** (P.zza Dante Alighieri 14; Fermate Modena Policlinico fermata Via G.B. Scanaroli; Modena P.zza Manzoni stazione Piazza Manzoni; Modena Fornaci fermata Via Stradella 10; Baggiovara Ospedale fermata Via Martiniana/Stradello Opera Pia Bianchi; Bertola Baggiovara fermata Via Giardini Nord;Casinalbo fermata Via Sant'Ambrogio; Formigine stazione Via Stazione; Fiorano fermata Via Ghiarola Nuova

**Reggio Emilia-Sassuolo** (P.le Marconi 1 con fermata in via Emilia Ospizio)

**Reggio Emilia-Ciano d'Enza** (P.le Marconi 1 con fermate Reggio Via Fanti Via Fanti; Reggio S. Stefano stazione Viale Trento Trieste 11; Reggio all'Angelo Via Emilia All'Angelo 50)

**Reggio Emilia-Guastalla** (presso RE San Lazzaro con fermate presso Reggio Emilia stazione P.le Europa; Reggio S. Croce stazione Via Manicardi; Reggio Stadio fermata Via Battelli; Reggio Mediopadana stazione Via Città del Tricolore)

Vai al sito [https://www.fer.it/?page\\_id=75#linea5](https://www.fer.it/?page_id=75#linea5)

Per i servizi ferroviari su rete FER sono previste le stesse agevolazioni in vigore per i servizi extraurbani TPER, inoltre sono estese le agevolazioni previste per gli altri servizi ferroviari per tutti i bambini da 0 a 12 anni.

### 2.1.3 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro

- L'Università in data 16.3.2017 ha somministrato tra il personale docente, ricercatore e tecnico amministrativo un questionario sul benessere organizzativo nell'ambito del quale era prevista una sezione dedicata alla mobilità sostenibile. I risultati dell'indagine sono visibili presso il precedente PSCL 2021/22/23.
- Tale indagine è stata rinnovata nel mese di ottobre 2022 ed è stato effettuato un reminder in data 21.11.2022 al personale che non aveva ancora risposto. Tale indagine è stata estesa alla platea degli studenti in quanto, come rilevato anche dalla RUS , Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile, è opportuno data la numerosità, estendere tale questionario anche tale settore, se pure non contemplato nella normativa, in quanto influisce indubbiamente in modo preponderante sulle emissioni e sulle modalità di spostamento della popolazione universitaria.

#### Indagine di Ateneo sulla mobilità sostenibile di ottobre 2022

L'indagine di ottobre 2022 era 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 vengono poi confrontati con quelli rilevati nell'anno 2017. Si è 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

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

## 1. ANAGRAFICA/TIPOLOGIA DI RISPONDENTI

### 1.1. COMUNE DI DOMICILIO

### 1.2 COMUNE DI AFFERENZA/SEDE DI LAVORO

## 2. ATTIVITÀ LAVORATIVA

### 2.1. TIPOLOGIA DI CONTRATTO (tempo pieno, part time)

### 3. Orario di ingresso/uscita

## 4. SPOSTAMENTI ABITUALI CASA-LAVORO

### 4.3. TEMPO IMPIEGATO

## 5. PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO NEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

### MOTIVI E CONDIZIONI VERSO FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILI

### 5.1. MOTIVAZIONI A FAVORE DEL TRASPORTO PUBBLICO

### 5.2 MOTIVAZIONI A FAVORE DEL MEZZO PROPRIO

### 5.3. MOTIVAZIONI A FAVORE DELL'USO DELLA BICICLETTA

### 5.4. CAMBIAMENTO A FAVORE DEL CAR POOLING

### 5.5. CAMBIAMENTO A FAVORE DEL CAR SHARING

### 5.6. CAMBIAMENTO A FAVORE DELLO SCOOTER SHARING

### 5.7. CAMBIAMENTO A FAVORE DEL BIKE SHARING

### 5.8. CAMBIAMENTO A FAVORE DELL'USO DI MONOPATTINI IN SHARING

## 6. UTILIZZO DELL'AUTO ELETTRICA

## 7. PROBLEMI RISCONTRATI NEL TRAGITTO CASA-LAVORO

## 8. SUGGERIMENTI PER MIGLIORARE IL SISTEMA DI MOBILITÀ'

## 1– Tassi di risposta per sede

*Figura 1. Tasso di risposta per sede di afferenza anno 2022 (PTA-Docenti e ricercatori)*

TASSI DI RISPOSTA PER SEDE DI AFFERENZA (senza studenti e specializzandi dottorandi) PTA-Docenti e ricercatori Anno 2023	NUMERO RISPONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE RISPONDENTI	PRESENTI ALLA DATA DEL QUESTIONARIO	PERCENTUALE SUL TOTALE in servizio
SEDE DI MODENA	604	83,20%	1623	37,22%
SEDE DI REGGIO EMILIA	122	16,80%	344	35,47%
<b>Totalle</b>	<b>726</b>	<b>100,00%</b>	<b>1967</b>	<b>36,91%</b>

*Figura 2. Tasso di risposta anno 2017*

Categoria	Totale popolazione	Totale rispondenti	Tasso di risposta
Personale Reggio Emilia	318	119	37,42%
Personale Modena	2385	920	38,57%
Personale altre sedi	89	3	3,37%
<b>Totalle</b>	<b>2792</b>	<b>1042</b>	<b>37,32%</b>

Da una prima analisi si evince che il tasso di risposta al questionario non si discosta rispetto alla rilevazione effettuata nell'anno 2017 (che comprendeva solo PTA Docenti e ricercatori).

Di seguito vengono riportati i tassi di risposta della platea degli studenti:

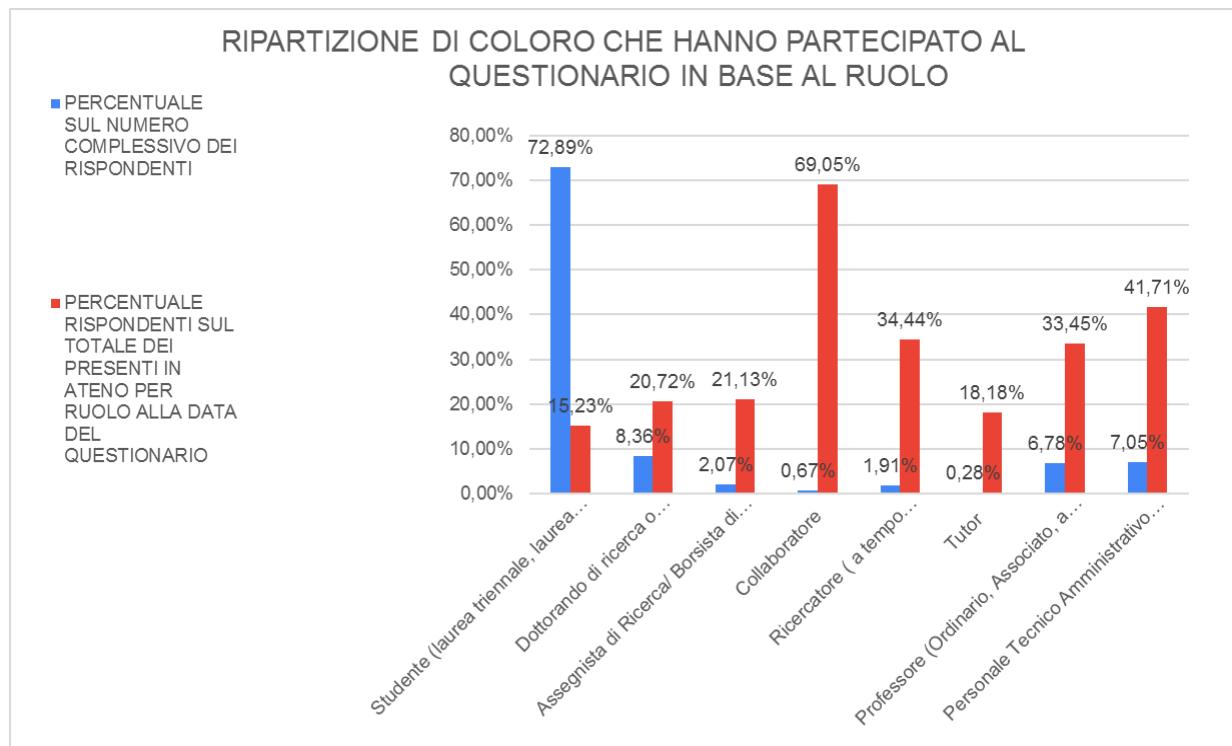
*Figura 3: Tasso di risposta della platea degli studenti anno 2022*

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%
	<b>3172</b>		<b>20828</b>	<b>15,23%</b>

– Tassi di risposta per RUOLO

Figura 4: Tassi di risposta per ruolo anno 2022:

RUOLO RISPONDENTE	NUMERO RISPONDENTI	PERCENTUALE SUL NUMERO COMPLESSIVO DEI RISPONDENTI	PRESENTI IN ATENEO ALLA DATA DEL QUESTIONARIO PER RUOLO (26/10/22)	PERCENTUALE RISPONDENTI SUL TOTALE DEI PRESENTI IN ATENO PER RUOLO ALLA DATA DEL QUESTIONARIO
Studente (laurea triennale, laurea magistrale, laurea a ciclo unico, master)	3172	72,89%	20824	15,23%
Dottorando di ricerca o Specializzando	364	8,36%	1757	20,72%
Assegnista di Ricerca/ Borsista di ricerca	90	2,07%	426	21,13%
Collaboratore	29	0,67%	42	69,05%
Ricercatore ( a tempo Indeterminato, RTDA, RTDB)	83	1,91%	241	34,44%
Tutor	12	0,28%	66	18,18%
Professore (Ordinario, Associato, a Contratto, Visiting Professor)	295	6,78%	882	33,45%
Personale Tecnico Amministrativo o Collaboratori Esperti Linguistici e altro (tecnologi, cultori della materia...)	307	7,05%	736	41,71%
totale	4352	1	24974	17,43%



La componente che ha partecipato maggiormente alla risposta al questionario è il personale tecnico-amministrativo (41,71%) seguito dal personale docente e ricercatore (33,45% doc e 34,44% ricercatore)

- *Tassi di risposta per RUOLO e sede*

*Figura 5: Tassi di risposta per ruolo e sede anno 2022 **PTA docenti ricercatori assegnisti dottorandi specializzandi***

TASSI DI RISPOSTA PER SEDE DI AFFERENZA (senza studenti) Anno 2023	NUMERO RISPONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE RISPONDENTI	PRESENTI ALLA DATA DEL QUESTIONARIO	PERCENTUALE SUL TOTALE in servizio
SEDE DI MODENA	1011	85,68%	3509	28,81%
di cui pta	305	9,62%	757	40,29%
di cui Docenti	233	7,35%	683	34,11%
di cui ricercatori	66	2,08%	183	36,07%
di cui assegnisti	75	2,36%	369	20,33%
di due dottorandi /specializzandi	332	10,47%	1517	21,89%
SEDE DI REGGIO EMILIA	169	14,32%	641	26,37%
di cui pta	43	1,36%	87	49,43%
di cui Docenti	62	1,95%	199	31,16%
di cui ricercatori	17	0,54%	58	29,31%
di cui assegnisti	15	0,47%	57	26,32%
di due dottorandi /specializzandi	32	1,01%	240	13,33%
<b>Totali</b>	<b>1180</b>	<b>100,00%</b>	<b>4150</b>	<b>28,43%</b>

*Figura 6: Tassi di risposta per ruolo e sede anno 2017 (**PTA Docenti e ricercatori**)*

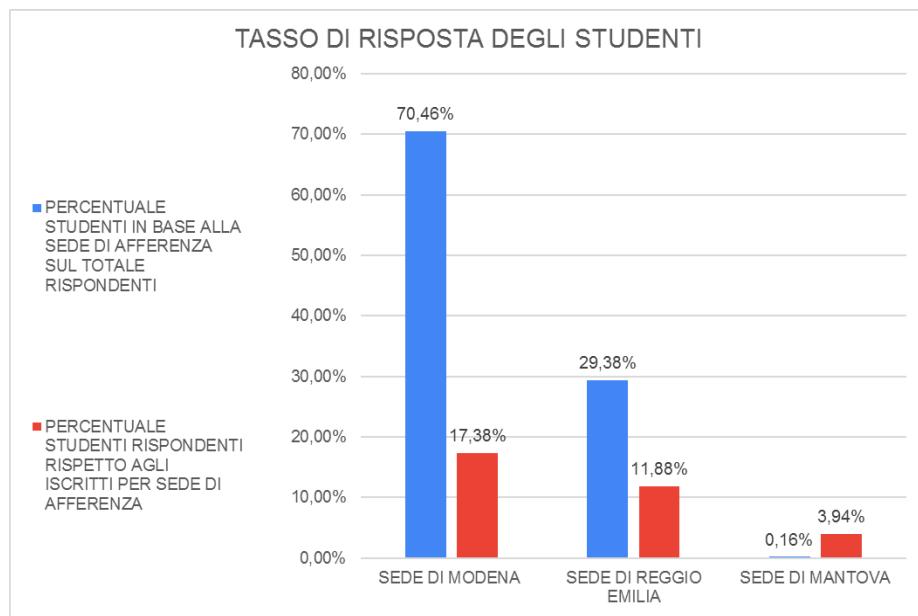
Categoria	Totale popolazione	Totale rispondenti	Tasso di risposta (%)
<b>Personale totale Reggio Emilia di cui</b>	<b>318</b>	<b>119</b>	<b>37,42%</b>
<b>tecnico amministrativo-Reggio emilia</b>	<b>67</b>	<b>27</b>	<b>40,30%</b>
<b>docente - Reggio emilia</b>	<b>251</b>	<b>92</b>	<b>36,65%</b>
<b>Personale Totale Modena</b>	<b>2385</b>	<b>920</b>	<b>38,57%</b>
<b>pers. tecnico amministrativo - Modena</b>	<b>619</b>	<b>440</b>	<b>71,08%</b>
<b>docente - Modena</b>	<b>1766</b>	<b>480</b>	<b>27,18%</b>
<b>Personale sedi non identificate</b>	<b>89</b>	<b>3</b>	<b>3,37%</b>
<b>Totali</b>	<b>2792</b>	<b>1042</b>	<b>37,32%</b>

Dalle tabelle sopra riportate si evidenzia un incremento dei tassi di risposta del PTA presso la sede di RE ma un decremento presso la sede di Modena rispetto all'anno 2017. Il tasso di risposta dei docenti presso RE è ridotto rispetto all'anno 2017 mentre a Modena è aumentato.

Per la platea degli studenti il tasso di risposta (non coinvolti nell'anno 2017) è il seguente;

*Figura 7: Tassi di risposta della platea degli **studenti** per sede anno 2022*

STUDENTI RIPARTIZIONE PER SEDE DI AFFERENZA	NUMERO DI RISONDENTI	PERCENTUALE STUDENTI IN BASE ALLA SEDE DI AFFERENZA SUL TOTALE RISONDENTI	TOTALE ISCRITTI	PERCENTUALE STUDENTI RISONDENTI 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%
	<b>3172</b>	<b>1</b>	<b>20828</b>	<b>15,23%</b>



Il tasso di risposta degli studenti aventi sede a Modena è superiore rispetto agli iscritti a Reggio Emilia.

*Figura 8: 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%	769	32,9%	5	0,2%
FUORI SEDE	832	26,23%	669	80,4%	163	19,6%	0	0,0%
	<b>3172</b>		<b>2235</b>		<b>932</b>		<b>5</b>	

Il 73% dei rispondenti vivono nel luogo di origine, mentre il 26% ha preso alloggio nelle vicinanze della sede Unimore che frequentano.

## 1.1. COMUNE DI DOMICILIO DEI RISONDENTI

*Figura 9: Comune di domicilio dei rispondenti anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti)*

DOMICILIO DEL RISONDENTE	NUMERO RISONDENTI	%
COMUNE DI MODENA	1377	<b>31,64%</b>
PROVINCIA DI MODENA	964	22,15%
COMUNE DI REGGIO EMILIA	520	<b>11,95%</b>
PROVINCIA DI REGGIO EMILIA	599	13,76%
ALTRE PROVINCE DELL'EMILIA ROMAGNA	530	12,18%
ALTRE PROVINCE DEL NORD	248	5,70%
ALTRE PROVINCE DEL CENTRO	65	1,49%
ALTRE PROVINCE DEL SUD	46	1,06%
ALTRO	3	0,07%
	<b>4352</b>	100,00%

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

## 1.2 COMUNE DI AFFERENZA / SEDE DI LAVORO

*Figura 10: Comuni di domicilio dei rispondenti afferenti alle sedi Unimore di Modena anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti):*

COMUNI DI DOMICILIO PER CHI AFFERISCE A STRUTTURE DI MODENA	NUMERO DI RISONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE
COMUNE DI MODENA	1233	38,00%
PROVINCIA DI MODENA	773	23,82%
COMUNE DI REGGIO EMILIA	267	8,23%
PROVINCIA DI REGGIO EMILIA	364	11,22%
ALTRE PROVINCE DELL'EMILIA ROMAGNA	365	11,25%
ALTRE PROVINCE DEL NORD	162	4,99%
ALTRE PROVINCE DEL CENTRO	41	1,26%
ALTRE PROVINCE DEL SUD	38	1,17%
ALTRO	2	0,06%
TOTALE SEDE DI MODENA	<b>3245</b>	100,00%

Il personale rispondente che si sposta da altri comuni per recarsi al lavoro presso le sedi di Unimore di Modena costituisce una percentuale complessiva del 38% mentre il 61% complessivo ha domicilio a Modena (38%) oppure provincia di Modena (23%)

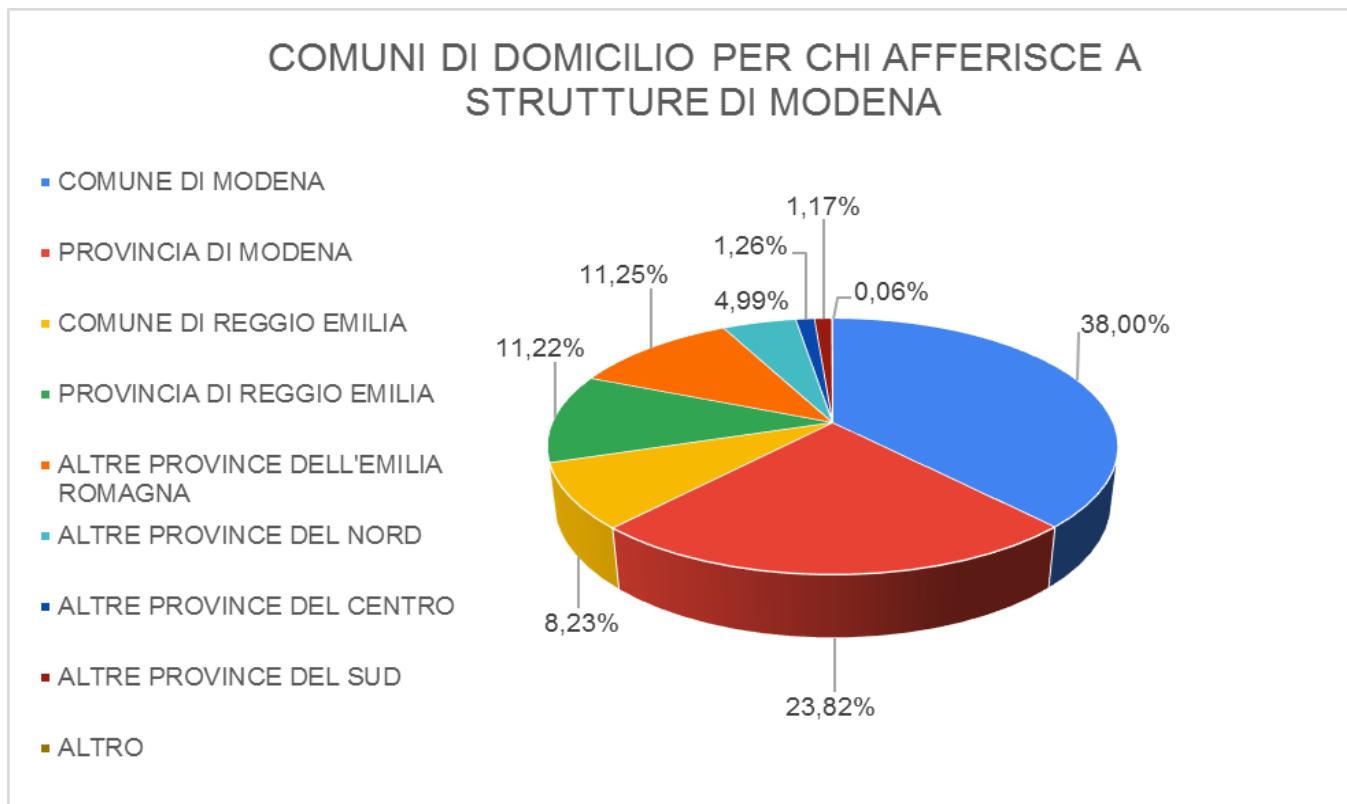
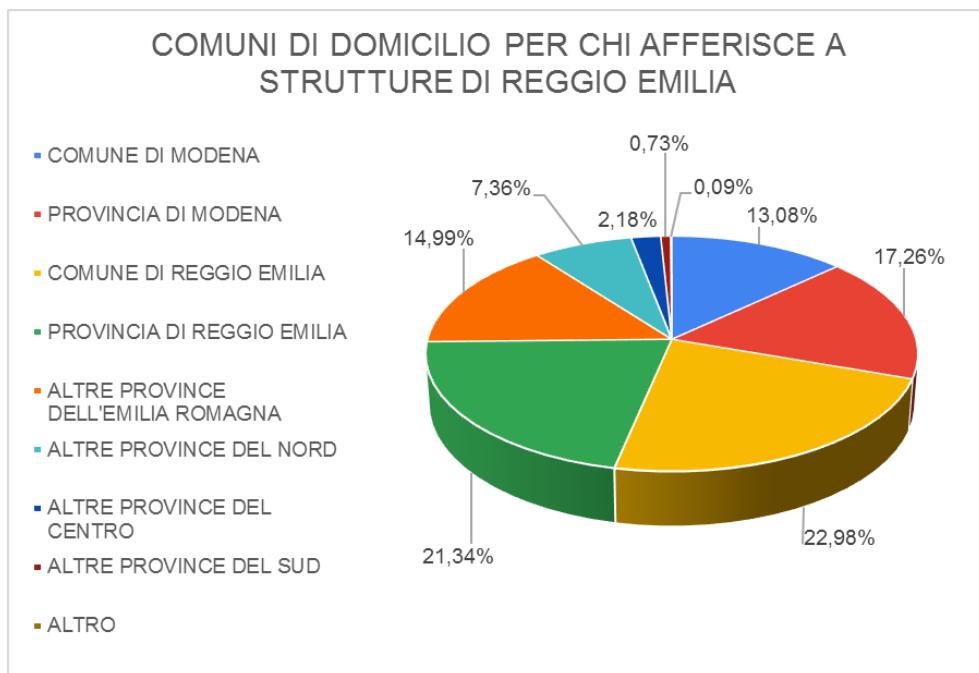


Figura 11: Comuni di domicilio dei rispondenti afferenti alle sedi Unimore di Reggio Emilia anno 2022 ([PTA, docenti ricercatori studenti](#)):

COMUNI DI DOMICILIO PER CHI AFFERISCE A STRUTTURE DI REGGIO EMILIA	NUMERO DI RISPONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE
COMUNE DI MODENA	144	13,08%
PROVINCIA DI MODENA	190	17,26%
COMUNE DI REGGIO EMILIA	253	<b>22,98%</b>
PROVINCIA DI REGGIO EMILIA	235	21,34%
ALTRÉ PROVINCE DELL'EMILIA ROMAGNA	165	14,99%
ALTRÉ PROVINCE DEL NORD	81	7,36%
ALTRÉ PROVINCE DEL CENTRO	24	2,18%
ALTRÉ PROVINCE DEL SUD	8	0,73%
ALTRO	1	0,09%
<b>TOTALE SEDE DI REGGIO EMILIA</b>	<b>1101</b>	<b>1</b>

Il personale rispondente che si sposta da altri comuni per recarsi al lavoro presso le sedi di Unimore di Reggio Emilia costituisce una percentuale complessiva del 55% mentre il 44% ha domicilio a Reggio Emilia (22%) oppure provincia di Reggio Emilia (21%).

Dai dati sopraesposti si desume che il numero di spostamenti per recarsi presso le sedi di RE per motivi di studio o di lavoro per coloro che hanno domicilio presso comuni differenti da RE è più elevato rispetto agli spostamenti dei rispondenti necessari per recarsi presso la sede di Modena avendo domicilio fuori Modena.



## 2. ATTIVITÀ LAVORATIVA

### 2.1. TIPOLOGIA DI CONTRATTO (*tempo pieno, part time*)

Si forniscono le risposte del personale tecnico-amministrativo unico rispondente:

*Figura 12: Tipologia di orario (full time-part-time) del PTA rispondente anno 2022*

RUOLO: PERSONALE TECNICO AMMINISTRATIVO, CEL, DIRIGENTI, ALTRO		307
TIPOLOGIA DI ORARIO: TEMPO PIENO / PART-TIME	NUMERO DI RISONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE RISONDENTI
TEMPO PIENO	262	85,34%
PART-TIME	32	10,42%
ALTRÒ (nessuna risposta inserita)	13	4,23%
<b>totale</b>	<b>307</b>	<b>100,00%</b>

L'85% dei rispondenti del PTA è a contratto di lavoro a full time

### 3. ORARIO DI INGRESSO/USCITA

Anche per questo indicatore si forniscono i dati del PTA unico rispondente a questa domanda:

*Figura 13: Orari di ingresso **del PTA** nelle varie giornate settimanali anno 2022:*

ORARI DI INGRESSO PERSONALE	LUNEDI'	PERCENTUALE SUL TOTALE RISPONDENTI	MARTEDI'	PERCENTUALE SUL TOTALE RISPONDENTI	MERCOLEDI'	PERCENTUALE SUL TOTALE RISPONDENTI
Ingresso prima delle 8.30 (A)	155	50,49%	152	49,51%	149	48,53%
Ingresso dalle 8.30 alle 9.30 (B)	122	39,74%	122	39,74%	126	41,04%
Ingresso dopo le 9.30 ( C)	8	2,61%	10	3,26%	9	2,93%
ALTRO (nessuna risposta inserita)	22	7,17%	23	7,49%	23	7,49%
totale	307	100,00%	307	100,00%	307	100,00%
ORARI DI INGRESSO PERSONALE	GIOVEDI'	PERCENTUALE SUL TOTALE RISPONDENTI	VENERDI'	PERCENTUALE SUL TOTALE RISPONDENTI	VALORE MEDIO SULLA SETTIMANA	PERCENTUALE SUL TOTALE RISPONDENTI
Ingresso prima delle 8.30 (A)	152	49,51%	154	50,16%	152	49,51%
Ingresso dalle 8.30 alle 9.30 (B)	125	40,72%	118	38,44%	122	39,74%
Ingresso dopo le 9.30 ( C)	7	2,28%	10	3,26%	9	2,93%
ALTRO (nessuna risposta inserita)	23	7,49%	25	8,14%	23	7,49%
totale	307	100,00%	307	100,00%	307	100,00%

*Figura 14: Orari di uscita **del PTA** nelle varie giornate settimanali anno 2022:*

ORARI DI USCITA PERSONALE	LUNEDI'	PERCENTUALE SUL TOTALE RISPONDENTI	MARTEDI'	PERCENTUALE SUL TOTALE RISPONDENTI	MERCOLEDI'	
Uscita tra le 13.00 e le 15.00 (X)	43	14,01%	61	19,87%	55	
Uscita tra le 15.00 e le 17.00 (Y)	118	38,44%	114	37,13%	119	
Uscita tra le 17.00 e le 18.00 (W)	81	26,38%	63	20,52%	67	
Uscita dopo le 18.00 (Z)	22	7,17%	24	7,82%	16	
ALTRO (nessuna risposta inserita)	43	14,01%	45	14,66%	50	
totale	307	100,00%	307	100,00%	307	
ORARI DI USCITA PERSONALE	GIOVEDI'	PERCENTUALE SUL TOTALE RISPONDENTI	VENERDI'	PERCENTUALE SUL TOTALE RISPONDENTI	VALORE MEDIO SULLA SETTIMANA	PERCENTUALE SUL TOTALE RISPONDENTI
Uscita tra le 13.00 e le 15.00 (X)	65	21,17%	113	36,81%	61	19,87%
Uscita tra le 15.00 e le 17.00 (Y)	118	38,44%	97	31,60%	118	38,44%
Uscita tra le 17.00 e le 18.00 (W)	59	19,22%	34	11,07%	63	20,52%
Uscita dopo le 18.00 (Z)	19	6,19%	9	2,93%	19	6,19%
ALTRO (nessuna risposta inserita)	46	14,98%	54	17,59%	46	14,98%
totale	307	100,00%	307	100,00%		

Dai dati si desume che la maggiore concentrazione in entrata si verifica prima delle ore 8,30 (48,61% di media nella settimana) mentre in uscita dalle ore 15 alle ore 17 (38,44%) mentre al venerdì si tende ad anticipare l'uscita tra le ore 13 e le ore 15 (36,81%)

Sono poi stati analizzati i dati degli studenti rispondenti riguardanti l'andamento del numero di accessi all'Ateneo nel periodo gennaio-giugno 2021 e luglio-dicembre 2021 come di seguito indicato.

Da tali dati si può dedurre come gli studenti abbiano lentamente ricominciato a frequentare le sedi universitarie dopo il periodo della pandemia arrivando anche a 5 accessi alla settimana.

*Figura 15: N. di accessi effettuati dalla platea **degli studenti** nell'anno 2021- rilevazione anno 2022:*

STUDENTI RIPARTIZIONE FREQUENZA PER SEDE DI AFFERENZA	NUMERO RISPONDENTI	FREQUENZA PERIODO GENNAIO-GIUGNO 2021	PERCENTUALE SU SEDE DI MODENA	FREQUENZA PERIODO LUGLIO-DICEMBRE 2021	PERCENTUALE SU SEDE DI MODENA	Percentuale variazione frequenza tra il secondo e il primo semestre dell'anno 2021
SEDE DI MODENA	2235					
Nessun accesso e meno di un accesso alla settimana	1411	63,1%		906	40,5%	-35,8%
Un accesso a settimana	64	2,9%		50	2,2%	-21,9%
Due accessi a settimana	106	4,7%		106	4,7%	0,0%
Tre accessi a settimana	162	7,2%		287	12,8%	77,2%
Quattro accessi a settimana	185	8,3%		407	18,2%	120,0%
Cinque accessi a settimana	307	13,7%		479	21,4%	56,0%

	FREQUENZA PERIODO GENNAIO-GIUGNO 2021	PERCENTUALE SU SEDE DI REGGIO EMILIA	FREQUENZA PERIODO LUGLIO-DICEMBRE 2021	PERCENTUALE SU SEDE DI REGGIO EMILIA	Percentuale variazione frequenza tra il secondo e il primo semestre dell'anno 2021
SEDE DI REGGIO EMILIA	932				
Nessun accesso e meno di un accesso alla settimana	656	70,4%	491	52,7%	-25,2%
Un accesso a settimana	33	3,5%	39	4,2%	18,2%
Due accessi a settimana	50	5,4%	75	8,0%	50,0%
Tre accessi a settimana	90	9,7%	147	15,8%	63,3%
Quattro accessi a settimana	68	7,3%	123	13,2%	80,9%
Cinque accessi a settimana	35	3,8%	57	6,1%	62,9%
	FREQUENZA PERIODO GENNAIO-GIUGNO 2021	PERCENTUALE SU SEDE DI MANTOVA	FREQUENZA PERIODO LUGLIO-DICEMBRE 2021	PERCENTUALE SU SEDE DI MANTOVA	Percentuale variazione frequenza tra il secondo e il primo semestre dell'anno 2021
SEDE DI MANTOVA	5				
Nessun accesso e meno di un accesso alla settimana	3	60,0%	1	20,0%	-66,7%
Un accesso a settimana	0	0,0%	0	0,0%	0,0%
Due accessi a settimana	0	0,0%	0	0,0%	0,0%
Tre accessi a settimana	0	0,0%	2	40,0%	
Quattro accessi a settimana	1	0,0%	1	20,0%	0,0%
Cinque accessi a settimana	1	0,0%	1	20,0%	0,0%

TOTALE COMPLESSIVO SEDI	FREQUENZA PERIODO GENNAIO-GIUGNO 2021	PERCENTUALE GENERALE	FREQUENZA PERIODO LUGLIO-DICEMBRE 2021	PERCENTUALE GENERALE	Percentuale variazione frequenza tra il secondo e il primo semestre dell'anno 2021
Nessun accesso e meno di un accesso alla settimana	2070	65,3%	1398	44,1%	-32,5%
Un accesso a settimana	97	3,1%	89	2,8%	-8,2%
Due accessi a settimana	156	4,9%	181	5,7%	16,0%
Tre accessi a settimana	252	7,9%	436	13,7%	73,0%
Quattro accessi a settimana	254	8,0%	531	16,7%	109,1%
Cinque accessi a settimana	343	10,8%	537	16,9%	56,6%
Totali	3172	1			

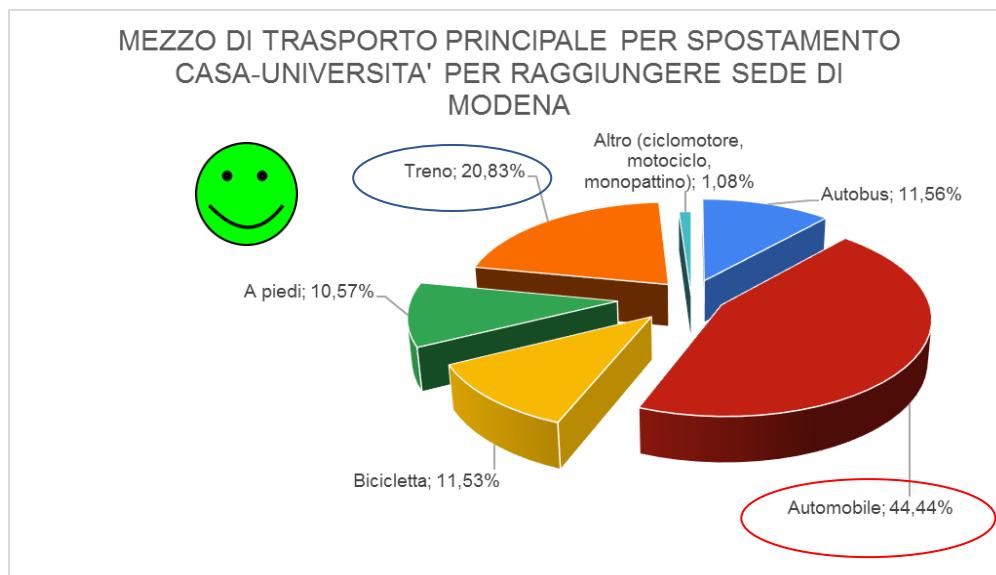
#### 4. SPOSTAMENTI ABITUALI CASA-LAVORO

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

##### SEDE DI MODENA

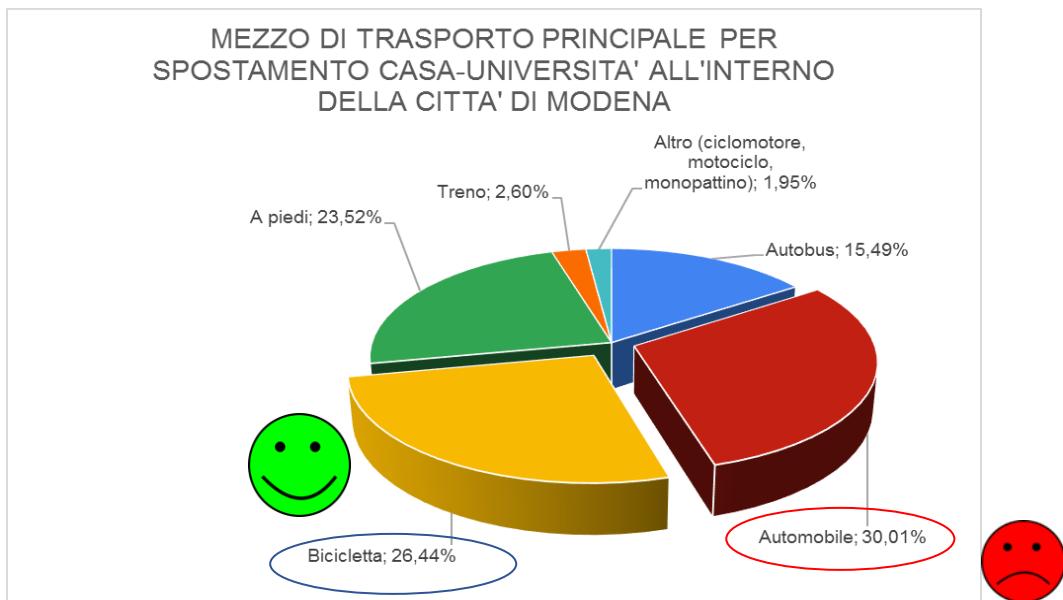
Figura 16: Mezzi DI TRASPORTO utilizzati per recarsi presso la sede di lavoro/studio di Modena – rilevaz anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti)

MEZZO DI TRASPORTO PRINCIPALE PER SPOSTAMENTO CASA-UNIVERSITA' PER RAGGIUNGERE SEDE DI MODENA	NUMERO RISPONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE
Autobus	375	11,56%
Automobile	1442	44,44%
Bicicletta	374	11,53%
A piedi	343	10,57%
Treno	676	20,83%
Altro (ciclomotore, motociclo, monopattino)	35	1,08%
<b>SEDE DI MODENA</b>	<b>3245</b>	



*Figura 17: Mezzi DI TRASPORTO utilizzati per recarsi presso la sede di lavoro/studio di Modena per chi ha dimora abituale a Modena – rilevaz anno 2022 (**PTA, docenti ricercatori studenti**)*

MEZZO DI TRASPORTO PRINCIPALE PER SPOSTAMENTO DIMORA ABITUALE MODENA PER SEDE DI MODENA	NUMERO rispondenti	PERCENTUALE SUL TOTALE
Autobus	191	15,49%
Automobile	370	<b>30,01%</b>
Bicicletta	326	26,44%
A piedi	290	23,52%
Treno	32	2,60%
Altro (ciclomotore, motociclo, n)	24	1,95%
<b>DOMICILIATI A MODENA CHE AFFERISCONO A UNA SEDE DI MODENA</b>	<b>1233</b>	



#### SEDE DI REGGIO EMILIA

*Figura 18: Mezzi DI TRASPORTO utilizzati per recarsi presso la sede di lavoro/studio di Reggio Emilia – rilevaz anno 2022 (**PTA, docenti ricercatori studenti**)*

MEZZO DI TRASPORTO PRINCIPALE PER SPOSTAMENTO CASA-UNIVERSITA' PER RAGGIUNGERE SEDE DI REGGIO EMILIA	NUMERO DI RISPONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE
Autobus	83	7,54%
Automobile	546	<b>49,59%</b>
Bicicletta	74	6,72%
A piedi	86	7,81%
Treno	298	27,07%
Altro (ciclomotore, motociclo, monopattino)	14	1,27%
<b>SEDE DI REGGIO EMILIA</b>	<b>1101</b>	

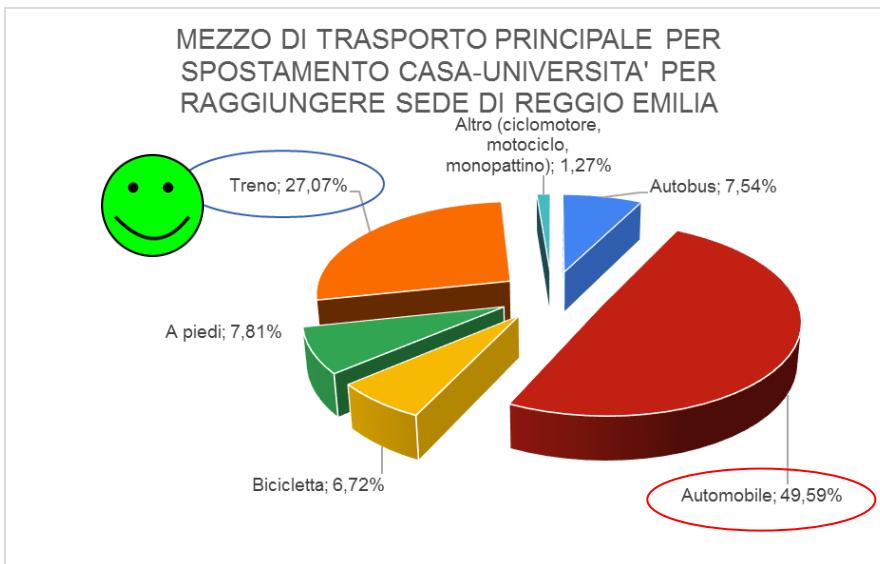
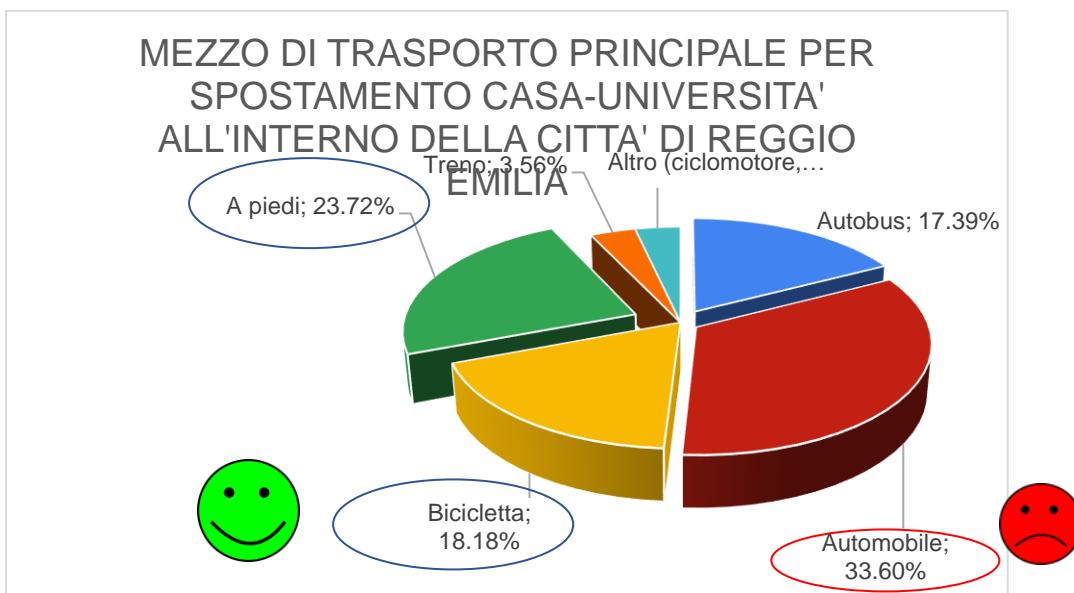


Figura 19: Mezzi DI TRASPORTO utilizzati per recarsi presso la sede di lavoro/studio di Reggio Emilia per chi ha dimora abituale a Reggio Emilia– rilevaz anno 2022(PTA, docenti ricercatori studenti)

MEZZO DI TRASPORTO PRINCIPALE PER SPOSTAMENTO DIMORA ABITUALE REGGIO EMILIA PER SEDE REGGIO EMILIA	NUMERO RISONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE
Autobus	44	17,39%
Automobile	85	33,60%
Bicicletta	46	18,18%
A piedi	60	23,72%
Treno	9	3,56%
Altro (ciclomotore, motociclo, monopattino)	9	3,56%
<b>DOMICILIATI A REGGIO EMILIA CHE AFFERISCONO A UNA SEDE DI REGGIO EMILIA</b>	<b>253</b>	



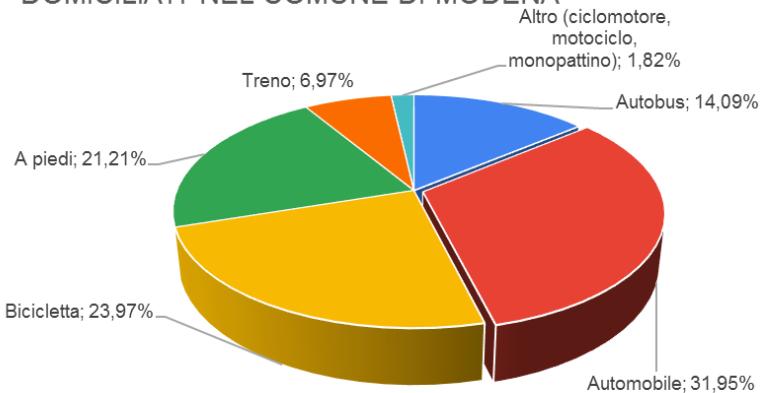
le figure da n.16 a n 19 si può dedurre che il grado di spostamento in auto è sempre molto elevato ma chi è domiciliato a Reggio Emilia si sposta per il 3% in più rispetto a Modena in Auto (RE 33,6%; MO 30%), a piedi la percentuale è uguale a Modena (23,72%) ma è meno utilizzata la bicicletta (18,8% mentre a Modena 26,44%). Chi ha domicilio a Modena e si sposta nello stesso comune utilizza in gran parte ugualmente l'auto (30%). Da tali dati si rileva anche che un gran numero di dipendenti/studenti che si recano nella sede di RE da Modena o da zone limitrofe alla città utilizzando l'auto (circa il 16 % di coloro che si recano a RE per lavoro).

Dati riguardanti gli spostamenti di coloro che hanno domicilio nel Comune di Modena o Provincia (al di là dell'afferenza alla sede di lavoro/studio)

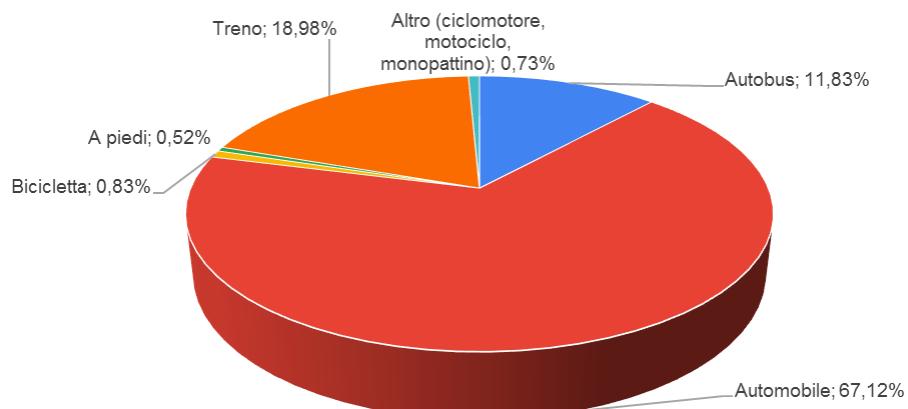
*Figura 20: Mezzi DI TRASPORTO utilizzati da coloro che hanno domicilio a Modena a prescindere dalla sede in cui si intendono spostare – rilevazione anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti)*

MEZZO DI TRASPORTO PRINCIPALE PER SPOSTAMENTO CASA-UNIVERSITA'	NUMERO DI RISPONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE
<b>COMUNE DI MODENA</b>	<b>1377</b>	100,00%
Autobus	194	14,09%
Automobile	440	31,95%
Bicicletta	330	23,97%
A piedi	292	21,21%
Treno	96	6,97%
Altro (ciclomotore, motociclo, monopattino)	25	1,82%
<b>PROVINCIA DI MODENA</b>	<b>964</b>	
Autobus	114	11,83%
Automobile	647	67,12%
Bicicletta	8	0,83%
A piedi	5	0,52%
Treno	183	18,98%
Altro (ciclomotore, motociclo, monopattino)	7	0,73%

MEZZO DI TRASPORTO PRINCIPALE UTILIZZATO PER  
LO SPOSTAMENTO CASA-UNIVERSITA' DAI  
DOMICILIATI NEL COMUNE DI MODENA



MEZZO DI TRASPORTO PRINCIPALE UTILIZZATO PER  
LO SPOSTAMENTO CASA-UNIVERSITA' DAI domiciliati  
NELLA PROVINCIA DI MODENA

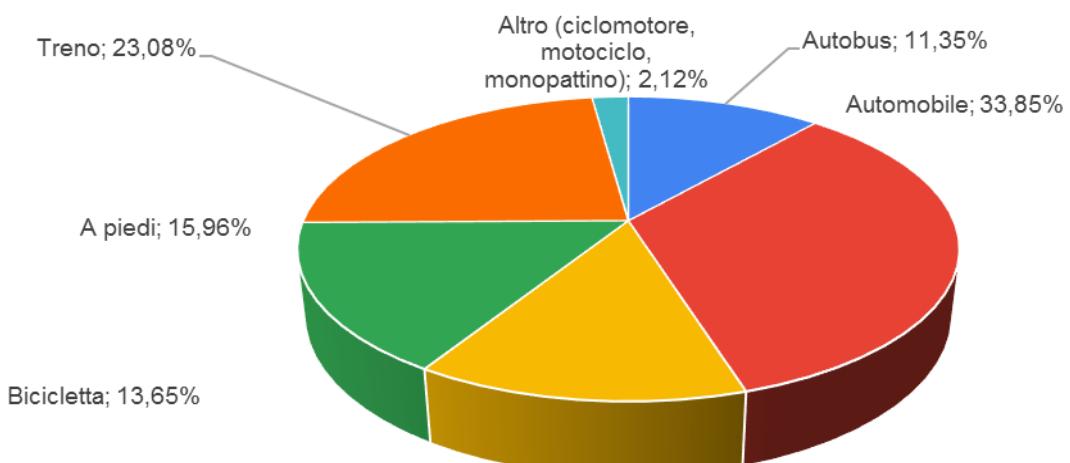


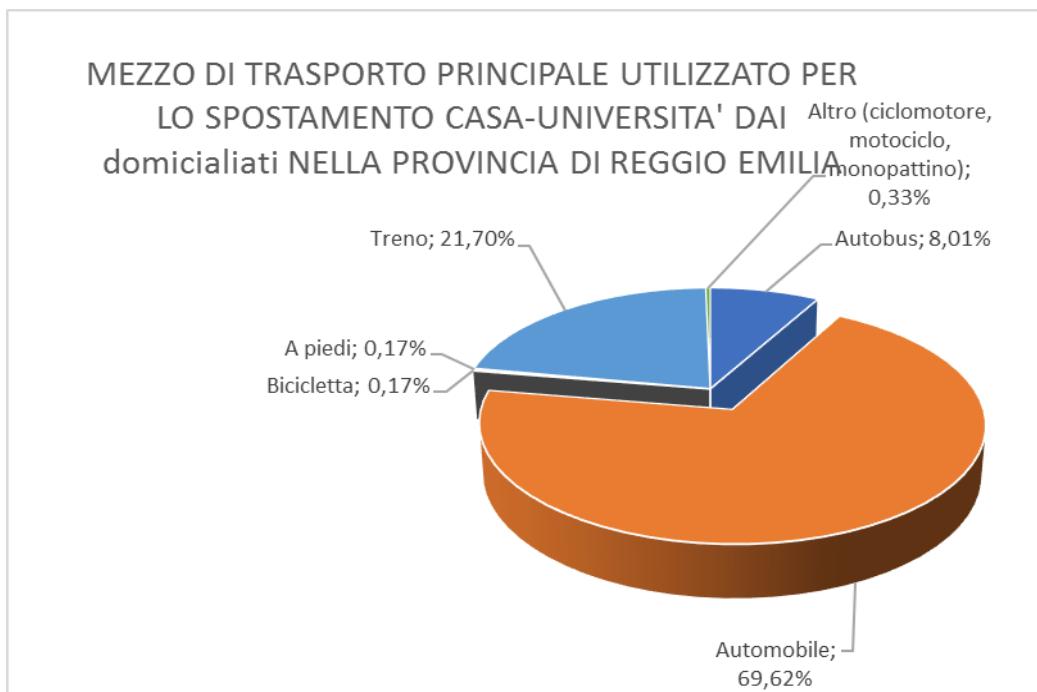
Dati riguardanti gli spostamenti di coloro che hanno domicilio nel Comune di Reggio Emilia o Provincia (al di là dell'afferenza alla sede di lavoro/studio)

*Figura 21: Mezzi DI TRASPORTO utilizzati da coloro che hanno domicilio a Reggio Emilia a prescindere dalla sede in cui si intendono spostare – rilevaz anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti)*

MEZZO DI TRASPORTO PRINCIPALE PER SPOSTAMENTO CASA-UNIVERSITA'	NUMERO DI RISPONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE
<b>COMUNE DI REGGIO EMILIA</b>	<b>520</b>	
Autobus	59	11,35%
Automobile	176	33,85%
Bicicletta	71	13,65%
A piedi	83	15,96%
Treno	120	23,08%
Altro (ciclomotore, motociclo, monopattino)	11	2,12%
<b>PROVINCIA DI REGGIO EMILIA</b>	<b>599</b>	
Autobus	48	8,01%
Automobile	417	69,62%
Bicicletta	1	0,17%
A piedi	1	0,17%
Treno	130	21,70%
Altro (ciclomotore, motociclo, monopattino)	2	0,33%

### MEZZO DI TRASPORTO PRINCIPALE UTILIZZATO PER LO SPOSTAMENTO CASA-UNIVERSITA' DAI DOMICILIATI NEL COMUNE DI REGGIO EMILIA



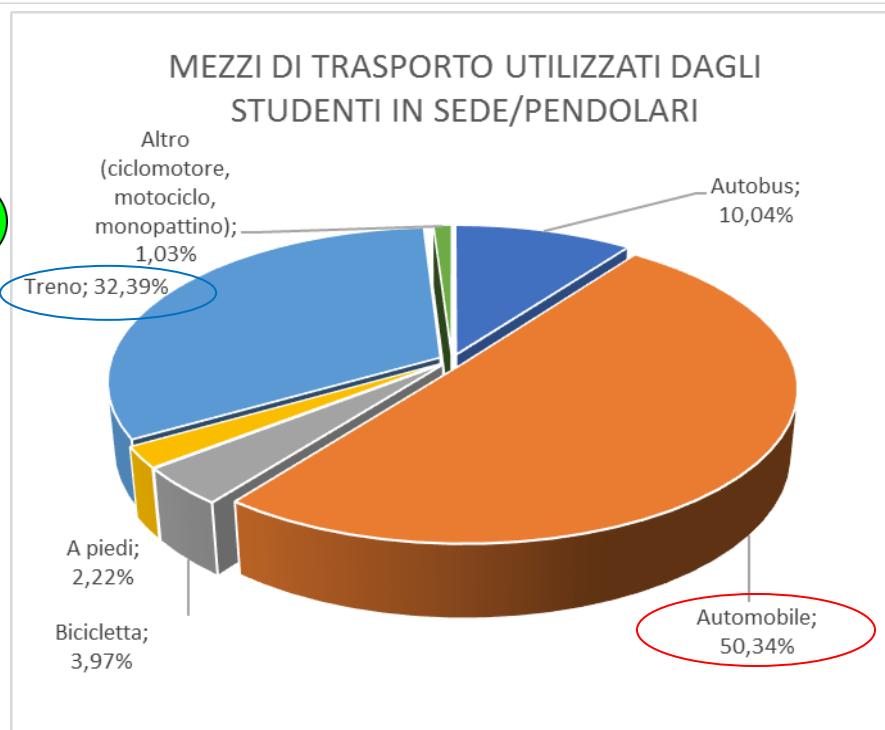
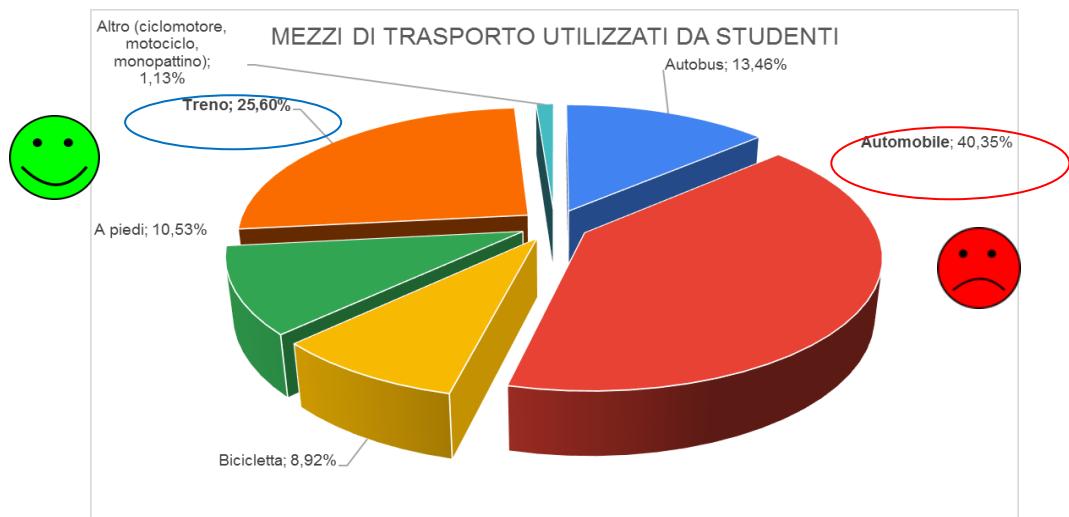


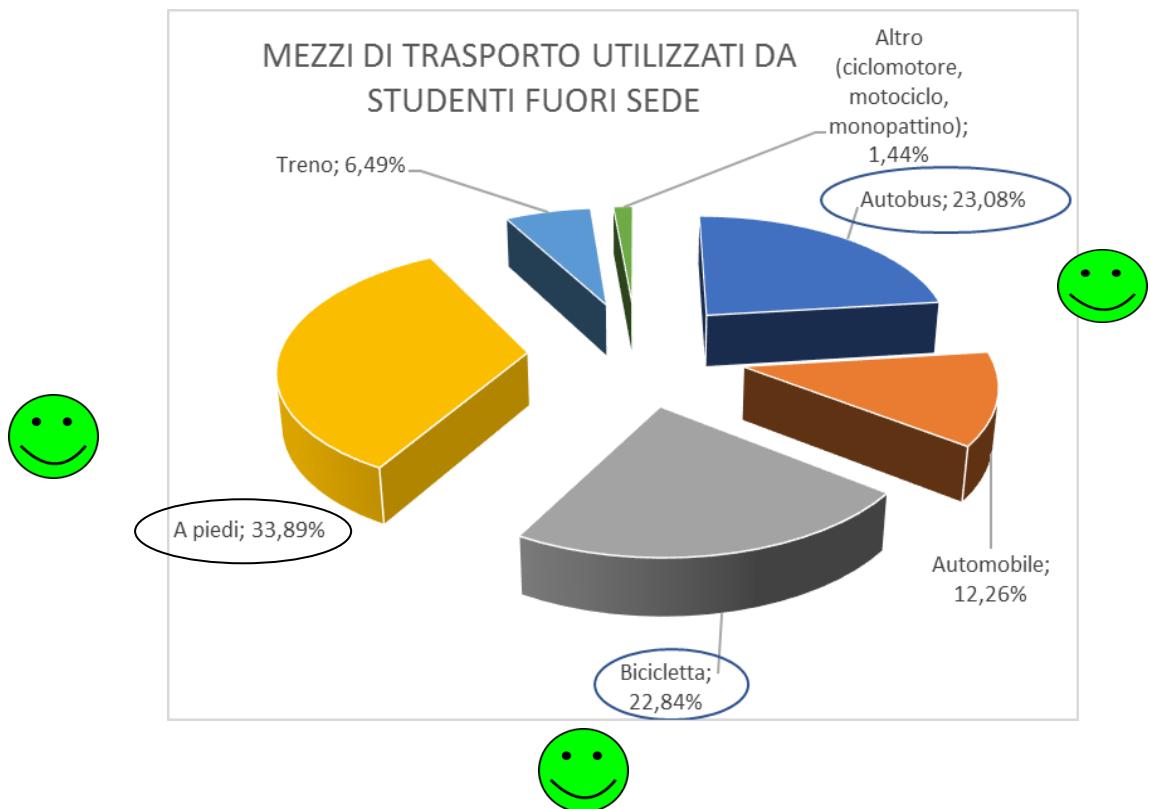
Dalle tabelle dal n. 20 al 21 e relativi grafici si evince che chi ha domicilio a Modena e provincia si sposta meno in auto (Mo 32%; pro v67%) e di più a piedi (MO 21%; prov. 0,52%) e bicicletta (Mo 24%; prov. 0,83%) rispetto a chi dimora a Reggio Emilia (auto: RE 34%; prov.69,9% piedi: RE16%; prov.0,17% bici: RE14%; prov. 0,17%). **Chi dimora a Reggio Emilia si sposta maggiormente con il treno (RE 23%; prov. 21,7% Modena: MO 7%; Prov.19%).**

Di seguito si analizzano i dati degli spostamenti **degli studenti**:

*Figura 22: 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	<b>23,08%</b>	427	13,46%
Automobile	1178	<b>50,34%</b>	102	12,26%	1280	40,35%
Bicicletta	93	3,97%	190	<b>22,84%</b>	283	8,92%
A piedi	52	2,22%	282	<b>33,89%</b>	334	10,53%
Treno	758	<b>32,39%</b>	54	6,49%	812	25,60%
Altro (ciclomotore, motociclo, monopattino)	24	1,03%	12	1,44%	36	1,13%





Dalle tabelle sopra riportate si evidenzia come gli studenti per il 40% utilizzano l'automobile ma di questi il 50% sono studenti che abitano in sede o sono pendolari e solo il 12% sono studenti fuori sede. Tra i fuori sede il 22% utilizza la bicicletta, il 23% utilizza il trasporto pubblico e il 33% si sposta a piedi. Il 25% utilizza il treno e di questi il 32% sono studenti pendolari o in sede. I fuori sede si spostano maggiormente a piedi, bicicletta e con autobus.

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	<b>30,70%</b>
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%
<b>Auto Elettrica o Ibrida Plug-in</b>	<b>16</b>	<b>1,25%</b>
<b>Auto Ibrida (non Plug-in)</b>	<b>46</b>	<b>3,59%</b>
Altro (non precisato)	49	3,83%
	<b>1280</b>	

Figura 24: n. di persone con cui si recano in auto in sede gli studenti– rilevaz 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%
<b>TOTALE</b>	<b>1280</b>	<b>100,00%</b>

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

## MEZZI DI TRASPORTO UTILIZZATI NEL 2022 DATI A CONFRONTO CON LA RILEVAZIONE ANNO 2017

Anno 2017:

Si ricorda che nel 2017 complessivamente utilizzavano l'auto il 48,33% dei rispondenti ed oggi, il 44,44% (dato che comprende anche la platea degli studenti) come di seguito indicato

Figura 25: Mezzi DI TRASPORTO utilizzati per recarsi presso la sede di lavoro – rilevaz anno 2017 (PTA e Docenti, ricercatori)

personale ta e docenti	n. unità totali	% su tot.	n. unità docenti	% su tot.d.	n. unità pers. t.a.	% su tot.pta
<b>A piedi</b>	199	<b>13,90%</b>	90	11,76%	109	<b>16,34%</b>
<b>Bicicletta</b>	269	<b>18,78%</b>	132	<b>17,25%</b>	137	<b>20,54%</b>
<b>Cicломотore</b>	34	2,37%	17	2,22%	17	2,55%
<b>Treno</b>	135	9,43%	98	12,81%	37	5,55%
<b>Autobus/corriera con abbonamento</b>	60	4,19%	30	3,92%	30	4,5%
<b>Autobus/corriera senza abb.</b>	43	3,00%	24	3,14%	19	2,85%
<b>Autovettura solo</b>	623	<b>43,51%</b>	344	<b>44,97%</b>	279	<b>41,83%</b>
<b>Autovettura con altri dip.</b>	69	4,82%	30	3,92%	39	5,85%
<b>Totale</b>	<b>1432</b>		<b>765</b>		<b>667</b>	

Utilizzo della bicicletta anno 2017

personale docente e ta	n. unità	% su tot.
<b>A piedi meno bicicletta</b>	99	<b>6,91%</b>
<b>Bicicletta unico mezzo</b>	161	<b>11,24%</b>
<b>Cicломотore</b>	34	2,37%
<b>Treno</b>	135	9,43%
<b>Autobus/corriera con abbonamento</b>	60	4,19%
<b>Autobus/corriera senza abbonamento</b>	43	3,00%
<b>Autovettura solo</b>	623	<b>43,51%</b>
<b>Autovettura con altri dipendenti</b>	69	4,82%
<b>Totale</b>	<b>1224</b>	

Se analizziamo il dato di coloro che utilizzavano la bicicletta nel 2017 la percentuale è del 11,24% mentre nell'anno 2022 per la sede di Modena è del 11,53% (che aumenta a 26% per chi dimora a Modena) mentre per Reggio Emilia è del 6% (che aumenta a 18,18% per chi dimora a Reggio E). Da tale analisi emerge che i rispondenti di Modena si spostano maggiormente in bicicletta rispetto a quelli che si recano a RE.

#### 4.3. TEMPO IMPIEGATO (in minuti)

La media dei minuti impiegati per ciascun mezzo utilizzato risulta articolata come segue:

*Figura 26: TEMPO IMPIEGATO per recarsi presso la sede di lavoro – rilevaz anno 2022 (PTA, Doc., Ric e studenti)*

Tempo mediamente impiegato per spostamento principale	NUMERO RISONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE	
		42,21%	57,79%
Meno di 20 min	1837	42,21%	57,79%
Tra 21 e 60 min	2045	46,99%	52,01%
Tra 61 e 120min	379	8,71%	7,98%
Sup 121 min	91	2,09%	1,93%
	4352	100,00%	100,00%

*Figura 27: TEMPO IMPIEGATO per recarsi presso la sede di lavoro per ciascun mezzo utilizzato – rilevaz anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti)*

	totale rispondenti	TEMPO IMPIEGATO PER RAGGIUNGERE LA PROPRIA SEDE < 20	% personale che impiega in media meno di 20 minuti per raggiungere la propria sede sul totale dei rispondenti	TEMPO IMPIEGATO PER RAGGIUNGERE LA PROPRIA SEDE TRA 20 E 60 MINUTI	% personale che impiega in media tra 20 e 60 minuti per raggiungere la propria sede sul totale dei rispondenti	TEMPO IMPIEGATO PER RAGGIUNGERE LA PROPRIA SEDE TRA 60 E 120 MINUTI	% personale che impiega in media tra 60 e 120 minuti per raggiungere la propria sede sul totale dei rispondenti	TEMPO IMPIEGATO PER RAGGIUNGERE LA PROPRIA SEDE > 120 MINUTI	% personale che impiega in media tra 60 e 120 minuti per raggiungere la propria sede sul totale dei rispondenti
Autobus	458	90	2,07%	312	7,17%	50	1,15%	6	0,14%
Automobile	1990	440	10,11%	1385	31,82%	151	3,47%	14	0,32%
Bicicletta	448	367	8,43%	78	1,79%	2	0,05%	1	0,02%
A piedi	431	315	7,24%	116	2,67%	0	0,00%	0	0,00%
Treno	975	175	4,02%	542	12,45%	190	4,37%	68	1,56%
Altro (ciclomotore, motociclo, monopattino)	50	35	0,80%	15	0,34%	0	0,00%	0	0,00%
	4352	1422		2448		393		89	

Chi si sposta in auto o in treno deve sopportare tempi di spostamento molto più elevati (il 31,82% impiega tra i 20 min e 60; chi si sposta in treno il 12,6% tra i 20 e 60 min mentre il 4,3% impiega anche più di 60 minuti fino a 120 )

Rispetto all'anno 2017 i tempi di percorrenza in treno mediamente sono rimasti invariati rispetto agli spostamenti in auto che si sono allungati: da studi effettuati dal prof. Colleoni del RUS risulta che la conformazione delle aree metropolitane ed i flussi di spostamento sono maggiori dell'area delimitata dalle province in quanto l'urbanizzazione si è frammentata e si sviluppa in modo elevato e questo determina un maggiore utilizzo dell'auto e tempi di percorrenza maggiori.

*Figura 28: TEMPO IMPIEGATO per recarsi presso la sede di lavoro – rilevaz anno 2017 (PTA, Docenti, Ricercatori)*

Personale tecnico-amministrativo e docente	TEMPO MEDIO DI PERCORRENZA (IN MINUTI) PER GIUNGERE AL LAVORO PER TIPOLOGIA DI MEZZO	% scost. dalla media	docente	%	PTA	%	
Tempo medio di percorrenza a piedi	20	-30,15%	21		-37,23%	19	-16,38%
Tempo medio di percorrenza in bicicletta	17	-39,40%	16		-51,03%	15	-35,52%
Tempo medio di percorrenza in ciclomotore	14	-50,62%	17		-49,43%	12	-49,62%
Tempo medio di percorrenza in treno	61	115,78%	71		116,00%	35	53,14%
Tempo medio di percorrenza in autobus/corriera	29	1,40%	29		-12,12%	29	24,93%
Tempo medio di percorrenza in automobile	30	6,22%	33		-1,02%	27	18,8%
	<b>media 28,48</b>		<b>33,00</b>			<b>23</b>	

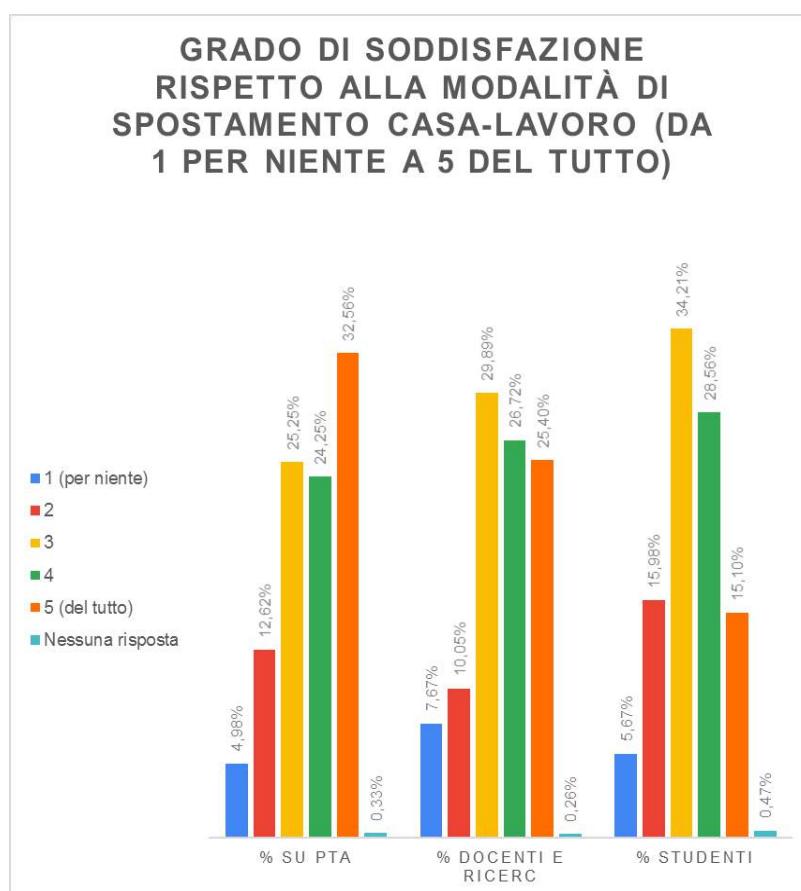
- Chi utilizza il treno ovviamente deve sopportare tempi di percorrenza molto maggiori rispetto al restante personale.
- Il personale docente utilizza maggiormente il treno rispetto al PTA ed impiega più tempo perciò evidentemente risiede ad una distanza maggiore dal luogo di lavoro.
- Il Tempo medio di percorrenza in autobus/corriera non si discosta di molto dal tempo di percorrenza in automobile probabilmente perché per chi lavora in centro il tempo risparmiato con l'utilizzo dell'auto viene compensato in parte dal fatto che il dipendente deve parcheggiare l'auto più lontana rispetto alla sede di lavoro per mancanza di parcheggi vicini oppure chi usa l'auto viene da luoghi più lontani
- Il PDR utilizza maggiormente il treno rispetto al PTA ed impiega più tempo perciò evidentemente risiede ad una distanza maggiore dal luogo di lavoro.

## 5. PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO NEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO:

- Grado di soddisfazione del mezzo utilizzato

Figura 29: GRADO DI SODDISFAZIONE del mezzo utilizzato – rilevaz anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti)

Grado di soddisfazione per modalità di spostamento casa-lavoro	NUMERO RISPONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE	PTA	% su pta	Docenti e Ricercatori	% Docenti e Ricercatori	Studenti	% Studenti
1 (per niente)	262	6,02%	15	4,98%	29	7,67%	180	5,67%
2	672	15,44%	38	12,62%	38	10,05%	507	15,98%
3	1430	32,86%	76	25,25%	113	29,89%	1085	34,21%
4	1209	27,78%	73	24,25%	101	26,72%	906	28,56%
5 (del tutto)	762	17,51%	98	32,56%	96	25,40%	479	15,10%
Nessuna risposta	17	0,39%	1	0,33%	1	0,26%	15	0,47%
	4352	100,00%	301	100,00%	378	100,00%	3172	100,00%



*Figura 30: GRADO DI SODDISFAZIONE del mezzo utilizzato – rilevaz anno 2017 (PTA, Docenti e ricercatori)*

Totale rispondenti								
GRADO DI SODDISFAZIONE RISPETTO AL MEZZO UTILIZZATO PER RECARSI AL LAVORO		pta			docenti ricercatori			
1- Per nulla soddisfatto		42	4,09%		15	3,24%	27	4,80%
2- Pochissimo soddisfatto		61	5,95%		26	5,62%	35	6,22%
3- Poco soddisfatto		101	9,84%		49	10,58%	52	9,24%
4- Parzialmente soddisfatto		137	13,35%		54	11,66%	83	14,74%
5- Quasi del tutto soddisfatto		261	25,44%		108	23,33%	153	27,18%
6- Del Tutto soddisfatto		323	31,48%		173	37,37%	150	26,64%
Mancata risposta		101	9,84%		38	8,21%	63	11,19%

Dal confronto della rilevazione dell'anno 2022 con quella dell'anno 2017 risulta quanto segue:

- Nell'anno 2022 il grado di soddisfazione del mezzo utilizzato mediamente è decrementato rispetto all'anno 2017 (nel 2022 la percentuale più alta si attesta nel "mediamente soddisfatto" mentre nel 2017 si attestava in "quasi del tutto" o "del tutto soddisfatto")
- Più soddisfatti sembrano i dipendenti PTA rispetto ai docenti ed agli studenti

Da questi dati si può dedurre che si possono mettere in atto azioni favorevoli alla mobilità sostenibile che fanno leva maggiormente sul personale docente e sulla platea degli studenti.

Personale tecnico-amministrativo e docente									
GRADO DI SODDISFAZIONE MASSIMO E MINIMO IN RAPPORTO AL MEZZO DI TRASPORTO									
		Personale che va a piedi	Personale che usa la bicicletta	Personale che usa il ciclomotore	Personale che usa il treno	Personale che usa l'autobus/corriera	Personale che usa l'autovettura solo/a	Personale che usa l'autovettura con altri	
Per nulla soddisfatto		2	4	0	11	3	32	1	
Del tutto soddisfatto		104	134	14	11	24	187	20	

- Dai dati emerge che sia personale docente che PTA sono quasi del tutto o del tutto soddisfatti del mezzo che utilizzano: da questa risposta risulta difficile far leva sul comportamento del personale rispetto all'utilizzo del mezzo per recarsi al lavoro.

*Figura 31: GRADO DI SODDISFAZIONE per ciascun mezzo utilizzato – rilevaz anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti)*

Grado di soddisfazione per modalità di spostamento casa-lavoro	NUMERO RISONDENTI	4352 RISONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE	% di soddisfazione sul totale degli utilizzatori dell'Autobus		% di soddisfazione sul totale degli utilizzatori dell'Automobile		% di soddisfazione sul totale degli utilizzatori della bicicletta	
				Autobus	Automobile	Bicicletta			
1 (per niente)	262	6,02%	41	8,95%	160	8,04%	0	0,00%	
2	672	15,44%	88	19,21%	353	17,74%	23	5,13%	
3	1430	32,86%	176	38,43%	691	34,72%	78	17,41%	
4	1209	27,78%	125	27,29%	519	26,08%	160	35,71%	
5 (del tutto)	762	17,51%	27	5,90%	260	13,07%	186	41,52%	
Nessuna risposta	17	0,39%	1	0,22%	7	0,35%	1	0,22%	
	4352	100,00%	458		1990		448		

	4352 RISPONDENTI							
Grado di soddisfazione per modalità di spostamento casa-lavoro	NUMERO RISPONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE	A piedi	% di soddisfazione sul totale dei pedoni	Treno	% di soddisfazione sul totale degli utilizzatori del treno	Altro (ciclomotore, motociclo, monopattino)	% di soddisfazione sul totale degli utilizzatori di altri mezzi
1 (per niente)	262	6,02%	5	1,16%	48	4,92%	8	16,00%
2	672	15,44%	13	3,02%	192	19,69%	3	6,00%
3	1430	32,86%	70	16,24%	416	42,67%	0	0,00%
4	1209	27,78%	123	28,54%	258	26,46%	24	48,00%
5 (del tutto)	762	17,51%	213	49,42%	60	6,15%	15	30,00%
Nessuna risposta	17	0,39%	7	1,62%	1	0,10%	0	0,00%
	4352	100,00%	431		975		50	

Da tali dati emerge come gli utilizzatori del treno, auto e autobus sono mediamente soddisfatti di dover utilizzare tale mezzo di trasporto (34,72% per l'auto con punteggio pari a tre come grado di soddisfazione; 42,67% per treno con punteggio pari a tre; 38,43% per l'autobus con punteggio pari a tre). Sono mediamente più soddisfatti gli utilizzatori dello spostamento dolce: bicicletta e a piedi ( 41,52% con punteggio pari a 5 per le biciclette; 49,42% con punteggio 5 per chi si sposta a piedi). Questi dati possono essere confrontati con la rilevazione effettuata nell'anno 2017:

Figura 32: GRADO DI SODDISFAZIONE per ciascun mezzo utilizzato – rilevaz anno 2017 (**Pta, Docenti e ricercatori**)

Personale tecnico-amministrativo e docente								
GRADO DI SODDISFAZIONE MASSIMO E MINIMO IN RAPPORTO AL MEZZO DI TRASPORTO								
	Personale che và a piedi	Personale che usa la bicicletta	Personale che usa il ciclomotore	Personale che usa il treno	Personale che usa l'autobus/corriera	Personale che usa l'autovettura solo/a	Personale che usa l'autovettura con altri	
Per nulla soddisfatto	2	4	0	11	3	32	1	
Del tutto soddisfatto	104	134	14	11	24	187	20	

Da un confronto tra le due tabelle emerge come coloro che utilizzano l'auto sono mediamente meno soddisfatti rispetto alla rilevazione precedente mentre viene confermato il trend positivo per chi si sposta a piedi o in bicicletta.

Da qui e dai tempi di percorrenza si desume che il traffico veicolare a motore è diventato più caotico e meno confortevole.

## MOTIVI E CONDIZIONI VERSO FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILI

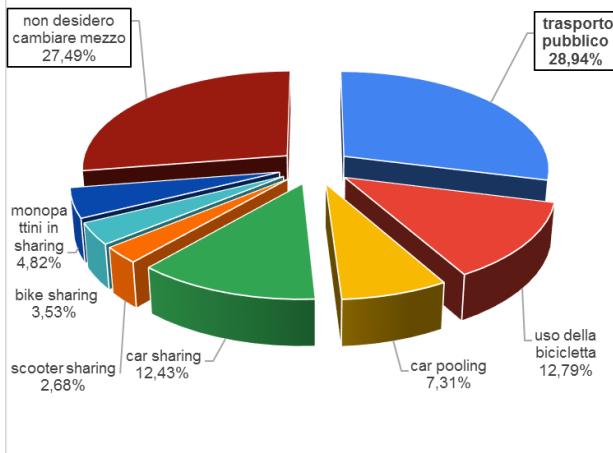
### Sede di Modena

Figura 33: GRADO DI DISPONIBILITÀ AL CAMBIAMENTO del mezzo utilizzato se ci fossero incentivi SEDE DI MODENA – rilevaz anno 2022 (**PTA, docenti ricercatori studenti**)

N. UNITÀ DISPONIBILI AL CAMBIAMENTO NELLO SPOSTAMENTO CASA-UNIVERSITÀ A Modena SE CI FOSSEMO INCENTIVI		PERCENTUALE SUL TOTALE	Personale Tecnico Amministrativo o Collaboratori Esperti Linguistici	PERCENTUALE SUL TOTALE (PTA-Cel/PTA-Cel rispondenti)	PTA per modalità di spostamento	Professore (Ordinario, Associato, a Contratto, Visiting Professor) e Ricercatore ( a tempo Indeterminato, RTDA, RTDB)	PERCENTUALE SUL TOTALE (Professore-Ricercatore/Doc ricerc. rispondenti)	Professore/Ricercatore per modalità di spostamento
trasporto pubblico	1057	28,94%	64	24,62%	6,05%	94	29,19%	8,89%
uso della bicicletta	467	12,79%	47	18,08%	10,06%	56	17,39%	11,99%
car pooling	267	7,31%	15	5,77%	5,62%	20	6,21%	7,49%
car sharing	454	12,43%	26	10,00%	5,73%	24	7,45%	5,29%
scooter sharing	98	2,68%	4	1,54%	4,08%	9	2,80%	9,18%
bike sharing	129	3,53%	8	3,08%	6,20%	10	3,11%	7,75%
monopattini in sharing	176	4,82%	10	3,85%	5,68%	9	2,80%	5,11%
non desidero cambiare mezzo	1004	27,49%	86	33,08%	8,57%	100	31,06%	9,96%
<b>TOTALE</b>	<b>3652</b>	<b>100,00%</b>	<b>260</b>	<b>100,00%</b>		<b>322</b>	<b>100,00%</b>	

N. UNITA' DISPONIBILI AL CAMBIAMENTO NELLO SPOSTAMENTO CASA-UNIVERSITA' A Modena SE CI FOSERO INCENTIVI		PERCENTUALE SUL TOTALE	Studente (laurea triennale, laurea magistrale, laurea a ciclo unico, master)	PERCENTUALE SUL TOTALE (Studenti/studenti risp.)	Studente per modalità di spostamento	restante personale rispondente (Dottorando di ricerca o Specializzando; Assegnista di Ricerca; Collaboratore; Altro)	PERCENTUALE SUL TOTALE (Dottorandi , Altro ecc./Dottorandi...)	Dottorandi, Altro ecc.
trasporto pubblico	1057	28,94%	725	29,28%	68,59%	174	29,29%	16,46%
uso della bicicletta	467	12,79%	253	10,22%	54,18%	111	18,69%	23,77%
car pooling	267	7,31%	190	7,67%	71,16%	42	7,07%	15,73%
car sharing	454	12,43%	341	13,77%	75,11%	63	10,61%	13,88%
scooter sharing	98	2,68%	72	2,91%	73,47%	13	2,19%	13,27%
bike sharing	129	3,53%	80	3,23%	62,02%	31	5,22%	24,03%
monopattini in sharing	176	4,82%	122	4,93%	69,32%	35	5,89%	19,89%
non desidero cambiare mezzo	1004	27,49%	693	27,99%	69,02%	125	21,04%	12,45%
<b>TOTALE</b>	<b>3652</b>	100,00%	<b>2476</b>	100,00%		<b>594</b>	100,00%	

N. UNITA' DISPONIBILI AL CAMBIAMENTO  
NELLO SPOSTAMENTO CASA-  
UNIVERSITA' A Modena SE CI FOSERO  
INCENTIVI



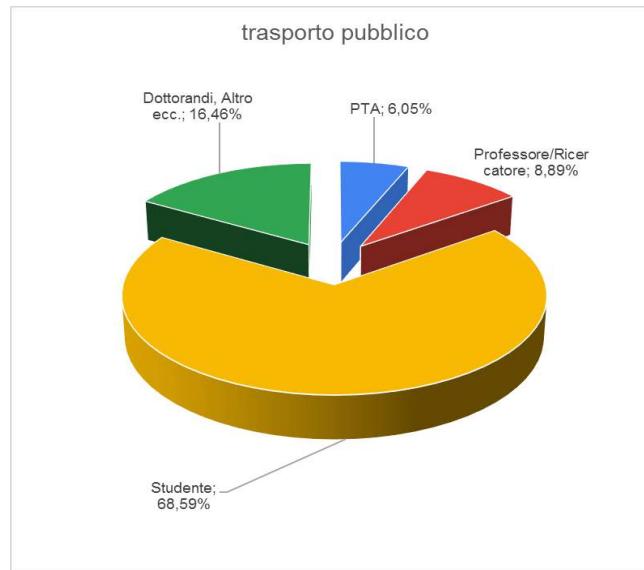
non desidero cambiare mezzo

Dottorandi, Altro ecc.; 12,45% | PTA; 8,57% | Professore/Ricercatore; 9,96%

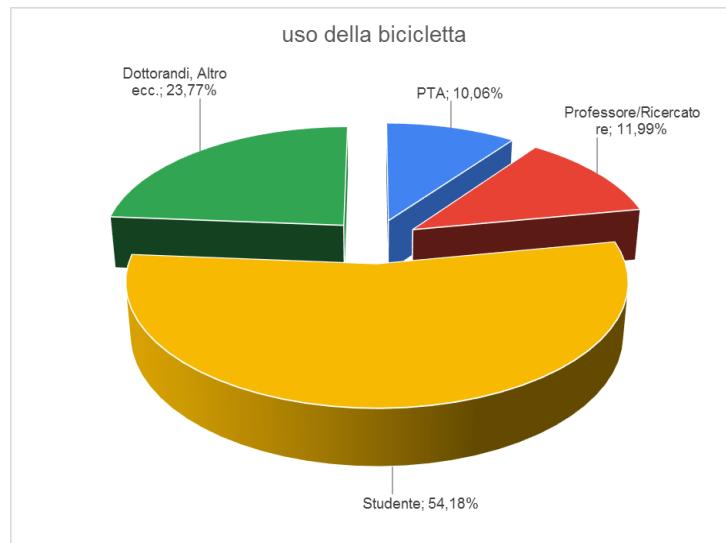
Studente; 69,02%

Da questa rilevazione si desume che è elevata la percentuale di coloro che sono restii al cambiamento ma c' è **propensione verso il trasporto pubblico (28%) da parte sia degli studenti (29,28% come scelta modale tra studenti) del PTA (24,62% come scelta modale) e docenti (29,19% come scelta modale) ma gli studenti richiedono anche il servizio di car sharing (13,77% come scelta modale e rispetto a tutti i rispondenti 75%)** (una novità rispetto ai risultati del questionario dell'anno 2017). Per l'utilizzo della **bicicletta** sono più interessati i **docenti ed il**

**PTA** (17,39% docenti e pta 18,08%) rispetto agli studenti (10,22%) (rapportati alla medesima classe di rispondenti: studenti rispetto alle risposte di tutti gli studenti, PTA rispetto ai rispondenti PTA e Docenti rispetto ai rispondenti docenti). La seconda tabella (Non desidero cambiare mezzo) risente della percentuale di rispondenti rispetto al totale (il 72% dei rispondenti sono studenti)



La propensione al trasporto pubblico degli studenti sul totale di chi ha scelto il trasporto pubblico è molto elevata (68,59%)



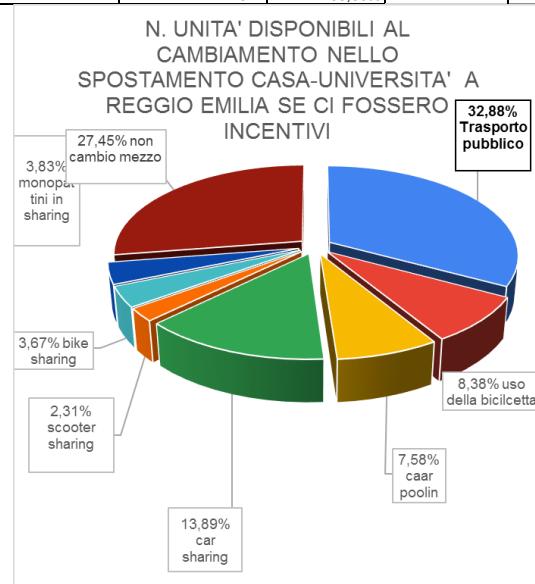
La propensione all'utilizzo della bicicletta degli studenti sul totale di chi ha scelto tale mezzo di trasporto è molto elevata (54,18%) (Ma se consideriamo la percentuale di studenti che ha scelto questa priorità la percentuale scende al 10%)

## Sede di Reggio Emilia

Figura 34: GRADO DI DISPONIBILITA' AL CAMBIAMENTO del mezzo utilizzato se ci fossero incentivi SEDE DI REGGIO EMILIA – rilevaz anno 2022 (**PTA, docenti ricercatori studenti**)

N. UNITA' DISPONIBILI AL CAMBIAMENTO NELLO SPOSTAMENTO CASA-UNIVERSITA' A REGGIO EMILIA SE CI FOSSENNO INCENTIVI		PERCENTUALE SUL TOTALE	Personale Tecnico Amministrativo o Collaboratore Esperti Linguistici	PERCENTUALE SUL TOTALE (PTA/Cel sui rispondenti PTA/cel)	PTA per modalità di trasporto	Professore (Ordinario, Associato, a Contratto, Visiting Professor) e Ricercatore ( a tempo Indeterminato, RTDA, RTDB)	PERCENTUALE SUL TOTALE (Professore/Ricercatore sui rispondenti Prof.Ric)	Professore/Ricercatore per modalità di trasporto
trasporto pubblico	412	32,88%	10	25,00%	2,43%	30	34,48%	7,28%
uso della bicicletta	105	8,38%	6	15,00%	5,71%	6	6,90%	5,71%
car pooling	95	7,58%	3	7,50%	3,16%	7	8,05%	7,37%
car sharing	174	13,89%	4	10,00%	2,30%	11	12,64%	6,32%
scooter sharing	29	2,31%	4	10,00%	13,79%	0	0,00%	0,00%
bike sharing	46	3,67%	0	0,00%	0,00%	2	2,30%	4,35%
monopattini in sharing	48	3,83%	1	2,50%	2,08%	2	2,30%	4,17%
non desidero cambiare mezzo	344	27,45%	12	30,00%	3,49%	29	33,33%	8,43%
<b>TOTALE</b>	<b>1253</b>		<b>40</b>	<b>100,00%</b>		<b>87</b>	<b>100,00%</b>	

N. UNITA' DISPONIBILI AL CAMBIAMENTO NELLO SPOSTAMENTO CASA-UNIVERSITA' A REGGIO EMILIA SE CI FOSSENNO INCENTIVI		PERCENTUALE SUL TOTALE	Studente (laurea triennale, laurea magistrale, laurea a ciclo unico, master)	PERCENTUALE SUL TOTALE (Studente/Studenti rispondenti)	Studente per modalità di trasporto	restante personale rispondente (Dottorando di ricerca o Specializzando; Assegnista di Ricerca; Collaboratore; Altro)	PERCENTUALE SUL TOTALE (Dottorandi , Altro ecc.)	Dottorandi, Altro ecc. per modalità di trasporto
trasporto pubblico	412	32,88%	345	33,11%	83,74%	27	32,14%	6,55%
uso della bicicletta	105	8,38%	85	8,16%	80,95%	8	9,52%	7,62%
car pooling	95	7,58%	81	7,77%	85,26%	4	4,76%	4,21%
car sharing	174	13,89%	149	14,30%	85,63%	10	11,90%	5,75%
scooter sharing	29	2,31%	21	2,02%	72,41%	4	4,76%	13,79%
bike sharing	46	3,67%	35	3,36%	76,09%	9	10,71%	19,57%
monopattini in sharing	48	3,83%	41	3,93%	85,42%	4	4,76%	8,33%
non desidero cambiare mezzo	344	27,45%	285	27,35%	82,85%	18	21,43%	5,23%
<b>TOTALE</b>	<b>1253</b>		<b>1042</b>	<b>100,00%</b>		<b>84</b>	<b>100,00%</b>	



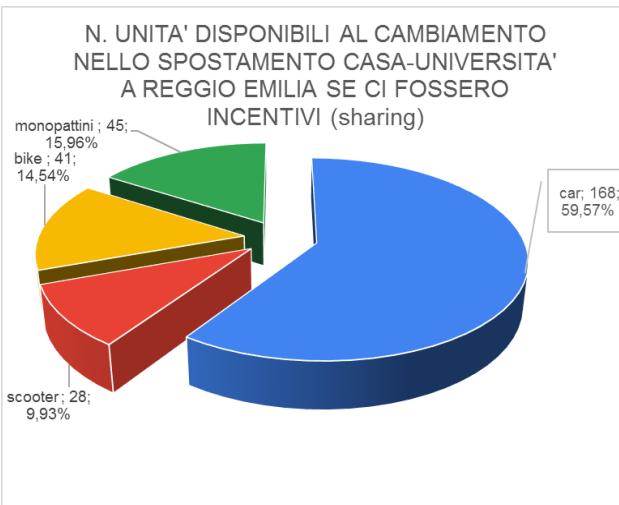
Da questa rilevazione si desume che è elevata la percentuale di coloro che sono restii al cambiamento (27,45% come per la sede di Modena 27,49%) ma c' è **propensione verso il trasporto pubblico** (32,88% rispetto a sede di Modena che ha una perc. del 28,94%) da parte sia degli studenti che del PTA e docenti. **I docenti e Studenti richiedono maggiormente il trasporto pubblico** (34,48% docenti 33,11% studenti) rispetto al PTA (25%) e la percentuale per RE è un pò più elevata rispetto a quella della sede di Modena (33,88% rispetto sede di Modena perc. 28,94%). **La percentuale di coloro che cambierebbero per la bicicletta è molto più bassa rispetto alla sede di Modena** (8,38% per RE sede di Modena 12,79%) ed anche **la percentuale di coloro che utilizza come mezzo principale la bicicletta nella sede di Modena è del 11,52%** e **sede di Reggio Emilia 6,7%** (anche la percentuale di coloro che si spostano da Modena a Modena in bici sono del 26,44% mentre da RE a RE del 24,9%). **Per l'utilizzo della bicicletta sono più interessati il PTA rispetto agli studenti e docenti** (PTA 15%, docenti 6,9% studenti 8,18%-rapportati alla medesima classe di rispondenti: studenti rispetto alle risposte di tutti gli studenti, PTA rispetto ai rispondenti PTA e Docenti rispetto ai rispondenti docenti).

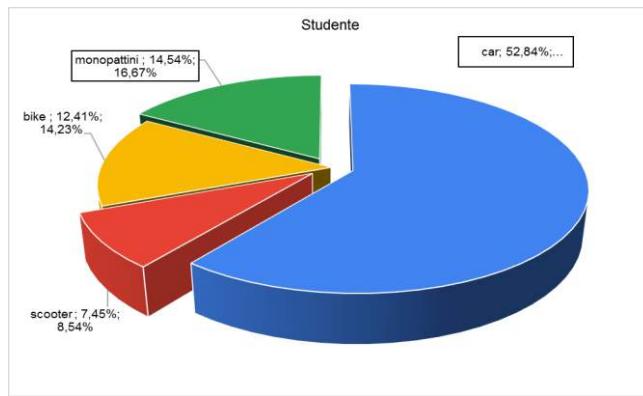
**La richiesta di car sharing a RE è più elevata che a Modena** (13,89% a RE rispetto a Modena 12,43%). Tra le maggiori preferenze del car sharing si collocano gli studenti (14,30%) ed i docenti (12,64%) (una novità rispetto ai risultati del questionario dell'anno 2017). PTA 10% come a Modena.

Per la sede di RE si è ritenuto opportuno verificare la distribuzione delle risposte riguardanti la richiesta di Sharing: Car, bicicletta, scooter e monopattini, rispetto a tutte le risposte dello sharing, con i seguenti risultati:

*Figura 35: GRADO DI DISPONIBILITA' AL CAMBIAMENTO del mezzo utilizzato se ci fossero incentivi sullo Sharing SEDE DI REGGIO EMILIA – rilevaz anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti)*

	DISPONIBILI AL CAMBIAMENTO NELLO SPOSTAMENTO	PERCENTUALE SUL TOTALE	Tecnico Amministrativo o Collaboratori Esperti	% PTA su tot	(Ordinario, Associato, a Contratto, Visiting Professor) e Professore/Ricercatore	(laurea triennale, laurea magistrale, laurea a	Studente	personale rispondente (Dottorando di ricerca o Specializzan	Dottorandi, Altro ecc.	
car	168	59,57%	4	1,42%	11	3,90%	149	52,84%	4	1,42%
scooter	28	9,93%	4	1,42%	0	0,00%	21	7,45%	3	1,06%
bike	41	14,54%	0	0,00%	2	0,71%	35	12,41%	4	1,42%
monopattini	45	15,96%	1	0,35%	2	0,71%	41	14,54%	1	0,35%
Total	282	100,00%		3,19%		5,32%		87,23%		4,26%





Il 52,84% degli studenti è interessato in modo particolare al car sharing anche rispetto ai monopattini (14,54%) ed anche rispetto ai docenti (3,9%) e PTA (1,42%)

## 5.1. MOTIVAZIONI A FAVORE DEL TRASPORTO PUBBLICO

Vediamo quali sono le motivazioni in base alle quali i rispondenti decidono di utilizzare il trasporto pubblico negli spostamenti casa-lavoro:

*Figura 36: Motivazioni utilizzo del TPL – rilevaz anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti)*

MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'UTILIZZO DEL TPL	N. RISONDENTI	PERCENTUALE SU RISONDENTI CHE UTILIZZANO TPL
Minore spesa rispetto al mezzo privato	791	<b>55,24%</b>
Carenza, difficoltà, costo elevato del parcheggio vicino all'Università	210	14,66%
Presenza di agevolazioni/sconti sull'abbonamento	454	<b>31,70%</b>
Assenza o disponibilità limitata del mezzo privato	630	<b>43,99%</b>
Possibilità di fare altro durante il viaggio	357	<b>24,93%</b>
Minore durata del viaggio	309	<b>21,58%</b>
Maggiore autonomia di movimento	82	5,73%
Assenza o scarsa sicurezza dei percorsi ciclabili	23	1,61%
Comfort del viaggio	107	7,47%
Nessuna risposta	86	6,01%
Altro:		
Condivisione del viaggio con altre persone	1	0,07%
Minori rischi	1	0,07%
Ztl a Modena	1	0,07%
Mancanza della patente	4	0,28%
Scelta più ecosostenibile	1	0,07%

N. UTILIZZATORI TPL
Autobus
458
Treno
974
<b>1432</b>

Coloro che utilizzano **solo** il TPL come spostamento principale casa-lavoro hanno indicato come motivazioni di maggiore rilevanza la **minore spesa rispetto all'utilizzo del mezzo privato, oppure l'assenza o non disponibilità del mezzo privato**. Rilevanti anche il fatto di **potere fare altro durante gli spostamenti, la presenza di agevolazioni e sconti sull'abbonamento** (si presume che le risposte derivino dal PTA e studenti che usufruiscono di questa tipologia di agevolazioni) e la minore durata del viaggio.

Vediamo invece perché i rispondenti decidono di utilizzare il mezzo proprio (auto) negli spostamenti casa-lavoro:

*Figura 37: Motivazioni utilizzo MEZZO PROPRIO – rilevaz anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti)*

MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'UTILIZZO DEL MEZZO PROPRIO	N. RISPONDENTI	PERCENTUALE SU RISPONDENTI CHE UTILIZZANO MEZZO PROPRIO
Maggiore autonomia di movimento	1713	83,97%
Minore durata del viaggio	1228	60,20%
Assenza di TPL diretto	496	24,31%
TPL non affidabile (non regolare e/o puntuale)	396	19,41%
TPL troppo distante da casa	328	16,08%
Minore spesa rispetto al trasporto pubblico	281	13,77%
Assenza o scarsa sicurezza dei percorsi ciclabili	129	6,32%
Comfort del viaggio	787	38,58%
Nessuna risposta	42	2,06%
Altro:		
prediligo bici ma quando piove o quando devo fare giri lontano dopo lavoro prendo la macchina	1	0,05%
Orari del TPL non coincidenti con gli orari di lezione	1	0,05%

n. UTILIZZATORI MEZZO PROPRIO
Automobile
1990
Altro (cicломото, motociclo, monopattino)
50
<b>2040</b>

Le motivazioni maggiormente indicate sono: **la maggiore autonomia di movimento, la minore durata del viaggio, il confort del viaggio.** Ulteriore motivazione di non scarso rilievo è **l'assenza di TPL diretto o TPL non affidabile (ritardi/non puntualità).** Questo è un elemento di cui dovrebbero tenere conto le politiche territoriali (Comuni di Modena e Reggio Emilia).

Dal confronto delle due tabelle si può desumere che il personale che sceglie di utilizzare il trasporto pubblico mediamente lo fa perché non ha la disponibilità dell'auto privata, o per maggiore vantaggio nei costi. **L'utilizzo dell'auto privata rimane il mezzo più confortevole, veloce ed adattabile alle numerose incombenze quotidiane.** Risulta perciò molto difficile incidere sul cambiamento dei comportamenti del personale in assenza di una politica urbanistica adatta a tali esigenze. Il trasporto pubblico non sempre è diretto verso le sedi di lavoro, veloce e puntuale.

## 5.2. MOTIVAZIONI A FAVORE DELL'USO DELLA BICICLETTA

Vediamo quali sono le motivazioni in base alle quali i rispondenti decidono di utilizzare la bicicletta negli spostamenti casa-lavoro:

Figura 38: Motivazioni utilizzo della Bicicletta – rilevaz anno 2022 (**PTA, docenti ricercatori studenti**)

MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'UTILIZZO DELLA BICICLETTA	N. RISPONDENTI	PERCENTUALE SU RISPONDENTI CHE UTILIZZANO BICICLETTA
Maggior autonoma di movimento	522	<b>77,10%</b>
Minore durata del viaggio	389	<b>57,46%</b>
Minore spesa	471	<b>69,57%</b>
Possibilità di fare movimento fisico	460	<b>67,95%</b>
Carenza, difficoltà, costo elevato del parcheggio vicino all'Università	87	<b>12,85%</b>
Comfort del viaggio	48	<b>7,09%</b>
TPL (Trasporto Pubblico Locale) troppo affollato/inadeguato	86	<b>12,70%</b>
Assenza o scarsa frequenza del TPL	88	<b>13,00%</b>
TPL non affidabile (non regolare e/o non puntuale)	102	<b>15,07%</b>
Assenza TPL diretto	76	<b>11,23%</b>
TPL troppo distante da casa	33	<b>4,87%</b>
Assenza o disponibilità limitata del mezzo privato	108	<b>15,95%</b>
Altro		
meglio per l'ambiente, meno inquinante	1	<b>0,15%</b>
costo elevato del parcheggio vicino all'Università	87	<b>12,85%</b>
stress, costi per incidenti	1	<b>0,15%</b>
Andare in bici è bellissimo	1	<b>0,15%</b>
ecologica	6	<b>0,89%</b>
Miglior mezzo da combinare al treno	1	<b>0,15%</b>
Non ho la patente	1	<b>0,15%</b>

N. UTILIZZATORI BICICLETTA
Bicicletta
677

Le motivazioni maggiormente indicate sono: **la maggiore autonomia di movimento, minor spesa, la possibilità di fare movimento fisico ed anche la minore durata del viaggio.**

### 5.3. CAMBIAMENTO A FAVORE DEL CAR POOLING

Il caar pooling sia nella sede di Modena che nella sede di Reggio Emilia è poco richiesto (percentuale del 7% in entrambe le sedi) perciò non è una soluzione applicabile in UNIMORE. Questo dato era stato rilevato anche nell'anno 2017.

### 5.4. CAMBIAMENTO A FAVORE DEL CAR SHARING

Questa modalità è molto richiesta (percentuale del 12,43% per la sede di Modena e del 13,89% per la sede di RE) ; nella sede di Modena il 13,77% lo richiede la platea degli studenti (mentre il PTA solo il 10% e Docenti il 7%); **nella sede di Reggio Emilia il 13,89% di cui il 14,5 da parte della platea degli studenti e il 12,84 da parte del personale docente ed il 10% da parte del PTA.** Se si intende favorire il caar sharing è opportuno implementarlo nella sede di RE.

### 5.5. CAMBIAMENTO A FAVORE DELLO SCOOTER SHARING

Questa modalità di spostamento non è richiesta (percentuale del 2,6%).

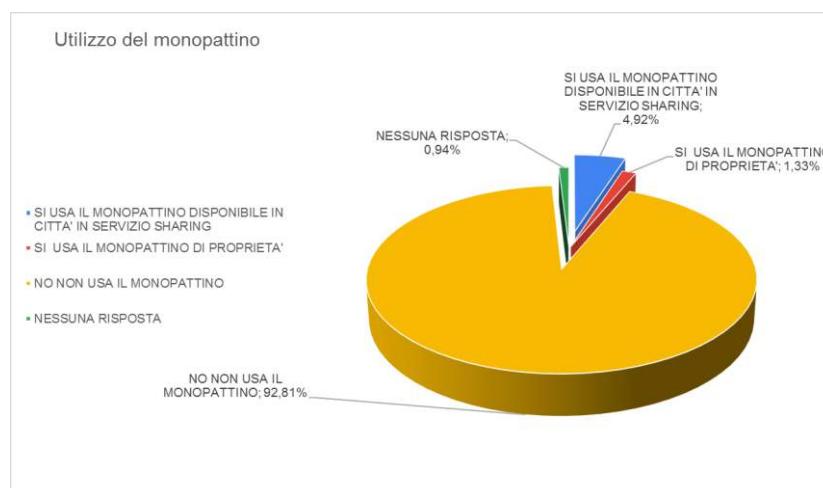
### 5.6. CAMBIAMENTO A FAVORE DEL BIKE SHARING

Il bike sharing sia nella sede di Reggio Emilia (3,6%) che nella sede di Modena (3,5%) non è richiesto. Forse perché sono già presenti su entrambi i territori servizi di utilizzo gratuito di biciclette comunali.

### 5.7. CAMBIAMENTO A FAVORE DELL'USO DI MONOPATTINI

Figura 39: Utilizzo del monopattino – rilevaz anno 2022 (**PTA, docenti ricercatori studenti**)

IL MONOPATTINO ELETTRICO E' UTILIZZATO COME MEZZO DI TRASPORTO PER SPOSTAMENTO CASA-UNIVERSITA' (anche saltuariamente)?	NUMERO rispondenti	PERCENTUALE SUL TOTALE RISONDENTI	
SI USA IL MONOPATTINO DISPONIBILE IN CITTA' IN SERVIZIO SHARING	214	4,92%	
SI USA IL MONOPATTINO DI PROPRIETA'	58	1,33%	6,25%
NO NON USA IL MONOPATTINO	4039	92,81%	
NESSUNA RISPOSTA	41	0,94%	
TOTALE	4352	100,00%	



*Figura 40: Utilizzo del monopattino (in sharing o uso proprio) per ruolo – rilevaz anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti)*

RUOLO RISPONDENTI POSITIVAMENTE	NUMERO	PERCENTUALE SUL TOTALE DI CHI HA DATO UNA RISPOSTA POSITIVA
Studente (laurea triennale, laurea magistrale, laurea a ciclo unico, master)	215	79,04%
Dottorando di ricerca o Specializzando	26	9,56%
Assegnista di Ricerca/ Borsista di ricerca	10	3,68%
Collaboratore	0	0,00%
Ricercatore (a tempo Indeterminato, RTDA, RTDB)	5	1,84%
Tutor	1	0,37%
Professore (Ordinario, Associato, a Contratto, Visiting Professor)	6	2,21%
Personale Tecnico Amministrativo o Collaboratori Esperti Linguistici	8	2,94%
Altro (dirigenti, tecnologi, cultori della materia....)	1	0,37%
<b>totale</b>	<b>272</b>	

L'utilizzo del monopattino presenta una percentuale del 6% di cui il 79% sono studenti, il 9,56% specializzandi e dottorandi, 3,68% tra assegnisti e borsisti, mentre il PTA e docenti presentano una percentuale molto bassa (circa 3% PTA 2% docenti)

*Figura 41: Utilizzo del monopattino tra Modena e Reggio Emilia– rilevaz anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti)*

UTILIZZATORI DI MONOPATTINO ELETTRICO RIPARTIZIONE PER SEDE DI AFFERENZA	NUMERO RISPONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE RISPONDENTI
SEDE DI MODENA	221	81,25%
SEDE DI REGGIO EMILIA	50	18,38%
SEDE DI MANTOVA	1	0,37%
<b>totale</b>	<b>272</b>	<b>1</b>

L'utilizzo del monopattino elettrico è molto più elevato nella sede di Modena (81,25%) rispetto che la sede di RE (18,38%).

*Figura 42: Grado di interesse per spazi dedicati alla sosta del monopattino nei campus– rilevaz anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti)*

UTILIZZATORI DI MONOPATTINO ELETTRICO FAVOREVOLI A SPAZI DI SOSTA DEDICATI ALL'INTERNO DEL CAMPUS	NUMERO RISPONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE RISPONDENTI	Reggio Emilia Modena	
			Reggio Emilia	Modena
Favorevoli	133	48,90%	29	104
Contrari	13	4,78%		
Indifferenti (nessuna risposta)	126	46,32%		
<b>totale</b>	<b>272</b>			

La percentuale di interessati a spazi dedicati al monopattino è elevata (48,90%) ma anche degli indifferenti (46.32%) . **Sono più interessati nella sede di Modena rispetto che alla sede di Reggio Emilia**

## 6. UTILIZZO DELL'AUTO ELETTRICA

*Figura 43: Numero di proprietari di auto elettrica /o plug in – rilevaz anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti)*

Proprietari di auto elettrica	numero RISPONDENTI	percentuale sul totale	di Modena	di Reggio Emilia	PTA
Si (auto elettrica)	44	1,01%	33	11	2
Si (auto ibrida plug-in)	112	<b>2,57%</b>	78	34	8
No	4153	95,43%			
Nessuna risposta	43	0,99%			
<b>TOTALE</b>	<b>4352</b>	<b>100,00%</b>	<b>111</b>	<b>45</b>	
<b>Dati possessori auto elettrica suddivisi per dipartimento di afferenza</b>			<b>Totale Modena n. 33</b>	<b>Totale RE n. 11</b>	
Dipartimento di Scienze Biomediche Metaboliche e Neuroscienze				Dipartimento di Comunicazione ed Economia 4	4
Dipartimento di Scienze della vita				Dipartimento di Educazione e Scienze Umane 4	2
Dipartimento di Scienze Fisiche Informatiche Matematiche				Dipartimento di Scienze e Metodi dell'Ingegneria 5	5
Dipartimento di scienze Chimiche Geologiche					
Dipartimento di Ingegneria Enzo Ferrari					
Dipartimento di scienze Mediche Chirurgiche e Materno-Infantili e dell'adulto					
Dipartimento Chirurgico Medico Odontoiatrico e di scienze morfologiche ecc.					
Facoltà di Medicina e Chirurgia					
Dipartimento di Scienze Giuridiche					
Dipartimento di Economia Marco Biagi					

La percentuale di proprietari di un auto elettrica o plug in è bassa (3,58% in totale n. 156 auto elettriche/ibride) di cui n 111 rispondenti nella sede di Modena e n. 45 nella sede di Reggio Emilia

*Figura 44: N. intenzionati all'acquisto di un auto elettrica nei prossimi anni – rilevaz anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti)*

Intenzione di cambiare veicolo per auto elettrica/ibrida	numero RISPONDENTI	percentuale sul totale	Studenti	Docenti/Ricercatori	Docenti/Ricercatori Modena	Docenti/Ricercatori Reggio Emilia
Si	588	13,51%	390	73	56	17
No	3164	72,70%				
Nessuna risposta	600	13,79%				
<b>Totale</b>	<b>4352</b>	<b>100,00%</b>				
Intenzione di cambiare veicolo per auto elettrica/ibrida	numero RISPONDENTI	percentuale sul totale	PTA/Cel	PTA/Cel Modena	Pta/Cel RE	Altro (Dottorandi/sp..ecc.)
Si	588	13,51%	39	32	7	86
No	3164	72,70%				
Nessuna risposta	600	13,79%				
<b>Totale</b>	<b>4352</b>	<b>100,00%</b>				

La percentuale di unità interessate all'acquisto di un auto elettrica/ibrida nei prossimi anni è del 13,51%, di cui n 390 nella platea degli studenti, **maggiormente nella sede di Modena** ( 88

rispondenti tra PTA e Docenti) rispetto alla sede di Reggio Emilia (n. 24 rispondenti tra PTA e docenti) rispondenti nella sede di Modena e n. 45 nella sede di Reggio Emilia. Da qui si desume che qualora si intenda introdurre delle azioni per l'elettrificazione degli spostamenti del personale è opportuno avere maggiore attenzione per la sede di Modena rispetto che alla sede di Reggio Emilia.

*Figura 45: N. intenzionati all'acquisto di un auto elettrica nei prossimi anni suddivisi PER SEDE– rilevaz anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti)*

				TOTALE
N. Unità del Campus Modena con intenzione di cambiare veicolo per auto ibrida/elettrica nei prossimi due anni	87	N. Unità del Campus Modena che sono proprietari di auto elettrica e ibrida	19	<b>106</b>
N. Unità del dipartimento di Ingegneria - Modena con intenzione di cambiare veicolo per auto ibrida/elettrica nei prossimi due anni	86	N. Unità del dip. Di Ingegneria Modena che sono proprietari di auto elettrica e ibrida	12	98
N. Unità di Modena-Rettorato con intenzione di cambiare veicolo per auto ibrida/elettrica nei prossimi due anni	10	N. Unità del dip. Di Modena-Rettorato che sono proprietari di auto elettrica e ibrida	3	13
N. Unità di Modena-Medicina/Biomediche/Economia con intenzione di cambiare veicolo per auto ibrida/elettrica nei prossimi due anni	245	N. Unità del dip. Di Modena-Medicina/Biomediche/Economia che sono proprietari di auto elettrica e ibrida	77	<b>322</b>
N. Unità di Reggio Emilia con intenzione di cambiare veicolo per auto ibrida/elettrica nei prossimi due anni	160	N. Unità di Reggio Emilia che sono proprietari di auto elettrica e ibrida	45	205
N. Unità di Modena con intenzione di cambiare veicolo per auto ibrida/elettrica nei prossimi due anni	428	N. Unità di Modena che sono proprietari di auto elettrica e ibrida	111	539

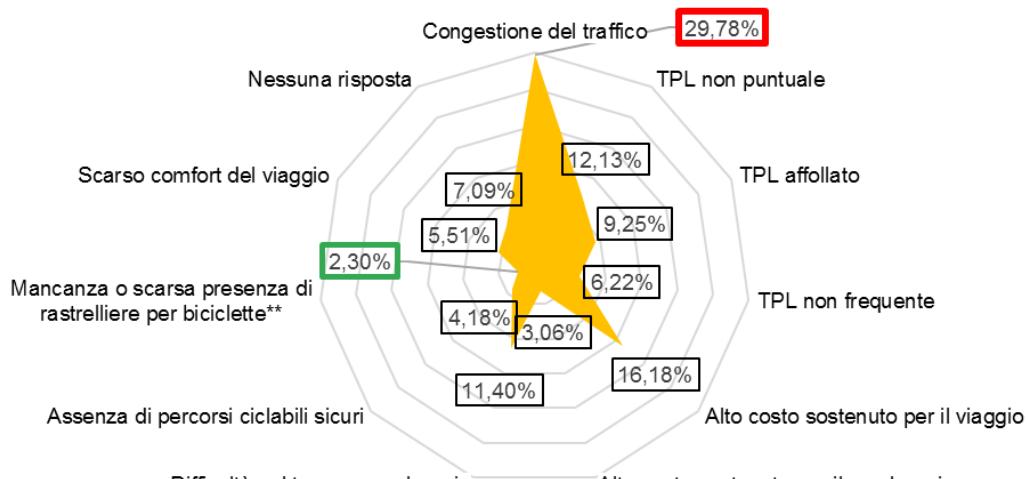
Il numero di coloro che possiedono o intendono acquistare un'auto elettrica o plug in è più elevato a Modena rispetto che Reggio Emilia; la richiesta è poi più elevata nel campus di Modena (via Campi) e via Berengario (Dip. Di economia) e policlinico. Questa rilevazione consente di verificare dove cercare di incrementare il numero di colonnine per la ricarica di auto el.

## 7. PROBLEMI RISCONTRATI NEL TRAGITTO CASA-LAVORO

*Figura 46: Problemi riscontrati lungo il tragitto casa-Università– rilevaz anno 2022 (PTA, docenti ricercatori studenti)*

PROBLEMI RISCONTRATI LUNGO IL TRAGITTO CASA-UNIVERSITÀ	NUMERO RISPONDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE
Congestione del traffico	2346	29,78%
TPL non puntuale	956	12,13%
TPL affollato	729	9,25%
TPL non frequente	490	<b>6,22%</b>
Alto costo sostenuto per il viaggio	1275	16,18%
Alto costo sostenuto per il parcheggio	241	3,06%
Difficoltà nel trovare parcheggio	898	11,40%
Assenza di percorsi ciclabili sicuri	329	4,18%
Mancanza o scarsa presenza di rastrelliere per biciclette**	181	2,30%
Scarso comfort del viaggio	434	<b>5,51%</b>
Nessuna risposta	559	<b>7,09%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>7879</b>	<b>100,00%</b>
** la criticità è stata rilevata in egual misura in tutte le strutture dell'Ateneo		

## PROBLEMATICA RISCONTRATE LUNGO IL TRAGITTO CASA - UNIVERSITA'



La maggior parte dei rispondenti riscontra problemi nella **congestione del traffico** (29,78%) nella **non puntualità del trasporto pubblico** (12,13%) e **alto costo sostenuto per il viaggio** (16,18%) e non trascurabile è la **difficoltà nel trovare parcheggio** (11,40%). Solo il 6,40% rileva la **scarsità di percorsi ciclabili o la presenza di rastrelliere per biciclette**. La politica di implementazione di incremento delle rastrelliere per biciclette adottata dall'Ateneo negli anni 2021/22/23 sembra avere portato risultati positivi in quanto nella rilevazione dell'anno 2017 una percentuale del 16% di rispondenti chiedeva un incremento di rastrelliere per biciclette.

**Le criticità sono state rilevate in egual misura nelle sedi di Modena e Reggio Emilia.**

Vengono poi riportate ulteriori risposte rilevate che interessano le piste ciclabili, la sicurezza delle strade, la puntualità dei mezzi pubblici e la tipologia di collegamenti ed il tempo impiegato.

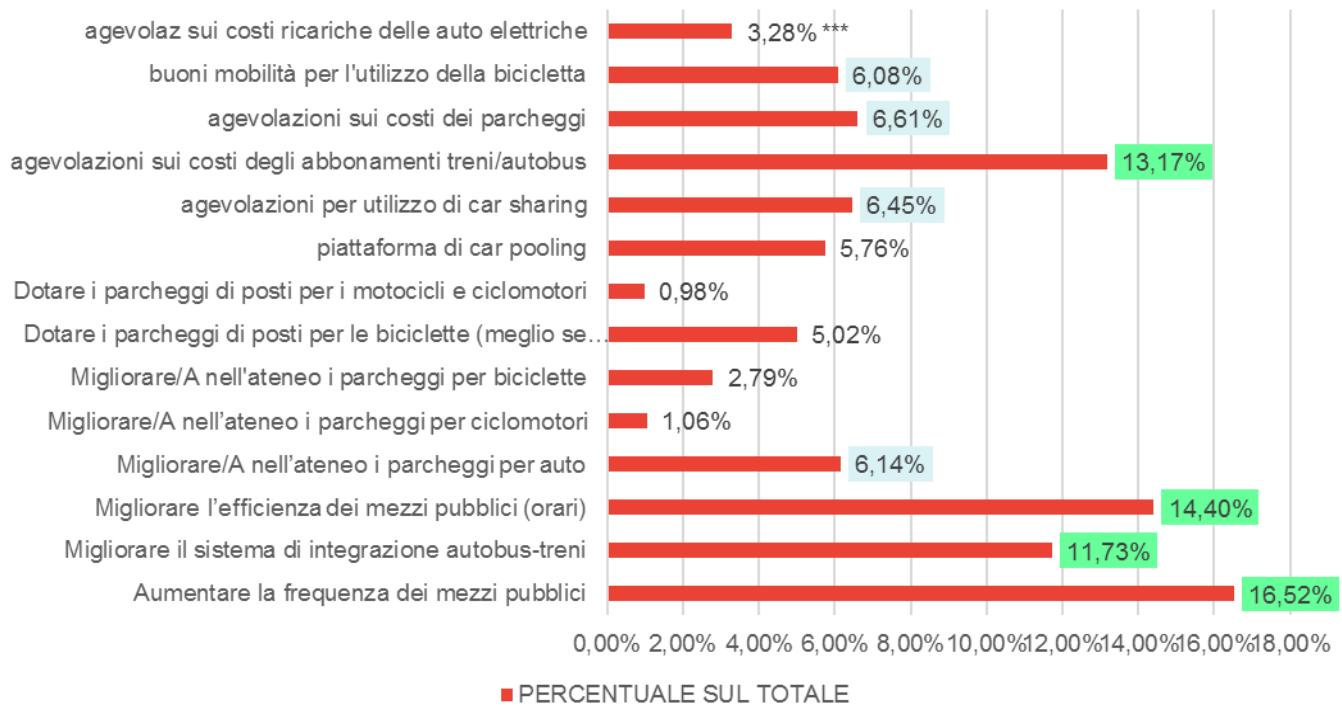
Ulteriori risposte:			
poca sicurezza sulle piste ciclabili/pedonali e soprattutto sugli attraversamenti	Scarsissimi collegamenti mezzi di trasporto pubblici casa-Università	non ho una linea di treni diretta (Carpi _Reggio)	Orari delle lezioni non sincroni con quelli dei treni
cattivi collegamenti treno	Orari dei mezzi di trasporto scomodi e non coincidenti con gli orari universitari	la corriera arriva tre ore prima dell'inizio delle lezioni	Alto livello di ansia
Mancanza di coincidenza tra orari di Terni-autobus-lezioni	Casa mia dal Raffaello è vicina da raggiungere in bici, ma quando devo raggiungere dal Raffaello il Policlinico (centro servizi) risulta molto lontano (30 minuti di bici)	Tragitto del TPL molto lungo e lento	Ritardo degli autobus
Faccio lezione in un cinema, lontano dalla stazione e lontano dal centro della città	Nel mio caso optare per TPL significa cambiare 2 treni, tempo complessivo >2h (x viaggio)	Inquinamento	Treni sempre in ritardo
Stancante	Buche	Possedendo e potendo possedere una macchina euro 0, non si può circolare dalle 8:30 alle 18:30. Benché ogni mese cambi scrupolosamente i filtri a differenza di macchine molto più moderne che sembrano cininere.	Strade rovinate con molte buche
no LPT after 8:30pm	Nella prima parte del tratto manca la pista ciclabile, dunque il resto è davvero elevato, soprattutto negli orari di punta	Perdita di tempo	Mancato rispetto di pedoni e biciclette da parte degli automobilisti modenesi. Furti in ospedale.
MODENA NON CONSIDERO CORRETTO IL TEMPO CHE IMPLEGO DAL PARCHEGGIO ALLA TIMBRATURA E VICEVERSA ( CIRCA 15 MINUTI AL MATTINO E 15 MINUTI DI TRAGITTO AL POMERIGGIO NON CONSIDERARTI LAVORATIVI) CI DOVREBBE ESSERE UNA CONVENZIONE PER POTER PARCHEGGIARE PIU VICINO E SENZA TANTA PERDITA DI TEMPO ALLA SEDE LAVORATIVA	Ritardo treno (saltuario)	postura obbligata con instaurarsi di cervicalgia	Lungo tragitto a piedi dalla stazione

## 8. SUGGERIMENTI PER MIGLIORARE IL SISTEMA DI MOBILITÀ'

Figura 47: Suggerimenti per migliorare il sistema di mobilità – rilevaz anno 2022 (**PTA, docenti ricercatori studenti**)

SUGGERIMENTI PER MIGLIORARE IL MEZZO DI TRASPORTO PRINCIPALE PER SPOSTAMENTO CASA-UNIVERSITÀ'	NUMERO rispondenti	PERCENTUALE SUL TOTALE
Aumentare la frequenza dei mezzi pubblici	1775	16,52%
Migliorare il sistema di integrazione autobus-treni	1260	11,73%
Migliorare l'efficienza dei mezzi pubblici (orari)	1547	14,40%
Migliorare/A nell'ateneo i parcheggi per auto	660	<b>6,14%</b>
Migliorare/A nell'ateneo i parcheggi per ciclomotori	114	1,06%
Migliorare/A nell'ateneo i parcheggi per biciclette	300	2,79%
Dotare i parcheggi di posti per le biciclette (meglio se c...	539	5,02%
Dotare i parcheggi di posti per i motocicli e ciclomotori	105	0,98%
piattaforma di car pooling	619	5,76%
agevolazioni per utilizzo di car sharing	693	<b>6,45%</b>
agevolazioni sui costi degli abbonamenti treni/autobus	1415	13,17%
agevolazioni sui costi dei parcheggi	710	<b>6,61%</b>
buoni mobilità per l'utilizzo della bicicletta	653	<b>6,08%</b>
agevolaz sui costi ricariche delle auto elettriche	352	3,28%
<b>TOTALE</b>	<b>10742</b>	<b>100,00%</b>

### SUGGERIMENTI PER MIGLIORARE IL MEZZO DI TRASPORTO PRINCIPALE PER SPOSTAMENTO CASA-UNIVERSITÀ'



## SUGGERIMENTI PER MIGLIORARE IL SISTEMA DI MOBILITÀ



***RICHIESTE AGEVOLAZIONI COSTI RICARICHE AUTO ELETTRICHE RE	88	25,00%
***RICHIESTE AGEVOLAZIONI COSTI RICARICHE AUTO ELETTRICHE MODENA	264	75,00%
TOTALE	352	

Da tale rilevazione risulta che complessivamente il 42,65% delle risposte sono rivolte ad un miglioramento del sistema di trasporto pubblico (su cui può incidere solo l'azienda Seta o le ferrovie dello stato) ; il 13,17% richiede un sostegno economico sul costo dell'abbonamento treni/autobus. La richiesta di posti per parcheggi di biciclette si è ridotta rispetto alla rilevazione dell'anno 2017. Mentre si attestano sul 6% le richieste di parcheggi per auto, buoni mobilità per utilizzo della bicicletta, car sharing, riduz. costi parcheggi auto e solo un 3% richiede agevolazioni sulla ricarica di auto elettriche (la percentuale di coloro che ne possiedono una). Tale richiesta per ricariche auto elettriche è stata esaminata per la sede di Modena e di Reggio Emilia e risultano maggiori le richieste a Modena (75%) rispetto che a Reggio Emilia.

Se andiamo a verificare la rilevazione dell'anno 2017 le risposte avevano evidenziato le percentuali del personale TA e dei docenti che sarebbero stati disponibili a cambiare e non utilizzare l'auto per incentivi in bicicletta o per l'autobus:

MOTIVAZIONI PER DISPONIBILITÀ AD ABBANDONARE L'USO DELL'AUTOVETTURA						
	PTA	PTA%	DOCENTI	DOCENTI%	TOTALE	TOTALE%
Si, se potessi usufruire di un incentivo per spostamenti a piedi	16	12,60%	16	9,76%	32	11,00%
Si, se potessi usufruire di un incentivo per spostamenti in bicicletta	37	29,13%	40	24,39%	77	26,46%
Si, se potessi usufruire di un incentivo per spostamenti in autobus	35	27,56%	63	38,41%	98	33,68%
Si, se ... (specificare)	39	30,71%	45	27,44%	84	28,87%
totale rispondenti Si	127		164		291	

Le richieste di incentivi per biciclette sembrano essersi ridotte probabilmente in quanto è stata introdotta la convenzione Bike to work con Reggio Emilia (incentivi chilometrici per l'utilizzo della bicicletta per recarsi al posto di lavoro) ed è stata data informativa rispetto agli incentivi che il Comune di Modena ha previsto per la cittadinanza sull'utilizzo delle biciclette.

La richiesta di car pooling si è ridotta ancora rispetto all'anno 2017: dal 14% è passata al 5,76%.

Conclusioni:

- 1) Il car pooling interessa ad una percentuale pari al 5,76% dei rispondenti perciò anche quest'anno non risulta una soluzione praticabile.
- 2) Da questa rilevazione risulta elevata la percentuale di coloro che sono interessati al car sharing (percentuale del 12,43% per la sede di Modena e del 13,89% per la sede di RE) ; nella sede di Modena il 13,77% lo richiede la platea degli studenti (mentre il PTA solo il 10% e Docenti il 7%); **nella sede di Reggio Emilia il 13,89% di cui il 14,5 da parte della platea degli studenti e il 12,84 da parte del personale docente ed il 10% da parte del PTA**. Se si intende favorire il car sharing è opportuno implementarlo preferibilmente nella sede di RE.
- 3) Elevato è anche l'interesse nei confronti del trasporto pubblico: nella rilevazione riguardante i suggerimenti per migliorare la mobilità è emerso che il 42,65% delle risposte complessive **sono rivolte ad un miglioramento del sistema di trasporto pubblico** (su cui può incidere da un punto di vista funzionale e strutturale solo l'azienda Seta o le ferrovie dello stato) ; **il 13,17% richiede un sostegno economico sul costo dell'abbonamento treni/autobus. Risulta perciò importante se possibile rafforzare i sistemi di incentivazione già presenti in Ateneo.**
- 4) Importante è poi continuare a sostenere l'utilizzo della bicicletta che a Reggio Emilia risulta avere una percentuale minore di richiesta ed utilizzo: **la percentuale di coloro che cambierebbero il proprio mezzo di trasporto a favore della bicicletta è molto più bassa rispetto alla sede di Modena (8,38% per RE sede di Modena 12,79%) ed anche la percentuale di coloro che utilizza come mezzo principale la bicicletta nella sede di Modena è del 11,52% mentre nella sede di Reggio Emilia 6,7%** (anche la percentuale di coloro che si spostano da Modena a Modena in bici è del 26,44% mentre da RE a RE è del 24,9%). E' più interessato all'**utilizzo della bicicletta il PTA rispetto agli studenti e docenti. Il bike sharing non è invece richiesto.**
- 5) Dagli esiti dell'indagine risulta che occorre incentivare l'elettrificazione: **la percentuale di proprietari di un'auto elettrica o plug in è bassa (3,58% in totale n. 156 auto elettriche/ibride) di cui n. 111 rispondenti nella sede di Modena e n. 45 nella sede di Reggio Emilia. C' è però una percentuale di rispondenti che è intenzionata ad acquistare un auto elettrica/ibrida nei prossimi anni pari al 13,51%, di cui n. 390 nella platea degli studenti, n. 73 docenti/ricercatori, n. 39 pta. La percentuale è maggiore nella sede di Modena (88 rispondenti tra PTA e Docenti) rispetto alla sede di Reggio Emilia (n. 24 rispondenti tra PTA e docenti). Da qui si desume che qualora si intenda introdurre delle azioni per l'elettrificazione degli spostamenti del personale è opportuno avere maggiore attenzione per la sede di Modena rispetto che alla sede di Reggio Emilia.**

### 3 Parte Progettuale

#### 3.1.1 Analisi dei risultati e delle attività realizzate nell'anno 2023 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 2017 in quanto non è stato ritenuto opportuno effettuare un aggiornamento dell'analisi in periodo di pandemia.

Di seguito si procede a verificare per ogni obiettivo declinato nel Piano spostamenti casa-lavoro 2021/22/23 quali azioni sono state realizzate, quali no e le motivazioni per la mancata realizzazione.

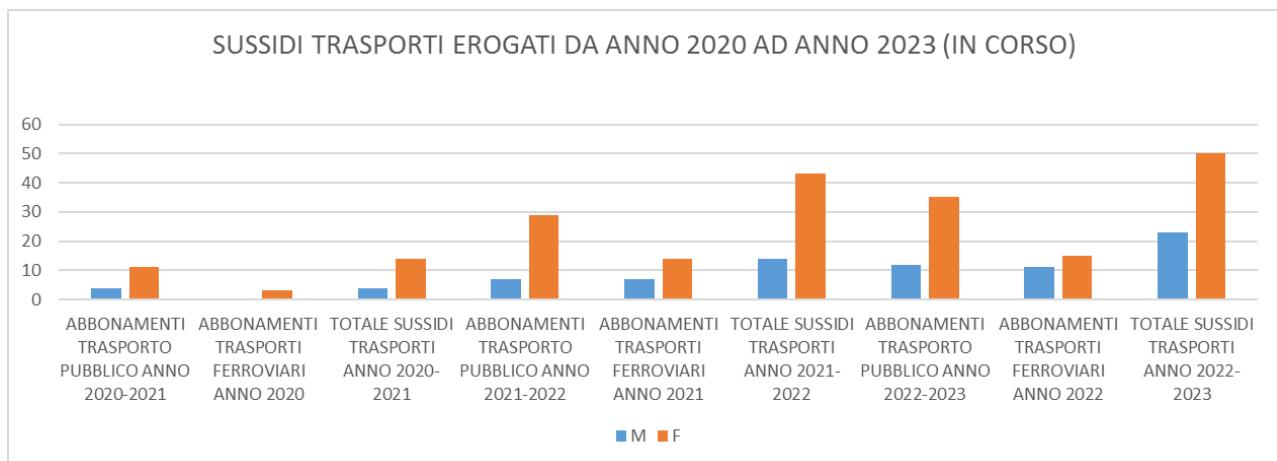
## Verifica Obiettivo n 1: Incremento dell'entità delle agevolazioni al PTA oggetto di accordo sindacale

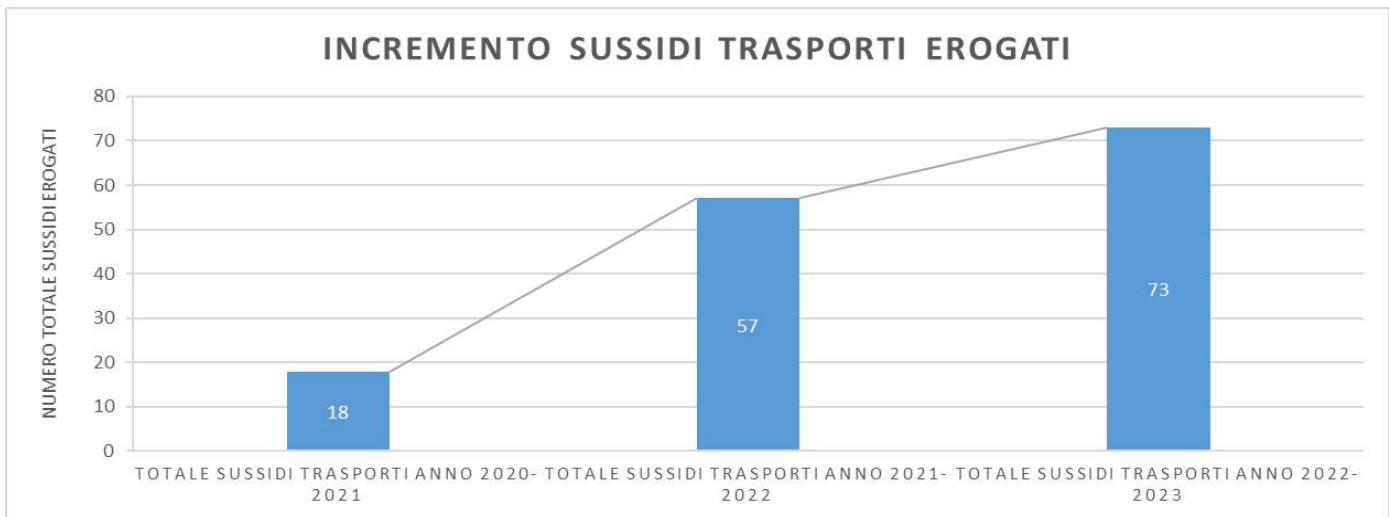
Nell'anno 2023 è stata prorogata la convenzione con la società di trasporti S.e.t.a. S.p.a. per il PTA che in un periodo successivo a quello interessato dalla pandemia da Covid-19 ha visto aumentato il numero dei sussidi erogati come si dimostra dalla tabella seguente.

Questo obiettivo ha tenuto conto anche dell'attenzione che ha mostrato il personale in occasione dell'indagine sulla mobilità sostenibile nell'anno 2017 rispetto al miglioramento delle azioni per chi utilizza il mezzo pubblico come spostamento casa-lavoro (47,03%).

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

DATI SUSSIDI EROGATI NEGLI ANNI 2020-2023				INCREMENTO PERCENTUALE
	M	F	TOTALE	
ABBONAMENTI TRASPORTO PUBBLICO ANNO 2020-2021	4	11	15	
ABBONAMENTI TRASPORTI FERROVIARI ANNO 2020	0	3	3	
<b>TOTALE SUSSIDI TRASPORTI ANNO 2020-2021</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	
ABBONAMENTI TRASPORTO PUBBLICO ANNO 2021-2022	7	29	36	
ABBONAMENTI TRASPORTI FERROVIARI ANNO 2021	7	14	21	
<b>TOTALE SUSSIDI TRASPORTI ANNO 2021-2022</b>	<b>14</b>	<b>43</b>	<b>57</b>	<b>216,67%</b>
ABBONAMENTI TRASPORTO PUBBLICO ANNO 2022-2023	12	35	47	
ABBONAMENTI TRASPORTI FERROVIARI ANNO 2022	11	15	26	
<b>TOTALE SUSSIDI TRASPORTI ANNO 2022-2023</b>	<b>23</b>	<b>50</b>	<b>73</b>	<b>305,56%</b>





Si ricorda che l'incremento percentuale del periodo 2020/22 era del 216,67% mentre quello del periodo 2020/23 è del 305,56%

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.

**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.

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 2023): 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 2022), 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 2023): 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 2023), 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. 2023/2024, 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 2023/2024 nel periodo transitorio), del badge digitale (per le matricole 23/24 a partire dal mese di gennaio 2024) 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 2023 è fissato nella misura di 240.000,00 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 2: Promozione 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 delibere del CDA del 27.1.2023 e del 12.4.2023 ,ha adottato il Piano di Organizzazione del Lavoro Agile – POLA. L'amministrazione dell'Ateneo ha implementato il Lavoro agile con l'emanazione di apposite linee guida e fac-simile di contratto in attesa di specifiche che dovrebbero essere declinate nella parte normativa del nuovo CCNL.

Per l'anno 2023 ha disciplinato le modalità operative di tale istituto ed ha anche applicato la regolamentazione del telelavoro per coloro che ne ha fatto richiesta assumendo una particolare attenzione per i c.d. fragili, in attesa di una organica e compiuta disciplina dell'istituto a livello nazionale.

Al riguardo si fa presente che il numero di unità di personale che ha sottoscritto un contratto di lavoro agile nel periodo maggio-giugno 2022 è pari a n. 295 su un totale di 714 dipendenti (pari al 41,32%).

<b>Totale in servizio al 20/06/2022</b>	<b>Contratto di SW nel periodo maggio – giugno 2022</b>	<b>% sw sul tot in servizio</b>
Amministrazione Centrale	271	156
Centri di Servizio	112	36
Dipartimenti/Scuola	331	103
<b>TOTALI</b>	<b>714</b>	<b>295</b>
		<b>41,32%</b>

Nel periodo gennaio – giugno 2023 sono stati n. 374 (compresi i lavoratori in telelavoro pari a n.41) su 706 dipendenti (47,17%), con un incremento del 5,85% rispetto all'anno 2022, come segue:

	PTA AREA AMMIN	PTA AREA TECNICA	PTA AREA BIBLIOTECHE	PTA AREA SOCIO SANITARIA	PTA AREA SERVIZI GENERALI	
FRAGILI (DIPENDENTI CON PERMESSI L.104 PER SE' STESSI O PER FAMILIARI)	29	9	2	1	1	
ALTRO	179	48	12	1	1	
DISTANZA	2	3	0	0	0	
Patologie allegato 1 decreto Speranza Brunetta Orlando	4	0	0	0	0	
GENITORI DI FIGLI FINO ALL'ETA' DI 5 ANNI	57	16	4	1	1	
DIRIGENTI	3					
<b>TOTALE CONTRATTI DI TELELAVORO E LAVORO AGILE ALLA DATA DEL 1/6/2023</b>	<b>274</b>	<b>76</b>	<b>18</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>374</b>

Questo obiettivo è stato raggiunto perciò è opportuno mantenerlo nell'anno 2024

### **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. Obiettivo realizzato da riproporre per l'anno 2024.

Al riguardo si fa presente che, tenuto conto del basso tasso di risposta all'indagine del mese di ottobre 2022 da parte degli studenti (15%), si è ritenuto opportuno, nel periodo estivo (dal 15 maggio al 5 luglio 2023), costruire e somministrare un nuovo questionario integrato con i dati del gestionale Esse3, al fine di rendere l'adesione significativa. I risultati di tale indagine verranno successivamente esaminati ed utilizzati nel corso dell'anno 2024.

### **Verifica Obiettivo n 4 : Promozione della ciclabilità e dello spostamento dolce**

Finalità prioritaria di questo obiettivo è quella di ridurre la dipendenza dall'uso dell'auto negli spostamenti di breve distanza, attraverso misure volte ad incidere sulla riduzione del tasso di motorizzazione, disaccoppiando il bisogno di mobilità dall'uso dell'auto e dal suo possesso e promuovendo l'utilizzo di modi di trasporto a minor impatto ambientale (piedi, bicicletta, monopattino, auto elettriche ecc.). Pertanto le azioni che erano state pianificate erano:

- 1) Attivare un confronto con gli assessori del comune di Modena e Reggio Emilia al fine di avere dei suggerimenti per potenziare il numero di rastrelliere o depositi coperti e per verificare come migliorare la viabilità dei percorsi ciclabili nelle zone di accesso alle sedi universitarie.

**Tale obiettivo è stato realizzato in quanto nelle date del 30.3.2023 presso la sede del comune di Modena si è tenuto un incontro con l'assessore Filippi a cui hanno partecipato la prof.ssa Ghermandi delegata del Rettore per la sostenibilità, le collaboratrici dott.ssa Francesca Despini e Sofia Costanzini, l'Ing. Savoia Stefano dirigente della Direzione tecnica e la mobility manager di ateneo.**

**Anche nelle date del 19.4.2023 (on line) ed in data 5.7.2023, presso la sede del Comune di Reggio Emilia, si sono tenuti ulteriori incontri con l'assessora Bonvicini e del Capo Area Arch. Gandolfi, con i medesimi partecipanti di unimore.**

- 2) Sottoscrizione entro l'estate 2022 di una convenzione con il comune di Reggio Emilia per attivare l'iniziativa "Bike to Work" (che è finanziata con fondi regionali). In tale modo verranno erogati ai dipendenti che lavorano presso le strutture di Reggio Emilia contributi chilometrici per gli spostamenti casa-lavoro in bicicletta e verrà creata una rete di mobility manager aziendali di Reggio Emilia. Obiettivo realizzato.
- 3) Pubblicazione di video informativi entro l'anno 2023 per il corretto utilizzo del monopattino. Obiettivo non realizzato: al riguardo si è ritenuto opportuno non dare seguito a questo obiettivo in quanto i risultati dell'indagine di ottobre 2022 hanno rilevato l'utilizzo molto limitato di questo mezzo di trasporto che viene anche molto criticato per la scarsa sicurezza stradale. Si vuole inoltre verificare come verrà modificata la normativa nazionale al riguardo.

## **Verifica Obiettivo n 5: Azioni di sensibilizzazione del personale universitario alle tematiche della mobilità sostenibile**

L'Ateneo, in occasione della Settimana Europea della Mobilità (seconda metà di settembre), promossa dal Ministero dell'Ambiente, intende organizzare una o più occasioni divulgative per incoraggiare una mobilità urbana che sviluppi una sensibilità al miglioramento della qualità della vita nelle città, con particolare attenzione alla doverosa responsabilità formativa nei confronti delle future generazioni.

L'ateneo è stato impegnato in diverse azioni del PNRR riguardo la mobilità.

L'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia aderisce alla Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile, network nato nel 2015 nell'ambito della CRUI (Conferenza dei Rettori delle Università Italiane), per la diffusione della cultura e delle buone pratiche di sostenibilità, sia all'interno che all'esterno degli Atenei: in questo contesto il Gruppo di Lavoro della Mobilità stimola continue indagini ed iniziative, a cui il nostro Ateneo partecipa attivamente.

### **Azioni svolte su segnalazione della RUS:**

divulgazione sulla news letter Unimore-Informa su sollecitazione della seconda edizione della ricerca "Che Cicloturista sei? Luoghi, trasporti, sicurezza", promossa su scala nazionale dall'Università dell'Insubria di Varese insieme a FIAB-Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta con Active Italy e CIAB.

Il relativo questionario, rivolto a chi ha fatto almeno un viaggio in bicicletta negli ultimi anni in Italia o in Europa, si prefiggeva di fornire un identikit aggiornato di chi usa la bici durante le vacanze, intercettandone bisogni, tendenze e aspettative.

I risultati –verranno resi noti dalla RUS – al fine di offrire preziose indicazioni a tutti gli operatori della filiera - albergatori, ristoratori, servizi ricettivi e di assistenza sul territorio, ecc. - per rispondere in maniera adeguata ai bisogni di questo target di clientela. Saranno, inoltre, informazioni utili a integrare dati oggettivi, fondamentali per sostenere campagne di sensibilizzazione rivolte alle amministrazioni e alle istituzioni, contribuendo così a migliorare un settore importante della mobilità attiva e del turismo sostenibile, oggi in costante crescita.

Nel mese di gennaio 2023 con il coordinamento dell'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia, nell'ambito delle attività del MOST – Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile, si è tenuta una riunione di avanzamento dello Spoke 6 (Connected and Autonomous Vehicles).

Le Università, i Centri di Ricerca e le grandi aziende nazionali che partecipano allo Spoke 6, Connected and Autonomous Vehicles (CAVs), si sono riuniti in data 25 gennaio per identificare una strategia comune per passare dalla ricerca all'impresa in un'ottica di filiera e di collaborazione estesa in ambito Autonomous Driving. La giornata è stata dedicata al confronto ed al networking

tra gli affiliati dello Spoke, le autorità locali e gli altri attori del contesto produttivo e di ricerca, tra cui gli altri Spoke con cui sono previste sinergie per il raggiungimento degli obiettivi di progetto (Spoke 1 - Air Mobility; Spoke 3 - Maritime vehicles; Spoke 4 - Railway), e ha visto la partecipazione del Presidente del Centro Nazionale di Mobilità Sostenibile, Prof. Ferruccio Resta, del Rettore dell'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia, Prof. Carlo Adolfo Porro, e del Sindaco di Modena, Gian Carlo Muzzarelli.

In data 4.5.2023 si è tenuto presso il Tecnocpolo del Dipartimento di Ingegneria di Modena un seminario dal titolo: *"Uno sguardo sulla mobilità sostenibile"*, promosso da Unimore sostenibile, al quale hanno partecipato le assorettore del Comune di Modena e Reggio Emilia ed esperti della materia. Tale incontro era rivolto a tutti gli operatori di ateneo compresi gli studenti.

Nel corso dell'anno sono stati effettuati diversi incontri con il RUS (nelle date del 22/3/2023, 28/4/2023 e del 12/9/2023) al fine di condividere le diverse esperienze in tema di mobilità.

Con la news letter Unimore-Informa n. 102 del 5-11 ottobre 2023 è stato somministrato un questionario sulle modalità di spostamento nel comune di Reggio Emilia su indicazione di una nota a firma dell'Assessora alle Politiche per la Sostenibilità con deleghe ad Ambiente, Agricoltura e Mobilità sostenibile del Comune di Reggio Emilia, Carlotta Bonvicini, nella quale si chiede la partecipazione al Sondaggio online finalizzato a capire le abituali modalità di spostamento dei cittadini e raccogliere dati e informazioni al fine di migliorare la mobilità urbana locale. Collaborando all'indagine, aperta fino al 23.10.2023, si aveva la possibilità di partecipare all'estrazione di diversi premi: n. 4 abbonamenti urbani al trasporto pubblico e n. 4 alla sosta su strada del Comune di Reggio Emilia offerti da SETA - Società Emiliana Trasporti Autofiloviari s.p.a. e da TIL - Trasporti Integrati e Logistica s.r.l.

Nel mese di novembre 2023 è stato divulgato il questionario promosso da ENEA, in collaborazione con l'Università di Salerno e SCRAT srl, per raccogliere informazioni a livello nazionale sui potenziali comportamenti per la ricarica di autoveicoli nello scenario in cui ciascuno di noi potrebbe essere un domani proprietario o utilizzatore di un veicolo a ricarica (elettrico puro o ibrido plug-in). L'iniziativa si colloca nell'ambito del Piano Triennale 2022-2024 dell'Accordo di Programma ENEA-MASE per la Ricerca di Sistema elettrico ed è finalizzata alla definizione di metodologie di dimensionamento del numero e della tipologia di punti di ricarica di veicoli a ricarica (elettrici ed ibridi plug-in) sul territorio.

Infine, nel mese di novembre l'Ateneo ha partecipato ad una indagine promossa dal coordinatore del GdL RUS Mobilità, riguardante la mappatura relativa alle attività di redazione del Piano Spostamenti Casa - Lavoro (PSCL) o Casa-Università (PSCU) presso gli Atenei italiani.

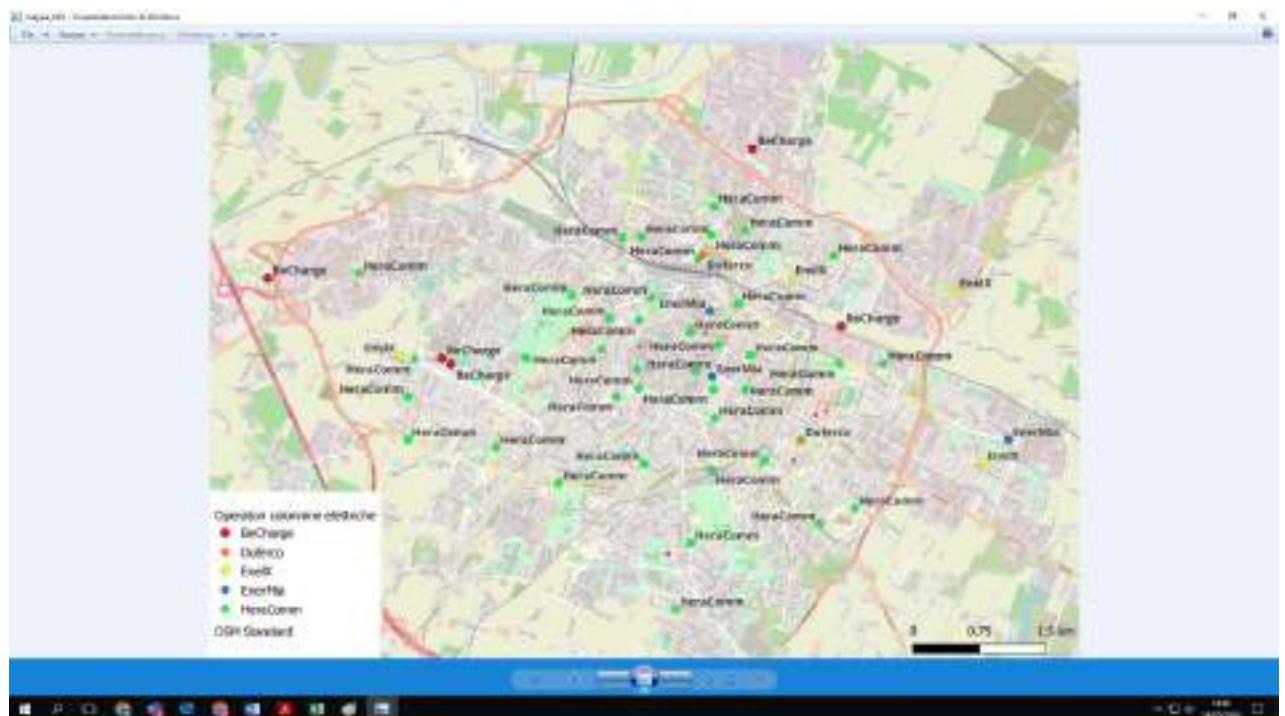
L'obiettivo è stato parzialmente raggiunto in quanto sono state adottate varie iniziative anche se di efficacia circoscritta.

## **Verifica Obiettivo n 6: Promozione utilizzo di veicoli elettrici**

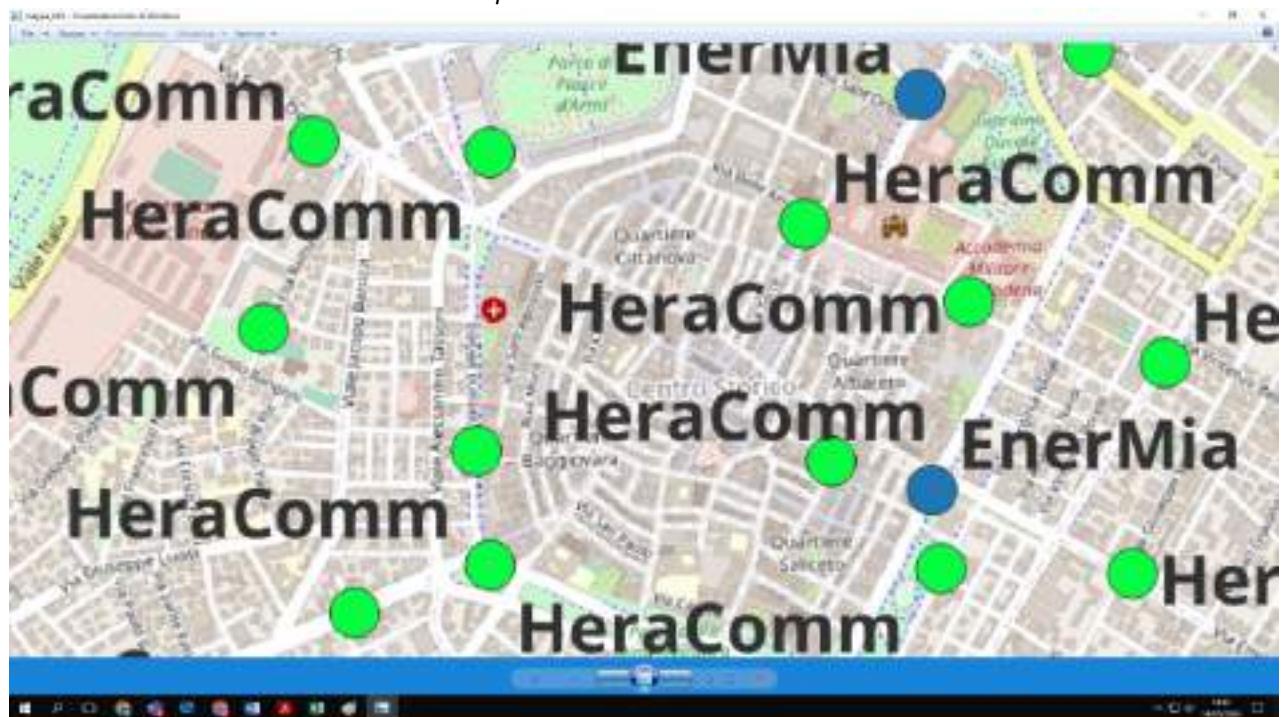
L'Ateneo nei mesi di ottobre dicembre 2022 e nel primo semestre del 2023, in seguito ad alcuni incontri avvenuti nel primo semestre dell'anno 2022 con il Comune di Modena e con quello di Reggio Emilia, ha preso contatti con alcuni operatori presenti sul territorio attivi nel mercato energetico italiano, al fine di proporre una convenzione sia per installare colonnine di ricarica elettriche in zone adiacenti alle sedi di accesso alle strutture universitarie sia per richiedere condizioni di migliore favore per i propri dipendenti. Questa strada si è rivelata complessa e di

non facile realizzazione. In ogni caso è stata fatta una ricognizione di come sono collocate le colonnine di ricarica elettrica nella città di Modena, come segue:

*Colonnine di ricarica elettrica collocate nella città di Modena*



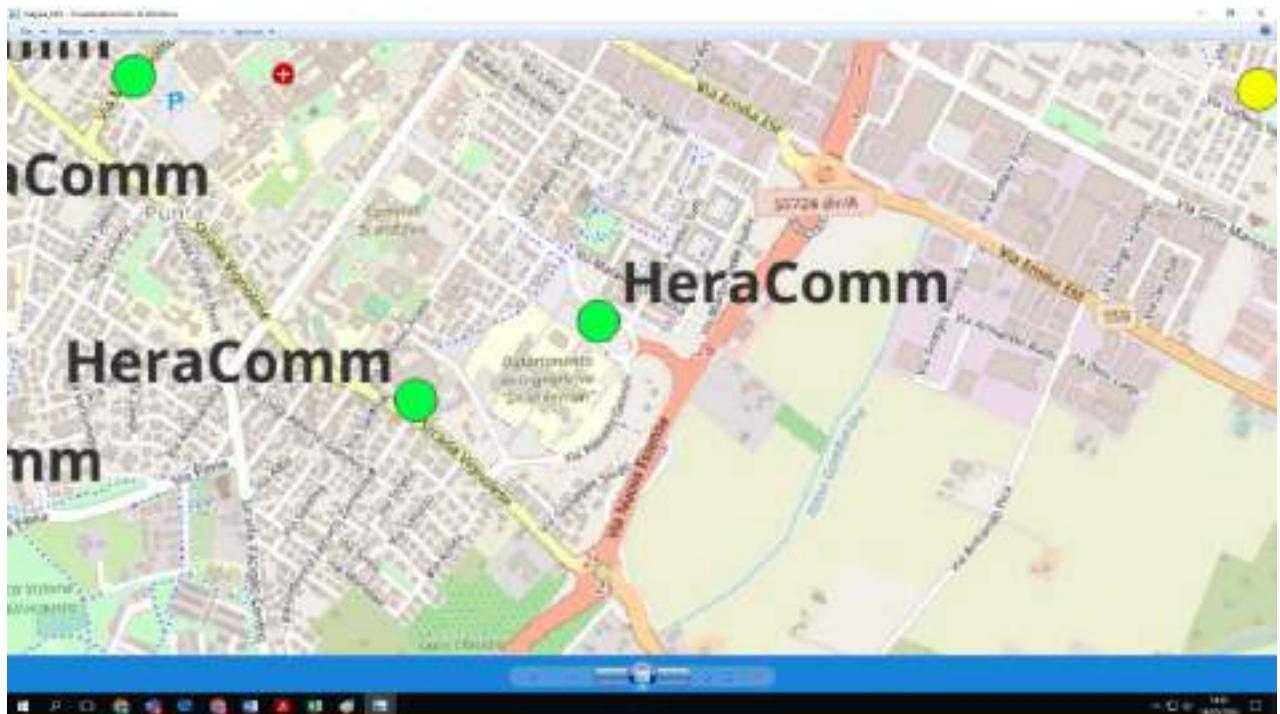
*Colonnine di ricarica elettrica collocate nei pressi del centro storico*



Colonnine di ricarica elettrica collocate nei pressi del Policlinico



Colonnine di ricarica elettrica collocate nei pressi di via Campi e del dipartimento di Ingegneria "Enzo Ferrari"



Per la zona di Reggio Emilia la ricognizione verrà effettuata il prossimo anno.

Nel corso dell'anno 2022/23 è stato donato un impianto fotovoltaico da installare sulla copertura dell'edificio MO19 in via Campi a Modena per una potenza di circa 20 KWP. da parte di Aton Green

Storage S.p.A., con sede legale in Rimini e sede operativa in Spilamberto (MO). Nell'ambito del progetto è inclusa l'installazione anche di una torretta per ricarica di auto elettrica. La torretta non è ancora utilizzabile in quanto devono essere individuate le modalità di utilizzo e chi può accedere al servizio.

### **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 2024, mediante lo stanziamento di euro 70.000 (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) .

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: 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, entro l'anno 2024 effettuerà una ricognizione dei posti bici o velo stazioni presenti negli spazi di parcheggio vicini alle sedi universitarie coinvolgendo i Referenti locali dell'Ufficio Tecnico. Al momento infatti non è disponibile in Ateneo una mappa completa ed esaustiva di tale rilevazione. In base ai dati ed al monitoraggio verrà deciso come e dove implementare le rastrelliere o migliorare la collocazione dei parcheggi di biciclette e rilevare dove è necessario intervenire per migliorare la qualità e la sicurezza.

Parcheggi per biciclette ben progettati promuovono la mobilità ciclistica. I dipendenti sono incentivati a utilizzare le biciclette, se sanno che, ovunque vadano, troveranno sempre un parcheggio adeguato, con un numero sufficiente di postazioni, sicuro e di qualità.

#### **Obiettivo n 3**

#### **Incremento 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 si prederanno i contatti con Seta s.p.a. per verificare la possibilità di migliorare il sistema delle agevolazioni per il personale.

#### **Obiettivo n 4:**

#### **Aggiornamento analisi delle modalità di spostamento degli studenti**

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 2023), costruire e somministrare un nuovo questionario integrato con i dati del gestionale Esse3, al fine di rendere l'adesione significativa. Nel 2024 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. Verrà coinvolto anche il Tavolo Servizi Studenti per acquisire le loro segnalazioni per migliorare la mobilità.

**Obiettivo n 5:****Mantenimento dell'istituto del lavoro agile e telelavoro per ridurre gli spostamenti**

Anche nell'anno 2024 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 alle nuove disposizioni del CCNL2019-21 del PTAB.

**Obiettivo n.6:****Promozione utilizzo di veicoli elettrici**

Per promuovere lo spostamento lento e favorire l'elettrificazione degli spostamenti nel corso dell'anno 2024 si intende 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 la direzione tecnica fornirà 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 provvederà ad 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 ci consentirà di verificare se sia fattibile attivare ulteriori punti di ricarica di auto elettriche all'interno dell'ateneo.

**Obiettivo n 7:****Verifica fattibilità del Bike to work per il personale TAB presso la sede di Modena**

Considerato che è già da due anni che è stato applicata una agevolazione per il personale docente e PTAB avente sede di lavoro presso Reggio Emilia e per quest'anno il Comune di RE non ha attivato questa convenzione si intende 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 potrà essere estesa anche al personale docente. Il costo stimato per l'acquisto dell'app WECITY è di circa 5.000 euro.

**Obiettivo n 8****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 Sostenibile2024 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 si intende partecipare ed aderire alle attività promosse da varie associazioni esperte del settore.

### **Obiettivo n. 9**

### **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, di cui attualmente è presidente il rettore del Politecnico di Milano), 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

### **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 trecentodiciannove milioni novecentoventidue mila ottantotto/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 Fondazione denominata "Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile" (CF 97924630151) con atto a rogito del notaio dott.ssa Susanna Schneider di Settimo Milanese, in data 9 giugno 2022, repertorio n. 167/54, registrato a Milano - DP II in data 27 giugno 2022 al numero 68085 serie 1T.

## 4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

Ai fini dell'aggiornamento annuale del PSCL, l'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia intende aggiornare i dati inerenti alle esigenze ed alle abitudini dei dipendenti circa gli spostamenti e le modalità di trasporto utilizzati, al fine di verificare se gli obiettivi sopraesposti sono stati raggiunti comportando un effettivo incremento del ricorso al trasporto pubblico o alla mobilità dolce (bicicletta). Pertanto entro il 31.12.2025 verrà rielaborato e somministrato un ulteriore questionario rivolto a tutto il personale ed agli studenti.

Si provvederà poi ad analizzare i risultati del questionario somministrato agli studenti nel periodo di immatricolazione per l'anno accademico 223/24.

Come avvenuto (per la prima volta) nel 2018, anche nel 2023 l'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia ha partecipato, al ranking internazionale di Green Metric, sono già stati avviati incontri preparatori e programmatici per la raccolta documentale e dei dati necessari per la partecipazione anche all'edizione 2024.

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 CO<sub>2</sub> 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 4 anni:



Nel 2023 Unimore si è classificato alla posizione 309 su 1183 Atenei partecipanti. Per quanto riguarda la classifica basata sulle sole Università Italiane, Unimore è posizionato 17 su 32 partecipanti. Qui sotto i risultati indicati per ognuno dei 6 settori inclusi nel ranking per il 2023



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