

# **Piano per gli spostamenti casa-lavoro in UNIMORE – Triennio 2021/23**

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

**Approvato dal Consiglio di Amministrazione del xx/xx/20xx**

# Indice

<b>1 PREMESSA</b>	<b>PAG.3</b>
<b>2 PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI</b>	<b>PAG 5</b>
2.1 <b>Analisi delle condizioni strutturali dell'ateneo e dell'offerta di trasporto</b>	
2.1.1 Condizioni strutturali	PAG 5
Personale strutturato in servizio alla data dell'1.1.2021	PAG 5
Servizi di trasporto aziendali	PAG 7
Aree di sosta riservate per i dipendenti	PAG 7
Orario di lavoro: orari di apertura e di chiusura per ciascuna giornata della settimana	PAG 7
2.1.2 Condizioni dell'offerta di trasporto	PAG 8
a) Rettorato	PAG 8
b) San Geminiano	PAG 14
c) Sant'Eufemia	PAG 16
d) Foro Boario	PAG 18
e) Orto Botanico	PAG 21
f) Campus di Ingegneria	PAG 24
g) Campus Via Campi	PAG 26
h) Policlinico e Baggiovara	PAG 28
i) Piazzale Europa Tecnopolo	PAG 34
j) Viale Amendola	PAG 37
k) Via Allegri	PAG 39
l) Via Timavo	PAG 43
2.1.3 <b>Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro</b>	<b>PAG 46</b>
2.1.4 <b>Analisi della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro</b>	<b>PAG 52</b>
<b>3 PARTE PROGETTUALE</b>	<b>PAG 56</b>
3.1.1 Azioni intraprese in UNIMORE	PAG 56
3.1.2 Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti	PAG 60
3.1.3 <b>Descrizione delle misure da implementare per il triennio 2021/23 e dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure</b>	<b>PAG 60</b>
3.1.4 <b>Programma di implementazione</b>	<b>PAG 64</b>
<b>4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO</b>	<b>PAG 66</b>

---

## 1. Premessa

Per mobilità sostenibile si intende un "sistema organizzativo dei trasporti che offre i mezzi e le opportunità per soddisfare i bisogni economici, ambientali e sociali in modo efficiente ed equo, minimizzando gli impatti negativi, che possono essere evitati o ridotti e i relativi costi, e prendendo in considerazione un ampio contesto spazio-temporale" (Commissione Europea del 20/02/1998).

Il primo provvedimento rivolto alle amministrazioni pubbliche è il Decreto del Ministro dell'Ambiente del 27 marzo 1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" e s.m.i. (Decreto Ronchi) che prevedeva che le imprese e gli enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e le imprese con complessivamente più di 800 addetti ubicate nei comuni ritenuti a rischio di inquinamento atmosferico si dovessero dotare di un responsabile della mobilità aziendale (Mobility Manager), con specifica competenza nell'organizzazione delle modalità di trasporto dei propri addetti nei percorsi casa-lavoro e che adottino un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) relativo al proprio personale dipendente, finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico.

Tale provvedimento è rimasto pressoché inattuato dalla maggioranza degli enti pubblici in quanto non era prevista una sanzione per gli inadempienti.

Rimane però importantissimo e di portata attuale la necessità di trovare soluzioni per ridurre il traffico veicolare privato in itinere e delle sue nocive conseguenze, viste soprattutto con una preoccupazione di tipo ambientale: inquinamento atmosferico, consumo di energia ed emissioni di gas serra. Con tali obiettivi, il Piano degli spostamenti dovrebbe cercare di ottimizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, facendo pian piano ridurre il ricorso all'auto privata a favore di soluzioni di trasporto a basso impatto ambientale (principalmente trasporto pubblico, mobilità ciclabile, mobilità dolce e car pooling)

In questi anni di crisi emergenziale legata al Covid-19 è emersa ancora più forte la necessità di dotarsi di questo strumento visto che la situazione di emergenza ha portato i cittadini ad utilizzare molto più l'auto come mezzo di trasporto e ridurre fortemente l'utilizzo dei mezzi pubblici. Il quadro normativo ha poi portato alla revisione del decreto Ronchi mediante l'approvazione del Decreto Rilancio (Decreto Legge decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con legge di conversione 17 luglio 2020, n. 77) che all'art. 229 – comma 4 -ha previsto quanto segue: *"Al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile. Il Mobility Manager promuove, anche collaborando all'adozione del piano di mobilità sostenibile, la realizzazione di*

*interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di interventi di mobilità sostenibile. Per le pubbliche amministrazioni tale figura è scelta tra il personale in ruolo. Con uno o più decreti di natura non regolamentare del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono definite le modalità attuative delle disposizioni di cui al presente comma. Le amministrazioni pubbliche provvedono all'attuazione del presente comma con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente sui propri bilanci, e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.”*

Il Dec. Int.n.179 del 12 maggio 2021 è emanato in attuazione dell'articolo 229, comma 4, del DL 34/2020, convertito dalla legge 77/2020 e mira al ridurre il traffico veicolare privato nelle grandi città contribuendo alla riduzione delle emissioni in una ottica di mobilità sostenibile.

Il Piano va inviato al Comune competente entro 15 giorni dall'adozione.

.

Le finalità di tale piano per le università possono essere riassunte nei seguenti punti:

- Promuovere il mobility management
- Promuovere la scelta di mezzi di trasporto a basso impatto ambientale
- Ridurre l'utilizzo dell'auto privata
- supporto e promozione dell'uso del mezzo di trasporto collettivo per i lavoratori e gli studenti;
- Sensibilizzare alle problematiche ambientali
- azioni concrete volte a mappare le abitudini della comunità universitaria
- Incentivare la sperimentazione di nuovi servizi di trasporto a basso impatto ambientale
- studiare soluzioni innovative in sinergia con le imprese e con il territorio

I vantaggi complessivi dei progetti per i lavoratori e gli studenti sono:

- minori costi del trasporto, sia in termini temporali che economici;
- riduzione dei tempi di spostamento;
- possibilità di sussidi economici;
- diminuzione del rischio di incidenti;
- maggiore regolarità nei tempi di trasporto;
- minori stress psicofisici per la guida nel traffico;
- aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che già utilizzano modi alternativi.

I vantaggi che ne possono derivare a livello sociale per la collettività sono individuabili in:

- riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
- riduzione del numero di incidenti;
- decongestione delle strade;

- riduzione dei tempi di trasporto.
- sinergia con gli enti locali nell'attuazione delle strategie comuni di valorizzazione del territorio.

## 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'1.1.2021

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

##### SEDI DI MODENA

##### SEDE: VIA UNIVERSITA'

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	152	14
PERSONALE DOCENTE	0	0
PERSONALE RICERCATORE	0	0

##### SEDE: VIA SAN GEMINIANO

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	16	2
PERSONALE DOCENTE	19	9
PERSONALE RICERCATORE	7	2

##### SEDE: VIA SANT'EUFEMIA

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	21	2
PERSONALE DOCENTE	35	1
PERSONALE RICERCATORE	8	1

##### SEDE: VIA J. BERENGARIO

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	21	5
PERSONALE DOCENTE	46	2
PERSONALE RICERCATORE	15	1

##### SEDE: VIA CADUTI IN GUERRA

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE
--	-------------	----------------

PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	8	0
PERSONALE DOCENTE	2	0
PERSONALE RICERCATORE	1	1

**SEDE: VIA CAMPI**

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	139	14
PERSONALE DOCENTE	155	4
PERSONALE RICERCATORE	68	2

**SEDE: VIA VIVARELLI**

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	32	8
PERSONALE DOCENTE	79	2
PERSONALE RICERCATORE	30	0

**SEDE: LARGO DEL POZZO**

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	96	15
PERSONALE DOCENTE	86	6
PERSONALE RICERCATORE	41	7

**SEDI DI REGGIO EMILIA**

**SEDE: VIA G. AMENDOLA**

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	18	4
PERSONALE DOCENTE	67	1
PERSONALE RICERCATORE	25	0

**SEDE: VIA A. ALLEGRI**

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	31	4
PERSONALE DOCENTE	41	1
PERSONALE RICERCATORE	13	1

**SEDE: VIA TIMAVO ex SEMINARIO VESCOVILE**

PERSONALE RILEVATO ALLA DATA DELL'1.1.2021	TEMPO PIENO	TEMPO PARZIALE	
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	5	0	
PERSONALE DOCENTE	14	1	
PERSONALE RICERCATORE	4	2	
	<b>totali</b>		
PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	<b>539</b>	<b>68</b>	<b>607</b>
PERSONALE DOCENTE	<b>544</b>	<b>27</b>	<b>571</b>
PERSONALE RICERCATORE	<b>212</b>	<b>17</b>	<b>229</b>
	1295	112	1407

## 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 termine (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 porta-biciclette, 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

PSCL							
Dec. Intern. del 12/05/2021 n.79							
AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI							
Dipartimento	n. Posti auto	n. Posti moto	n. Porta biciclette	n. Posti biciclette	Zona deposito monopattini	Spogliatoi con presenza di docc	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	/	/	retrelliere	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 tecnopoloon 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
Baggiovra	/	0	/	/	0	0	non sono presenti dati
Via Amendola	190	0	/	/	0	0	non sono presenti dati, sarebbero da verificare sul posto
Piazzale Europa Tecnopolo	/	0	/	/	0	0	non sono presenti dati
Via Allegrì	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

## 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 08:00 alle ore 19:30 apertura/chiusura del portone di Largo S. Eufemia nr. 13;

- dal lunedì al venerdì dalle ore 08: alle ore 14:00 apertura/chiusura del portone del CLA di Via Bonacorsa.  
- sabato chiuso.

Biblioteca Umanistica: dal lunedì al venerdì 9.00 - 14.00.

**Foro Boario:** Sede di Viale Berengario 51 dal lunedì al venerdì dalle 08:00 alle 19.30

Polo Didattico Fontanelli 11 dal lunedì al venerdì dalle 08:00 alle 19:30

Biblioteca di Economia: mar-mer-gio-ven 9.00 - 17.00 - 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 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 8.00 alle ore 19.00.

**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.

## **2.1.2 Condizioni dell'offerta di trasporto**

### **OFFERTA DI TRASPORTO NEI PRESSI DELLA SEDE DELL'ATENEO** (distanza max 500m)

#### **a) Sede Rettorato Via Università 4 CAP 41121**

**nodi interscambio= nessuno**

**stazioni ferroviarie= nessuna**

**fermate bus/filobus**

Le fermate del Bus sono rappresentate nella figura n. 3



*Figura n.3- Fermate del Bus nell'area del Rettorato*



Vi sono diverse linee di autobus (Azienda Seta s.p.a.) i cui percorsi vengono rappresentati nella seguente figura n.4:

*Figura n.4– Percorsi delle linee di bus di SETA S.p.a.*



### **car sharing**

Il Comune di Modena sta esplorando la fattibilità anche a Modena del servizio di car sharing Corrente di Tper, già attivo in altre città come Bologna, Casalecchio di Reno e Ferrara. L'emergenza sanitaria però ha portato alla sospensione dell'approfondimento e sarà necessario capire se e quando sarà possibile attivarlo.

### **scooter sharing**

La zona non è servita da questo servizio

### **Bike sharing**

#### **C'entro in bici**

Il servizio bike sharing più diffuso in città, distribuito presso 42 punti di prelievo dislocati presso parcheggi, stazioni e servizi di pubblica utilità. Per usufruire del servizio è necessario compilare il modulo di iscrizione e versare la cauzione di 20 euro per ottenere un'apposita chiave che consentirà il prelievo della bicicletta dalle rastrelliere presenti in città. In caso fosse restituita la chiavetta sarà restituita anche la cauzione.

Chi può usarlo

Il servizio può essere utilizzato solo da persone con età superiore ai 18 anni e residenti oppure domiciliati o che svolgono attività lavorativa nel territorio della provincia di Modena. Sono inoltre ammessi al servizio anche i turisti.

Orari

Le biciclette sono disponibili tutti i giorni dalle ore 7:00 alle ore 24:00.

### **Bike Sharing a Flusso Libero**

Come funziona

Il Bike Sharing a Flusso Libero si caratterizza per l'assenza delle stazioni distribuite nella città, ma per il fatto che le 50 biciclette a disposizione contengono un dispositivo GPS in grado di geolocalizzarle.

Come iscriversi

Per accedere al servizio è necessario scaricare l'applicazione Moovas Tribe, disponibile sia per IOS che per Android. Una volta inseriti i dati necessari, ovvero carta di credito e i dati personali, si può optare per il servizio a tempo, continuativo per 8 ore oppure mensile.

Chi può utilizzarlo

Lo posso utilizzare tutti, sia modenesi che turisti.

Quanto costa

- Pay as you Go (singolo utilizzo) = 0,90 euro ogni 15 minuti;
- 8 For You (pass giornaliero di 8 ore) = 14 euro;
- 30 Days = 25 euro;
- 365 Days = 99 euro.

La zona del Rettorato è servita da un servizio di bike sharing come indicato nella seguente Tabella:

<b>postazioni c'entro in bici</b>		
<b>INDIRIZZO</b>	<b>N° rastrelliere (con 4 bici)</b>	<b>N° bici totali</b>
Corso Canalchiaro 159	1	4
Corso Canalgrande 28/30 (Università Mo-Re)	1	4
Corso Canalgrande 103 (Biblioteca Delfini)	2	8
Piazzetta degli Erri 2/4	1	4
V.le Martiri della Libertà (Teatro Storchi)	1	4
P.zza Matteotti 158	1	4
V.le Rimembranze 2 (Monumento ai Caduti)	1	4
Via Scudari 8 (Municipio, Uffici Comunali)	2	8
<b>Totale</b>	<b>10</b>	<b>40</b>

Figura n.5: punti di prelievo "Centro in bici"



### **monopattini in Sharing**

E' previsto un servizio di monopattini in sharing. Per utilizzare il servizio è necessario scaricare apposite App. Sui siti sono inoltre disponibili le informazioni circa le modalità di utilizzo del servizio e i requisiti.

#### **Aziende autorizzate:**

**1) Link Your City Italia S.r.l.** con sede legale in Torino (TO), in Corso Re Umberto n. 7.  
CONTATTI per l'utente:

- indirizzo mail: [support@link.city](mailto:support@link.city)
- indirizzo pec: [linkyourcityitalia@legalmail.it](mailto:linkyourcityitalia@legalmail.it)
- telefono assistenza clienti: 011 19623335
- sito web: <https://www.link.city> (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.

**2) Bird Rides Italy S.r.l.** con sede legale a Milano (MI), in Piazza Belgioioso n. 2.

CONTATTI per l'utente:

- indirizzo mail: [ciao@bird.co](mailto:ciao@bird.co)
- indirizzo pec: [birdridesitaly@unapec.it](mailto:birdridesitaly@unapec.it)
- telefono assistenza clienti: +39 02 3045 0263
- sito web: <https://www.bird.co/> (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 hanno l'obbligo di indossare idoneo casco protettivo come da normativa).

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

**4) 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](mailto:support@helbiz.com) - [lorenzo.mori@helbiz.com](mailto:lorenzo.mori@helbiz.com)
- indirizzo pec: [helbizitaliasrl@legalmail.it](mailto: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).

**5) 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](mailto:support@voiapp.io)
- indirizzo pec: [voiapp@pec.it](mailto: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

**6) Togo Mobility Srl** con sede legale in Modena (MO) in Via Selmi 36/38, 41121, Modena

CONTATTI per l'utente:

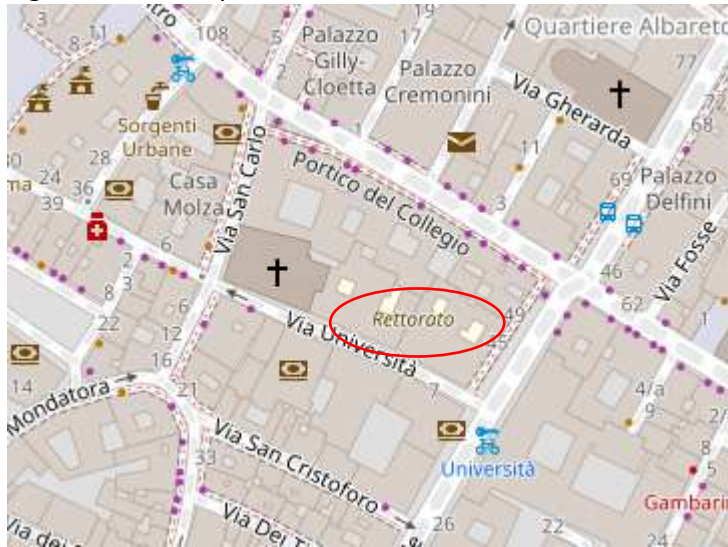
- indirizzo mail: [support@togoride.it](mailto:support@togoride.it)
- indirizzo pec: [togomobility@pec.it](mailto:togomobility@pec.it)
- telefono assistenza clienti: 059 8753183 - 329 7451593
- sito web: [www.togoride.it](http://www.togoride.it) (sul sito link per download App mobile)

Il servizio è aperto dalle 7 alle 22 a tutti gli utilizzatori che hanno compiuto il 14esimo anno di età (l'account dell'utilizzatore in età compresa tra 14 e 18 anni deve essere registrato dal genitore o tutore legale che presta il consenso. Tali utenti hanno l'obbligo di indossare idoneo casco).

### **Piste ciclabili/ciclopeditali**

La zona è interamente percorribile tramite bicicletta essendo zona ZTL come da figura n. 6:

*Figura n.6: zone percorribili in bicicletta nell'area adiacente al Rettorato*



### Aree di sosta

La maggior parte dei parcheggi a pagamento sono intorno al centro storico con una tariffa oraria ordinaria dalle 8.00 alle 20.00 di circa 1,12 euro l'ora (con tariffe differenziate in base alla distanza dal centro). Il secondo parcheggio comodo è quello del **Modena Park**, che si trova nella zona nord-ovest del centro storico.

In fase di pagamento della sosta al parcometro è necessario inserire la targa del veicolo attraverso apposito tastierino. L'inserimento della targa è necessario anche per la sosta gratuita di 15 minuti. Non c'è più l'obbligo di esporre il ticket di pagamento sul veicolo.

Oltre che con le colonnine in loco è possibile pagare i parcheggi anche tramite app con My Cicero, Telepass o Easy park.

Un'area di sosta utilizzabile è quella di largo Sant'Agostino. Posto subito prima del varco di accesso alla ZTL, il parcheggio di largo Sant'Agostino (vedi posizione sulla figura n.7 sottostante) è sicuramente il parcheggio più vicino al centro storico; ha una capacità complessiva di 90 posti ed è gestito dalla società comunale Modena parcheggi spa.

Vista la sua posizione strategica è comunque molto difficile trovare un posto libero. Il parcheggio non è custodito

*Figura n.7: Aree di sosta nelle vicinanze del Rettorato*



## Area pedonale ZTL

L'area è situata in zona ZTL

### b) San Geminiano (MO) Via San Geminiano n. 3, CAP 41121

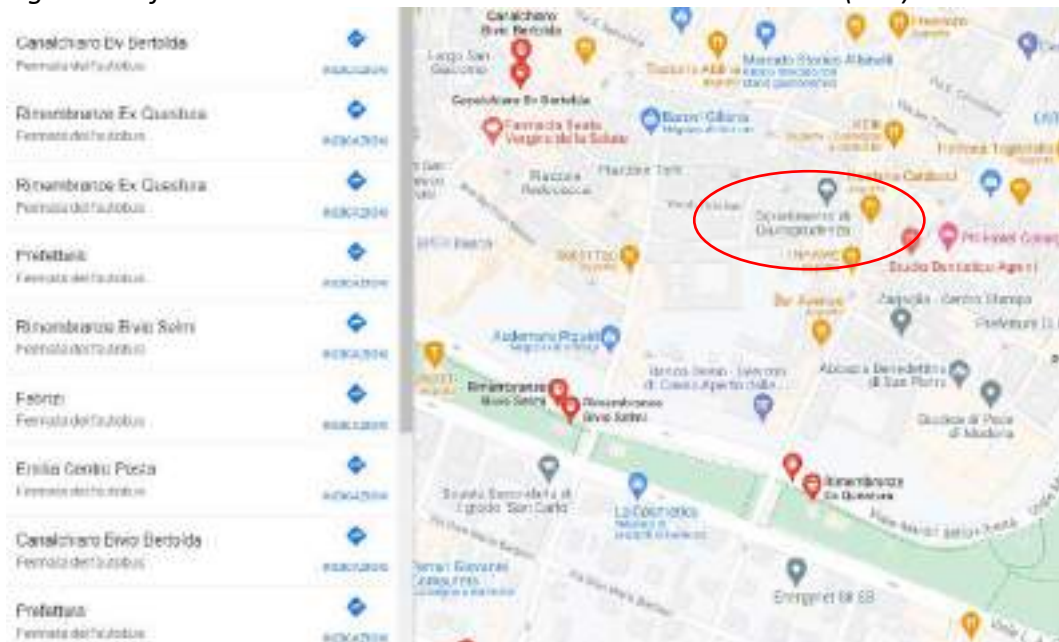
**nodi interscambio= nessuno**

**stazioni ferroviarie =nessuna**

**fermate bus/filobus**

Le fermate dei bus sono rappresentate nella figura n.8:

*Figura n.8: fermate dei bus nell'area adiacente a San Geminiano (MO)*



**car sharing**

La zona non è servita da tale servizio.

**scooter sharing**

La zona non è servita da questo servizio.

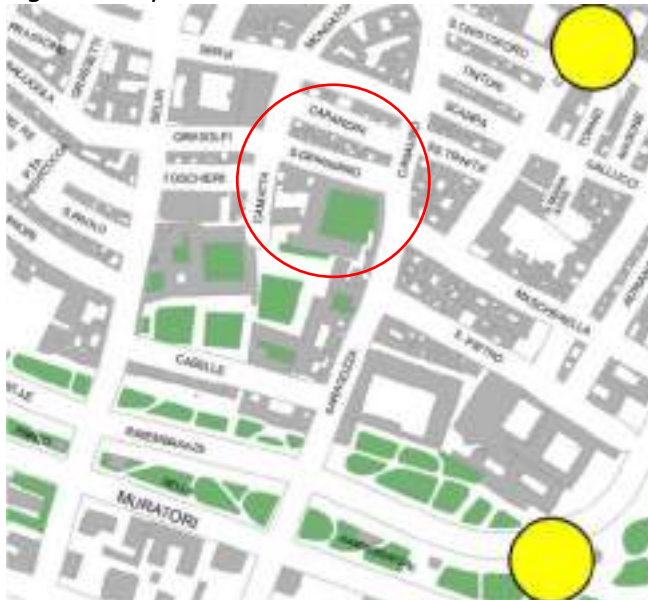
**Bike sharing**

La zona è servita da un servizio di Bike sharing in vari punti come indicato nella tabella seguente e Figura n. 9



postazioni c'entro in bici		
INDIRIZZO	N° rastrelliere (con 4 bici)	N° bici totali
Corso Canalchiaro 159	1	4
Corso Canalgrande 28/30 (Università Mo-Re)	1	4
Corso Canalgrande 103 (Biblioteca Delfini)	2	8
Piazzetta degli Erri 2/4	1	4
V.le Martiri della Libertà (Teatro Storchi)	1	4
P.zza Matteotti 158	1	4
V.le Rimembranze 2 (Monumento ai Caduti)	1	4
Via Scudari 8 (Municipio, Uffici Comunali)	2	8

*Figura n.9: postazioni “Centro in bici” nella zona adiacente a San Geminiano*



#### **monopattini in Sharing**

Vedi quanto già indicato al punto 2.1.1.a)

#### **Piste ciclabili/ciclopeditoni**

La zona è interamente percorribile tramite biciletta essendo zona ZTL vedi figura n. 10

Per le aree sosta vedi quanto descritto al punto a)

La zona è pedonale/ZTL

**nodi interscambio= nessuno**

**stazioni ferroviarie=nessuna**

Anche la zona di largo sant'Eufemia è servita da varie linee di autobus (Fig n.11)

[illegible]

La zona non è servita da tale servizio.

La zona non offre questo servizio.

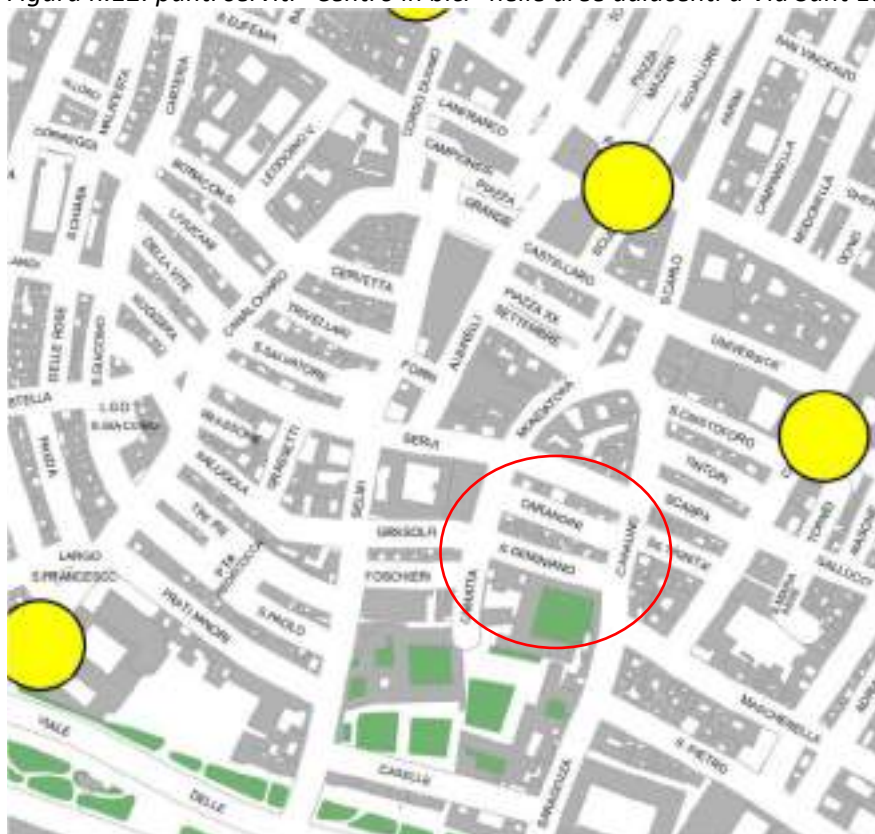


## Bike sharing

La zona è servita da punti di Bike Sharing come da tabella e Figura n. 12

postazioni c'entro in bici		
INDIRIZZO	N° rastrelliere (con 4 bici)	N° bici totali
Corso Canalchiaro 159	1	4
Corso Canalgrande 28/30 (Università Mo-Re)	1	4
Corso Canalgrande 103 (Biblioteca Delfini)	2	8
Piazzetta degli Erri 2/4	1	4
V.le Martiri della Libertà (Teatro Storchi)	1	4
P.zza Matteotti 158	1	4
V.le Rimembranze 2 (Monumento ai Caduti)	1	4
Via Scudari 8 (Municipio, Uffici Comunali)	2	8

Figura n.12: punti serviti “Centro in bici” nelle aree adiacenti a Via Sant’Eufemia



## monopattini in Sharing

Vedi quanto già indicato al punto 2.1.1.a).

## Piste ciclabili/ciclopedonali

La zona è ZTL interamente percorribile tramite bicicletta vedi figura n.13 (linea tratteggiata rossa).

Per le aree sosta vedi quanto descritto al punto a)

La zona è pedonale/ZTL

**nodi interscambio**

I parcheggi scambiatori possono essere rappresentati come da fig.14

## Aree sosta

La zona viali comprende le vie con il colore rosso Da lunedì a sabato 8.00/13.00 e 14.30/20.00 Euro 1,20 all'ora (vedi figura precedente n.7)

Il "Parcheggio del centro" è un parcheggio interrato che si sviluppa sotto la superficie del Parco Novi Sad di Modena ed è situato in prossimità del centro storico della città. Il parcheggio è accessibile con le automobili da due rampe, la prima posta in via Achille Fontanelli 18 (all'incrocio semaforico con Corso Cavour) e la seconda in viale Monte Kosica (di fronte all'ingresso delle Scuole Barozzi). Il parcheggio è a pagamento (Vedi figura precedente n. 7) Il parcheggio interrato è uno dei più importanti parcheggi in struttura della regione, dotato delle più moderne tecnologie impiantistiche orientate al comfort ed alla sicurezza degli utenti ed in grado di ospitare 1.720 auto:

1320 posti auto destinati alla sosta a rotazione e alle auto degli utenti in possesso di abbonamento; 342 box da assegnare in diritto di superficie per 99 anni; 58 posti auto da assegnare in diritto di superficie per 99 anni. Gli utenti del parcheggio Novi Sad possono usufruire di un servizio navetta attivo 365 giorni all'anno che collega la struttura con i principali punti di attrattività del centro storico. Nelle ore notturne è disponibile un servizio taxi a chiamata che permette di raggiungere direttamente la propria abitazione all'interno del centro storico. Entrambi questi servizi sono fruibili gratuitamente dai possessori di box e posti auto all'interno del parcheggio Novi Sad e dai titolari di abbonamento. È infine attivato un servizio di noleggio biciclette, integrativo al servizio del Comune di Modena "C'entro in bici". (Vedi figura n.15)

*Figura n.15: parcheggi nelle vicinanze del foro Boario (MO)*

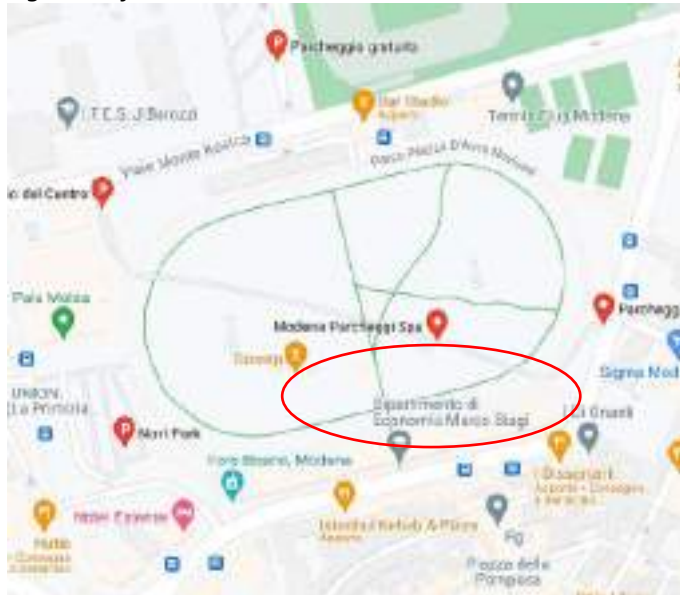


**stazioni ferroviarie=nessuna**

**fermate bus/filobus**

la zona è servita ampiamente dalla rete di autobus (vedi Fig. n. 16)

Fig. n.16: fermate del bus nelle zone adiacenti al Foro Boario (MO)



### car sharing

La zona non è servita da car sharing.

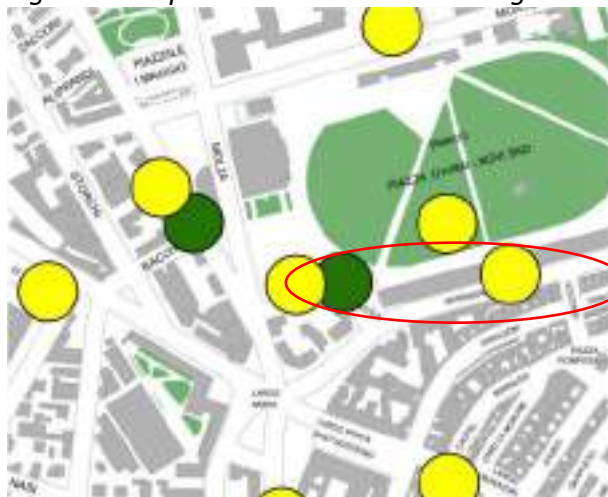
### scooter sharing



la zona non è servita da scooter sharing.

### Bike sharing e aree sosta Bici

La zona è ampiamente servita da punti di Bike sharing come indicato nella Figura n.17

Figura n.17: punti serviti da bike sharing nella zona adiacente al Foro Boario



Legenda:   
 punti di prelievo Centroinbici   
 Depositi protetti

### monopattini in Sharing

Vedi quanto già indicato al punto 2.1.1.a).

La zona è circondata da una pista ciclabile e varie aree di percorrenza vedi figura n.18

*Fig.n. 18: Aree ciclabili nelle zone adiacenti al Foro Boario*



### Area pedonale ZTL

**e) Orto Botanico (MO) Viale Caduti in Guerra n.127, CAP 41121**

**nodi interscambio= nessuno**

## stazioni ferroviarie

La stazione ferroviaria è situata a 750 mt e per raggiungerla dall'orto botanico si impiegano circa 10 minuti a piedi.

**fermate bus/filobus**

Le fermate del bus nell'area adiacente all'Orto Botanico sono indicate in figura n.19

*Figura n.19: fermate del bus nella zona adiacente all'orto Botanico (MO)*





**car sharing**

La zona non è servita da car sharing.

**Scooter sharing**

La zona non è servita dal servizio di scooter sharing.

**Bike sharing**

Vi sono vari punti di noleggio delle biciclette come da figura n.20

postazioni c'entro in bici		
INDIRIZZO	N° rastrelliere (con 4 bici)	N° bici totali
Via Caduti in Guerra 127 (Orto Botanico)	1	4
Via Poletti 77	1	4
<b>TOTALE</b>	<b>2</b>	<b>8</b>

*Figura n.20: punti di prelievo Centroinbici nella zona adiacente all'Orto Botanico*

**monopattini in Sharing**

Vedi quanto già indicato al punto 2.1.1.a).

**Piste ciclabili/ciclopeditoni**

La zona è servita da piste ciclabili come da figura n. 21

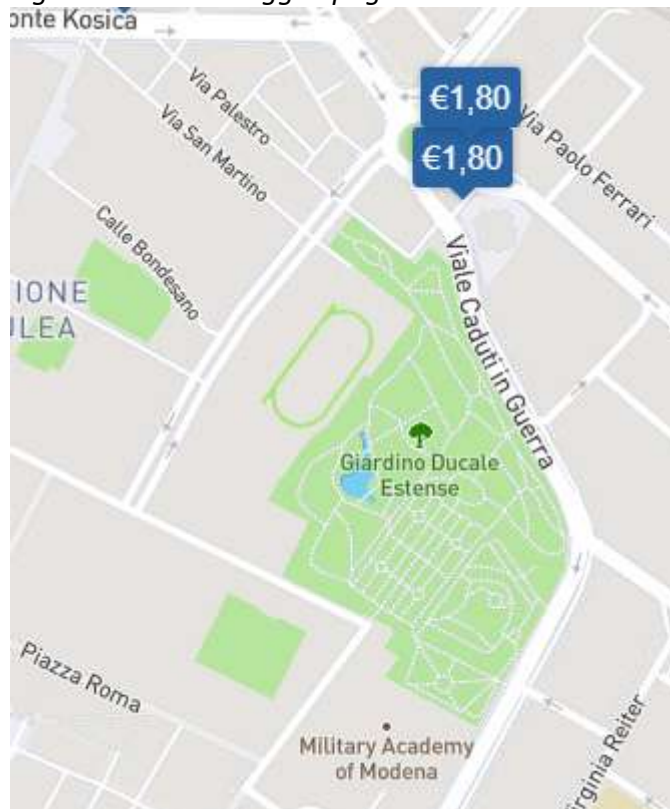
*Figura n.21: Piste ciclabili presenti nella zona adiacente all'Orto Botanico*



### **Aree di sosta**

Nelle immediate vicinanze dell'Orto botanico vi sono parcheggi a pagamento come da Figura n. 22

*Figura n.22: Parcheggi a pagamento nell'area adiacente all'Orto Botanico*



### **Area pedonale ZTL**

La zona non è ZTL.

**f) Campus Ingegneria (MO), Via Pietro Vivarelli n.10, CAP 41125**

**nodi interscambio**

Nella zona è situato un parcheggio scambiatore Gottardi con sosta gratuita ed una capacità complessiva di 250 posti.

Il parcheggio non è custodito. (Vedi figura n.23)

*Figura n.23: Nodi di interscambio nell'area del campus di Ingegneria (MO)*



È consigliato per:

Raggiungere la Piazza Grande: Linea bus 16 minuti

Andare in Piazza XX Settembre: Linea bus 16 minuti

Andare in via Emilia Centro: Linea bus 16 minuti

Il parcheggio è collegato con il centro storico dalle seguenti linee:

linea 7a Gottardi - P.zza Roma - Gramsci con frequenza 20 minuti

linea 9 Marzaglia N. - Cittanova - Gottardi - con frequenza 22 minuti

**stazioni ferroviarie= nessuna**

**fermate bus/filobus**

Le fermate del bus sono rappresentate nella figura n.24

*Figura n.24: Fermate bus nella zona adiacente al campus di Ingegneria (MO)*





**car sharing**

La zona non è servita da car sharing.

**scooter sharing**

La zona non è servita dal servizio di scooter sharing.

**Bike sharing**

La zona è servita da un servizio di Bike Sharing come da Figura n.25

*Figura n.25: punti di prelievo Centroinbici nella zona adiacente al campus di Ingegneria e campus di Via Campi (MO)*

**monopattini in Sharing**

Vedi quanto già indicato al punto 2.1.1.a).

**Piste ciclabili/ciclopeditoni**

La zona è servita da piste ciclabili come da figura n. 26

*Figura n.26: Piste ciclabili nell'area adiacente al campus di Ingegneria (MO)*



### Aree di sosta

In questa area è disponibile il parcheggio scambiatore di Gottardi e un numero elevato di posti auto come in figura n. 27:

*Figura n.27: Aree di sosta nell'area del campus di Ingegneria (MO)*



### Area pedonale ZTL

La zona è percorribile dalle auto.

### g) Campus di Via Campi, Via G. Campi n. 103/213/287, CAP 41125

**nodi interscambio= nessuno**

**stazioni ferroviarie= nessuno**

### fermate bus/filobus

Le fermate del bus sono rappresentate nella figura n.28

*Figura n.28: Fermate del bus nell'area adiacente al campus di via Campi (MO)*



**car sharing**

La zona non è servita da car sharing.

**scooter sharing**

La zona non è servita da questo servizio.

**Bike sharing**

La zona è servita da questo servizio anche se distante più di 500mt. Come da figura n.25 soprariportata.

**monopattini in Sharing**

Vedi quanto già indicato al punto 2.1.1.a).

**Piste ciclabili/ciclopedonali**

La zona è servita da piste ciclabili come da figura n. 29:

*Figura n.29: Piste ciclabili presenti nell'area del campus di via Campi(MO)*

**Aree di sosta**

La zona è servita da un parcheggio gratuito (Parcheggio 2) ed ampi parcheggi riservati agli studenti (si accede tramite badge) gratuiti, come da figure n. 30 e n. 31

*Figura n. 30: Aree di sosta presenti nell'area adiacente al campus di via Campi(MO)*



*Figura n. 31 Aree di sosta adiacenti al Campus di Via Campi*



### **Area pedonale ZTL**

La zona è percorribile dalle auto.

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

**nodi interscambio= nessuno**

**stazioni ferroviarie**

non vi sono fermate di stazione ferroviaria nelle immediate vicinanze.

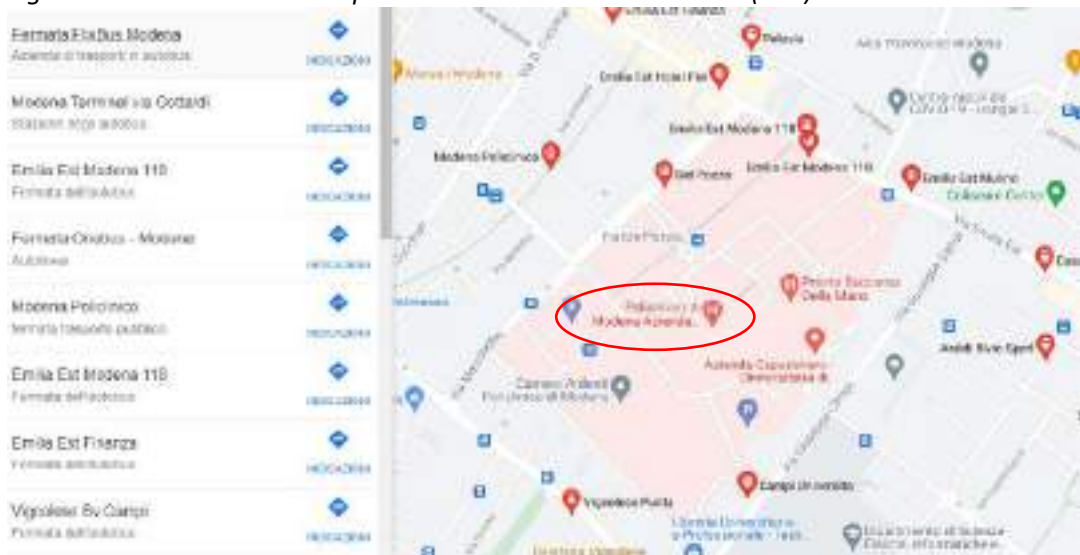
**fermate bus/filobus**

Le fermate dell'autobus sono indicate nelle seguenti figure n.32 e n.33:

Figura n.32: Fermate del bus presenti nella zona adiacente all'area di Baggiovara (MO):



Figura n.33: Fermate del bus presenti nella zona del Policlinico (MO)



### car sharing

La zona non è servita da car sharing.

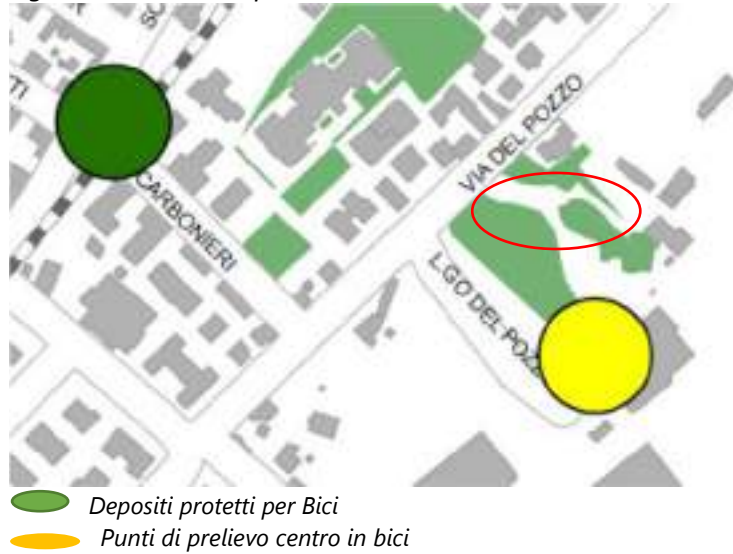
### scooter sharing

La zona non è servita dal servizio di scooter sharing.

### Bike sharing

La zona è servita da punti di Bike Sharing come da figura n.34:

Figura n.34: Punti di prelievo Centro in bici nella zona adiacente al Policlinico:



### **monopattini in Sharing**

Vedi quanto già indicato al punto 2.1.1.a).

### **Piste ciclabili/ciclopedonali**

Le zone ciclabili del policlinico sono rappresentate in figura n.35:

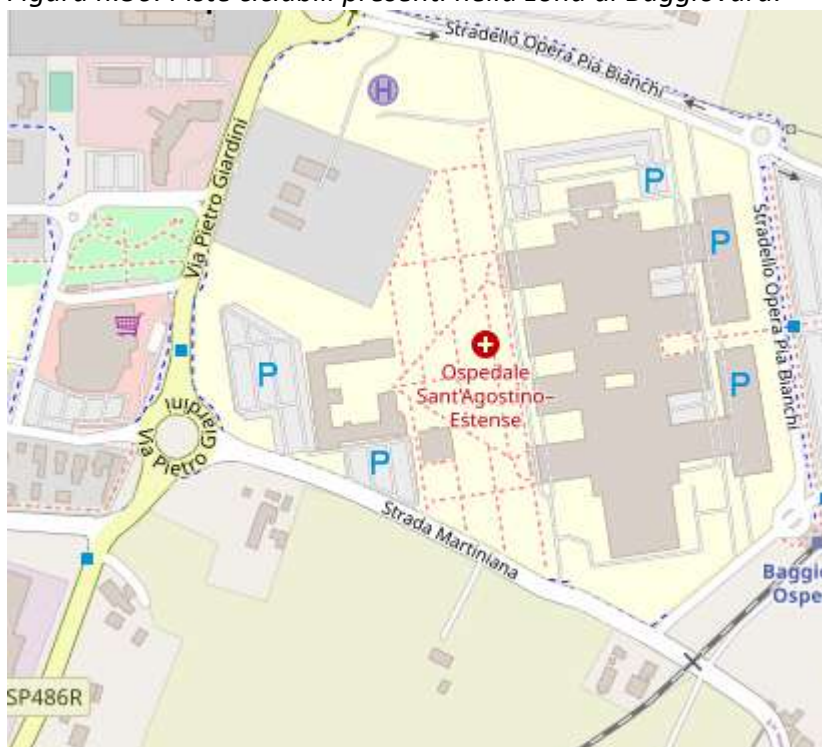
Figura n.35: Piste ciclabili presenti nella zona del Policlinico (MO)



Per la zona di Baggiovara le ciclabili sono rappresentate nella figura n.36:



Figura n.36: Piste ciclabili presenti nella zona di Baggiovara:



### Aree di sosta

Il nuovo Piano Viabilità e Sosta varato dal Policlinico di Modena intende rispondere in modo qualificato alle esigenze delle diverse persone che accedono all'ospedale per curarsi, per lavorare o per prestare assistenza.

L'obiettivo primario è agevolare l'accesso ai luoghi di cura di chi ne ha bisogno. Un altro obiettivo è quello di ridurre progressivamente il traffico interno e di favorire l'accesso all'ospedale tramite mezzi alternativi all'automobile.

Dal punto di vista della circolazione viaria la principale novità per i cittadini e i dipendenti è costituita dal fatto che il tratto di strada davanti alla chiesa che consentiva il passaggio delle auto tra via Campi e via del Pozzo è stato reso pedonale. Le auto che entrano da via del Pozzo non possono uscire da via Campi e viceversa. Per coloro che entrano da via Campi (accesso riservato ai dipendenti) è stata prevista una nuova strada di uscita che conduce a via Marzabotto.

Questa operazione di razionalizzazione è stata condotta senza diminuire il numero di posti auto dell'area ospedaliera che restano 2.595 posti auto, il 78% dei quali gratuiti, 597 posti (21,8%) sono, a pagamento, nel Parcheggio gestito dall'ACI.

Questo dato colloca il Policlinico al di sopra della media regionale, fatto non trascurabile in un ospedale che, di fatto, si trova nel centro cittadino.

Un intervento da 356.757,50 euro che ha comportato una razionalizzazione dei flussi di automobili, un potenziamento dei posti auto dedicati alle categorie più fragili e una maggiore attenzione alla mobilità alternativa, grazie anche alla costruzione di tre box biciclette videosorvegliati per 130 posti riservati ai dipendenti in modo da incentivare l'utilizzo delle due ruote per recarsi al lavoro.

Ingresso principale di via del Pozzo

L'accesso principale per chi è diretto al Policlinico rimane quello da via del Pozzo.

Con l'autovettura è necessario ritirare il biglietto di sosta dalla nuova colonnina che si trova in prossimità delle due corsie di entrata.

Il permesso è gratuito, ha una validità di 120' minuti e consente di parcheggiare negli spazi bianchi. Stiamo parlando di circa 540 posti auto gratuiti e a tempo che si trovano principalmente nel retro del Self service Rita, lungo il viale che conduce al Padiglione Beccaria e nei viali perimetrali dell'area ospedaliera.

Il permesso va esposto bene in vista sul cruscotto dell'auto.

**Altri parcheggi**

Intorno all'area ospedaliera sono presenti altri parcheggi completamente gratuiti, in via Emilia, in Via Marzabotto e in Via del Pozzo che consentono un comodo accesso pedonale al Policlinico. Si tratta di oltre 800 posti gratuiti, alcuni con disco orario, altri senza limiti di tempo. A questi si aggiunge poi un parcheggio a pagamento gestito dall'ACI nei pressi dell'ingresso di via del Pozzo (567 posti).

**Accesso al Pronto Soccorso**

L'accesso avviene da via Campi dove è presente un parcheggio gratuito e senza limiti di tempo riservato ad accogliere le persone che vi si recano in condizioni di emergenza a 57 posti complessivi di cui 7 per i disabili, 4 per le ambulanze, 1 per la Polizia penitenziaria. Le ambulanze e i mezzi di soccorso pubblico possono parcheggiare, invece, negli spazi a loro riservati davanti agli ingressi principali e contraddistinti da strisce gialle e la scritta AMB.

Il permesso è rilasciato dagli operatori al momento dell'accettazione e va lasciato bene in vista sul cruscotto

**I permessi speciali**

Ai disabili, ai pazienti oncologici, ai genitori dei piccoli pazienti dell'Oncoematologia Pediatrica, ai pazienti dializzati e ad altri pazienti inseriti in percorsi terapeutici complessi o con difficoltà motorie sono riservati 170 posti auto gratuiti senza limiti di tempo vicino ai luoghi in cui ricevono le cure.

I disabili con il permesso rilasciato dal Comune possono parcheggiare negli spazi contrassegnati dalla linea gialla e dal simbolo della carrozzina (75 posti).

I pazienti in possesso di un permesso rilasciato dal personale del reparto possono parcheggiare negli spazi contrassegnati dalla linea gialla e dalla lettera R.

**Ingresso di via Campi**

È l'ingresso riservato ai dipendenti, al personale universitario e ai collaboratori dell'Azienda Policlinico. Vi si accede con il badge magnetico.

Sono a disposizione posti auto a loro riservati gratuiti e senza limiti di tempo, contrassegnati dalle sigle P5, P51 e P6. L'uscita è da via Campi oppure da via Marzabotto, tramite la nuova strada che si immette nei parcheggi del Poliambulatorio. Si tratta di 450 posti senza limiti di tempo.

**Per chi viene senza auto**

Il Policlinico di Modena è facilmente raggiungibile con mezzi alternativi all'automobile.

**Bicilette:**

I visitatori sono disponibili alcune rastrelliere collocate presso gli ingressi e accessi alle varie strutture. Per i dipendenti sono disponibili tre depositi per biciclette per un totale di 130 posti videosorvegliati e accessibili solo agli autorizzati.

**Autobus:**



La Linea 7 collega il Policlinico con la Stazione dei Treni e quella delle Corriere attraverso e ha ben tre 3 fermate all'interno dell'area ospedaliera: in Via del Pozzo, vicino al Poliambulatorio e in Via Campi.

La linea 9 ha una fermata in via Emilia in prossimità di Via del Pozzo.

Le linee 2 e 4 si fermano in via Marzabotto vicino al Poliambulatorio. Percorsi pedonabili consentono di raggiungere l'ospedale in tranquillità.

Treno:

La tratta Modena–Sassuolo ("Gigetto") unisce il Policlinico alla Stazione ferroviaria di piazzale Manzoni e all'Ospedale di Baggiovara e ha una fermata Modena-Policlinico (Via Carbonieri) in prossimità dell'ingresso principale.

Si veda la figura n. 37

Figura n.37: Aree di sosta nella zona del Policlinico (MO)



La zona è servita dai seguenti parcheggi, come da figura n.38

Figura n.38: Parcheggi a pagamento nella zona del Policlinico (MO)



La zona di Baggiovara è ampiamente servita da parcheggi come da figura n.39 e dotato di un parcheggio interno ed esterno adiacente alla struttura gratuito:

*Figura n.39: Parcheggi nella zona di Baggiovara (MO)*



#### **Area pedonale ZTL**

La zona non è ZTL.

#### **i) Piazzale Europa Tecnopolo (MO) cap 41125**

##### **nodì interscambio:**

Nelle vicinanze vi è il parcheggio scambiatore di via Gottardi come da figura n.40 come indicato al punto f) sopraindicato

*Figura n.40: Parcheggi interscambio nella zona adiacente al Tecnopolo (MO)*



**stazioni ferroviarie= nessuno**

**fermate bus/filobus**

Le fermate del bus sono rappresentate nella figura n.41:

*Figura n.41: Fermate del bus nella zona adiacente al Tecnopolo (MO)*



**car sharing**

La zona non è servita da car sharing.

**scooter sharing**

La zona non è servita da scooter sharing.

**Bike sharing**

La zona è servita da punti di *prelievo centro in bici* come da figura n.25 soprariportata

**monopattini in Sharing**

Vedi quanto già indicato al punto 2.1.1.a).

### Piste ciclabili/ciclopedonali

Le piste ciclabili nella zona del Tecnopolo sono indicate in figura n. 42

*Figura n.42: Piste ciclabili presenti nella zona del Tecnopolo (MO)*



### Aree di sosta

La zona è servita dai seguenti spazi per parcheggio gratuito anche riservati agli studenti, come da figura n. 43

*Figura n.43: parcheggi gratuiti nella zona del Tecnopolo (MO)*



### **Area pedonale ZTL**

La zona non è ZTL.

### **j) Via Amendola (RE), Cap 42122**

#### **nodi interscambio**

Nella zona è presente un parcheggio scambiatore Parcheggio Funakoshi come da figura n. 44 con 174 posti auto, servito da un minibus Linea E gratuito.

*Figura n. 44: Parcheggi scambiatori nella zona di Via Amendola (RE)*



#### **stazioni ferroviarie**

Non ci sono stazioni ferroviarie a meno di 500mt.

#### **fermate bus/filobus**

Le fermate del bus sono rappresentate come da fig. n.45

*Figura n.45: Fermate bus nella zona adiacente a Via Amendola (RE)*



### **car sharing**

Non vi sono servizi di car sharing nelle vicinanze

### **scooter sharing**

Nella zona non ci sono punti di scooter sharing. Ve n'è uno a 3 Km in via Fontanesi

### **Bike sharing**

La zona non è servita da Bike sharing. L'unica area servita da Bike sharing è situata in Via Turri vicino alla stazione dei treni. Ve n'è un'altra in via Cecati che attualmente è chiusa per ristrutturazione

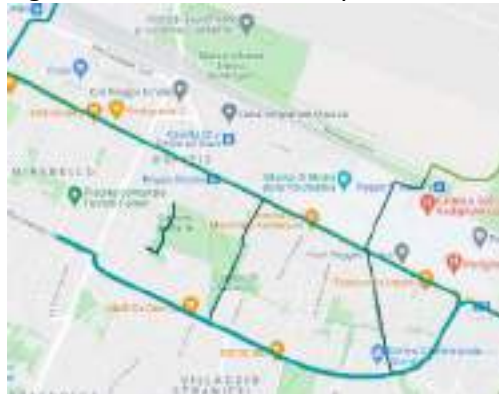
### **monopattini in Sharing**

Vedi seguente punto k)

### **Piste ciclabili/ciclopedonali**

La zona è servita da piste ciclabili come da figura n. 46

*Figura n.46: Piste ciclabili presenti nelle vicinanze di Via Amendola (RE):*



### **Aree di sosta**



La zona è servita da numerosi parcheggi gratuiti serviti da fermate dell'autobus come da figura n. 47:

*Figura n.47: Parcheggi gratuiti presenti nelle vicinanze di Via Amendola (RE)*



### **Area pedonale ZTL**

La zona non è area pedonale

### **k) Via Allegri (RE), Cap 42121**

#### **nodi interscambio**

A meno di 500 metri non ci sono parcheggi di interscambio. Ma a circa a 1,4 KM (17 minuti a piedi) si trova il parcheggio scambiatore del ex Foro Boario ed a circa 1,5 KM (19 minuti a piedi) il parcheggio scambiatore gratuito cecati. Entrambi gratuiti con navetta gratuita.

#### **stazioni ferroviarie**

La stazione ferroviaria è situata a 1,4Km circa 18 minuti a piedi

#### **fermate bus/filobus**

Dalla figura seguente (n 48) sono evidenziate le linee dei bus disponibili anche dalla stazione dei treni

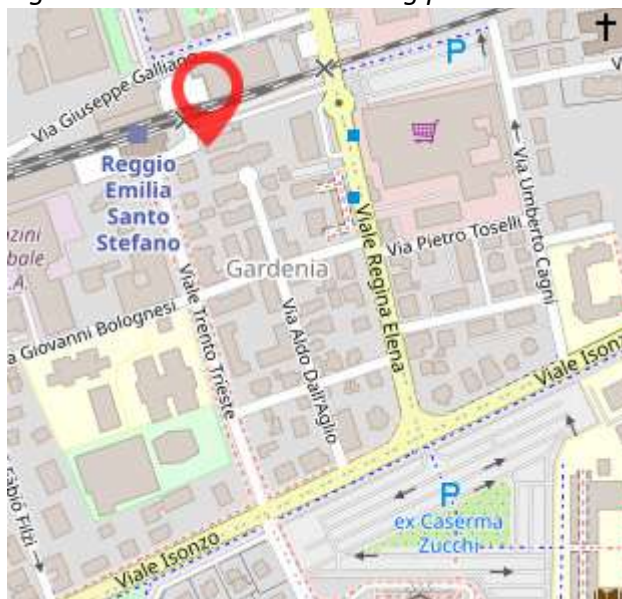
*Figura n.48: Linee bus disponibili per raggiungere via Allegri anche dalla stazione dei treni:*



### **car sharing**

La zona è servita da un punto di car sharing in via Trento Trieste, come da figura n. 49, che dista 670 mt da via allegri 7 minuti a piedi:

*Figura n.49: Punti di car sharing presenti nelle vicinanze di Via Amendola (RE)*



### **scooter sharing**

Il servizio è offerto dal gestore Cooltra situato in Piazzale Fontanesi ma è ad un km circa di distanza

### **Bike sharing**

Vedi lettera j)



## monopattini in Sharing

Reggio Emilia ha lo scorso mese di febbraio ha pubblicato un bando pubblico, al quale hanno risposto 13 società fornitrici monopattini elettrici, per la fornitura di un servizio di monopattini in sharing.

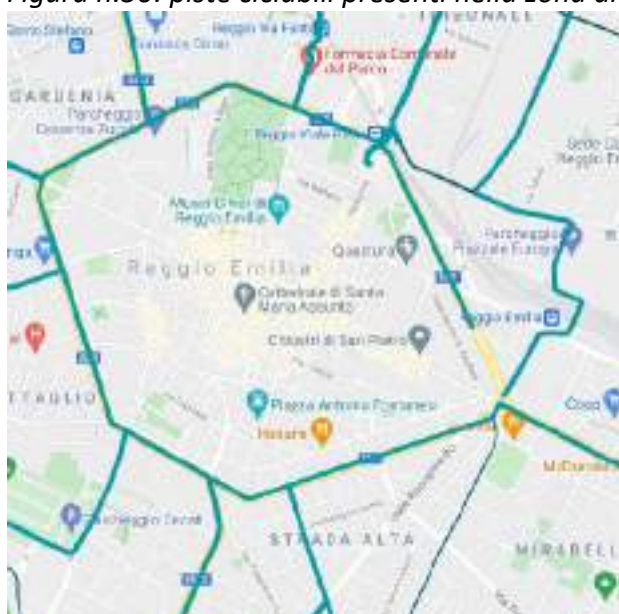
Ogni azienda può immettere in servizio fino a 300 monopattini.

Di queste 13, ad oggi, otto hanno confermato l'Interesse. Si tratta di: Bird Rides, Bit Mobility, E-Factor, Emtransit, Helbiz, Illumia, Voi Technology Italia e Wind Mobility. E due di esse, Helbiz e Wind Mobility, hanno attivato i loro mezzi, per un totale di circa 600 unità.

### Piste ciclabili/ciclopedonali

La zona è ampiamente servita da piste ciclabili, come da figura n.50

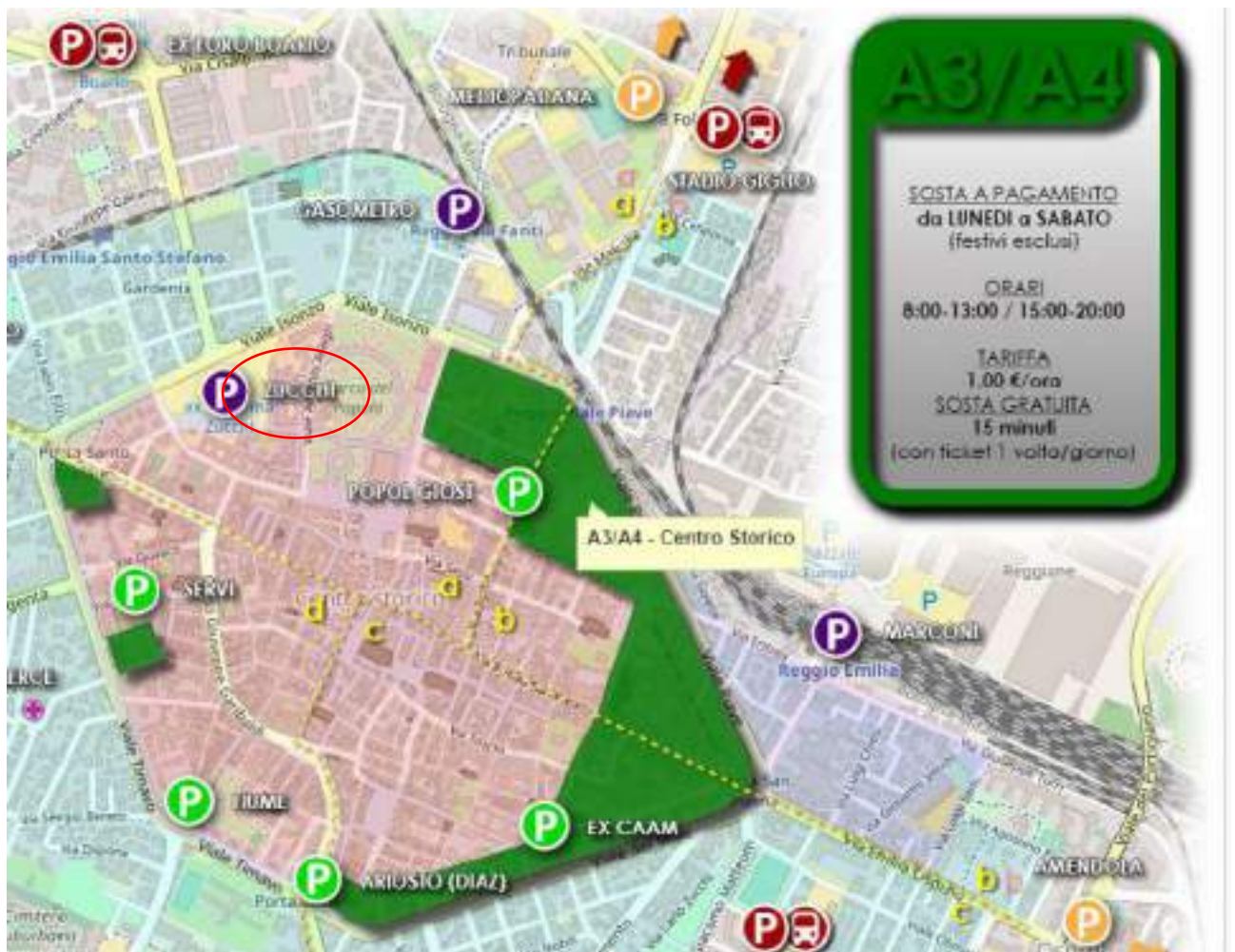
*Figura n.50: piste ciclabili presenti nella zona di Via Allegri (RE)*



## Aree di sosta

Le aree di sosta sono indicate nella figura n.51:

Figura n.51: aree di sosta presenti nelle vicinanze di Via Allegri (RE)



#### Aree di sosta per biciclette (Velostazione):

Nel piazzale Guglielmo Marconi è situata una velo-stazione che dista 1,7 km da via Allegri, un parcheggio interrato per sole biciclette.

La velostazione presso il parcheggio interrato di piazzale Marconi, al piano -1, è un deposito riservato alle sole biciclette. La velostazione è incustodita, videosorvegliata e con accesso regolamentato per gli utenti possessori di specifici abbonamenti "VELO-STAZIONE" o di abbonamenti del deposito biciclette custodito gestito da BICIBOX di via Turri 4, nonché per gli utenti occasionali, previo acquisto del ticket giornaliero presso uno dei parcometri posti al piano -1 del parcheggio. Tutti gli abbonamenti mensili e annuali "VELO-STAZIONE" e "BICIBOX" sono personali e non cedibili. L'accesso all'interno del deposito biciclette avviene, per i possessori di abbonamenti, tramite apertura del cancello con tessere RFID mentre, per gli utenti occasionali, tramite apertura del cancello ad opera del portiere del parcheggio. L'abbonamento ovvero il ticket giornaliero consentono di accedere alla velostazione con una sola bicicletta alla volta (è vietato utilizzare lo stesso titolo per parcheggiare contemporaneamente più di una bicicletta). Le biciclette devono essere posteggiate nelle rastrelliere o negli appositi spazi e devono sempre essere assicurate con adeguati mezzi di chiusura (catene, lucchetti, ecc.) posseduti dall'utente. Ad

avvenuto deposito della propria bicicletta ovvero all'uscita in caso di ritiro, è fatto obbligo all'utente di verificare la chiusura del cancello di ingresso alla velostazione. Eventuali guasti o anomalie dovranno essere segnalate al portiere del parcheggio. La velostazione non si configura come parcheggio custodito; pertanto eventuali furti, manomissioni, danneggiamenti delle biciclette depositate all'interno della velostazione non comporteranno alcuna responsabilità in capo al Consorzio TEA, al soggetto consorziato gestore del servizio o al portiere del parcheggio che ha aperto il cancello. La velostazione è videosorvegliata.

La velostazione è aperta tutti i giorni feriali e festivi, 24 ore su 24, 365 giorni all'anno, e l'accesso al servizio avviene dietro pagamento delle seguenti tariffe:

€ 1,00/gg: ticket giornaliero (24 ore); € 5,00: rilascio tessera RFID (solo abbonati – tempo illimitato); € 10,00/mese: abbonamento mensile; € 100,00/anno: abbonamento annuale. Le tessere RFID sono reperibili presso il BICIBOX di via Turri 4 (dal lunedì al venerdì dalle ore 07.00 alle ore 19.30 e il sabato dalle ore 08.00 alle ore 13.00). I ticket giornalieri si acquistano esclusivamente presso uno dei distributori automatici (parcometri) posti al piano -1 del parcheggio. Per attivare e ricaricare degli abbonamenti VELO-STAZIONE rivolgersi al deposito "BICIBOX" di via Turri 4. Sulle tessere RFID emesse dal Consorzio TEA possono essere caricati anche gli abbonamenti (mensili / annuali) del deposito "BICIBOX" di via Turri 4, alle tariffe determinate dal gestore dello stesso.

**Bicibox Stazione Trenitalia** (via Turri 4/a):

orario - da lunedì a venerdì dalle 7:00 alle 19:30; sabato dalle 8:00 alle 13:00; domenica chiuso.

#### **Area pedonale ZTL**

La zona è area ZTL.

### **I) Via Timavo (RE), Cap 42121**

#### **nodi interscambio**

La zona è servita da un parcheggio scambiatore "Parcheggio Cecati" gratuito con partenza di Minibus Linea G –gratuito. (Vedi figura n.52)

*Figura n.52: Parcheggi scambiatori presenti nell'area adiacente a Via Timavo (RE)*



### stazioni ferroviarie

Non ci sono stazioni ferroviarie a meno di 500MT

### fermate bus/filobus

Le fermate del bus sono indicate nella figura n.53:

*Figura n.53: Fermate del bus presenti vicino a via Timavo (RE)*



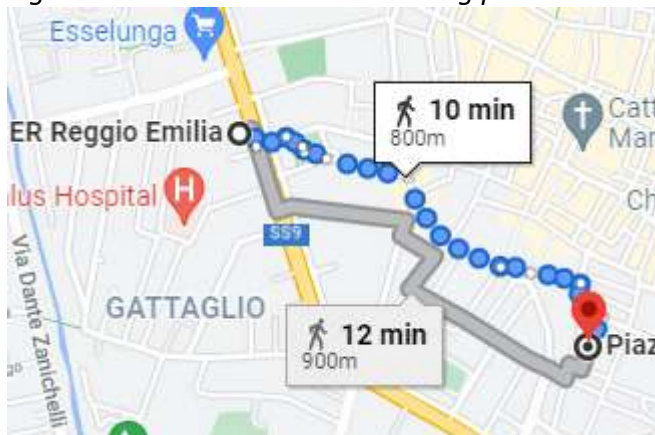
### car sharing

Il servizio di car sharing si trova ad un Km di distanza

### scooter sharing

Il servizio è offerto dal gestore Cooltra situato in Piazzale Fontanesi ad 800 mt di distanza circa 11 minuti a piedi, come da figura n.54:

*Figura n.54: Punti di scooter sharing presenti nell'area adiacente a via Timavo (RE)*





### **zona servita da Bike sharing**

La zona è servita a 700 MT da un punto di Bike Sharing situato in via Cecati (attualmente chiuso per lavori) che si raggiunge agevolmente in 10 minuti a piedi. Vedi figura n. 55:

*Figura n.55: punti di bike sharing nell'area adiacente a via Timavo (RE)*



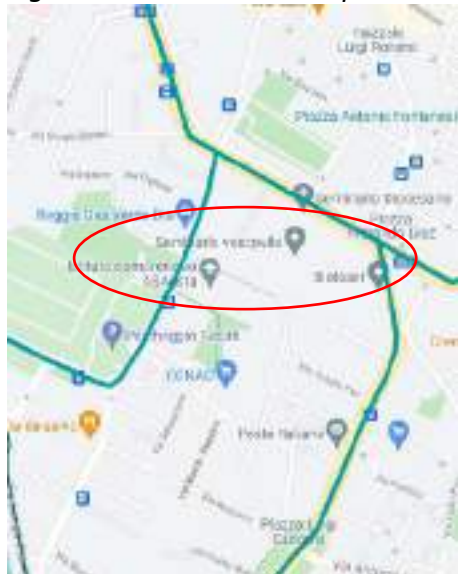
### **monopattini in Sharing**

Vedi punto k)

### **Piste ciclabili/ciclopeditoni**

Le piste ciclabili sono rappresentate in figura n.56:

*Figura n.56: Piste ciclabili presenti nelle vicinanze di Via Timavo (RE)*



La zona è ampiamente servita da aree di parcheggio auto, come da figura n. 57

La zona non è ad accesso ZTL.

- L'Ateneo di Modena e Reggio Emilia ha aderito alla Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile (RUS) ed è inserito nel ranking internazionale Greenmetric. Promossa dalla Conferenza dei rettori delle università italiane (Cruil), la Rus - Rete delle università per lo sviluppo sostenibile è la prima esperienza di coordinamento e condivisione tra tutti gli Atenei italiani impegnati sui temi della sostenibilità ambientale e della responsabilità sociale.

La Rus ha diffuso una lettera aperta per evidenziare la necessità che le politiche pianificate in questo periodo siano in grado di delineare strategie nazionali di ricostruzione orientate ai 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 e sul ruolo che il sistema universitario, e in particolare la Rus, può avere nel supportare questo processo di cambiamento.

Le finalità principali generali della Rus sono:

- ✓ diffondere la cultura e le 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 delle azioni messe in atto dalle singole Università;
- ✓ promuovere gli SDGs - Sustainable development goals e contribuire al loro raggiungimento; rafforzare la riconoscibilità e il valore dell'esperienza italiana a livello internazionale.



- ✓ La Rus si pone inoltre come modello di buona pratica da estendere anche ad altri settori della Pa, dell'istruzione e del territorio in generale, incentivando lo sviluppo di collaborazioni tra università e città, diffondendo innovazione sociale sul territorio e fornendo stimoli culturali per l'intero sistema Paese. Oltre a seguire le attività della rete, Unimore vede la partecipazione attiva del proprio personale nei cinque gruppi di lavoro della RUS: Energia, Cambiamenti Climatici, Mobilità, Rifiuti ed Educazione alla Sostenibilità.

In questo contesto UNIMORE si sta muovendo come Ateneo Sostenibile ed ha istituito un sito denominato "Unimore Sostenibile" visualizzabile all'indirizzo [www.unimoresostenibile.unimore.it](http://www.unimoresostenibile.unimore.it).

- L'Università in data 17.10.2016 ha partecipato alla prima Indagine nazionale sugli spostamenti e sulla mobilità condivisa degli studenti e del personale docente e tecnico-amministrativo, sostenuta dal Coordinamento Nazionale dei Mobility Manager delle Università italiane. Il Coordinamento aderisce all'Osservatorio Nazionale sulla sharing mobility, promosso dal Ministero dell'Ambiente e dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile al fine di creare un tavolo di cooperazione tra gli operatori di mobilità condivisa, le Istituzioni, i Comuni e la società civile.

L'obiettivo dell'indagine non è stato solo raccogliere dati nazionali, aggiornati e comparabili sulla mobilità ma anche disporre di informazioni utili a orientare e valutare le politiche di mobility management e a migliorare la mobilità di chi studia e lavora all'Università.

I risultati dell'indagine sono stati pubblicati sul Primo Rapporto nazionale sullo sviluppo della sharing mobility in Italia.

Con mail del 16.3.2017 il Rettore 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

#### **Indagine di Ateneo sulla mobilità sostenibile**

L'indagine di marzo 2017 era rivolta al personale tecnico-amministrativo ed al personale docente e ricercatore 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.

- 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.
  - Valutare in particolare 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).

Dagli esiti dell'indagine è emerso uno scarso interesse all'adozione di tale strumento. Di conseguenza l'Ateneo non ha attivato il car pooling ma ha attuato azioni di sensibilizzazione portando i risultati dell'indagine all'attenzione di vari tavoli ed organismi istituzionali (CUG, Organizzazioni sindacali e

Consiglio di Amministrazione) ed ha adottato iniziative già sopradescritte volte alla promozione della bicicletta. In particolare ci si riferisce all'indagine e successivo acquisto di rastrelliere (possibilmente anche coperte) per biciclette da collocare preferibilmente nella sede di Modena presso le aree del Rettorato, di via Campi e del Policlinico

I risultati di questa analisi sono di seguito sintetizzati:

– Tassi di risposta per sede

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>Totale</b>	<b>2792</b>	<b>1042</b>	<b>37,32%</b>

– Tassi di risposta per categoria e sede

Categoria	Totale popolazione	Totale rispondenti	Tasso di risposta
Personale REGGIO EMILIA	318	119	37,42%
di cui PTA	68	27	39,71%
di cui PDR	291	92	31,62%
Personale MODENA	2385	920	38,57%
di cui PTA	645	440	68,22%
di cui PDR	1766	480	27,18%
Personale ALTRE SEDI	89	3	3,37%
<b>TOTALE</b>	<b>2792</b>	<b>1042</b>	<b>37,32%</b>

Le sezioni del sondaggio sono così suddivise:

SEZIONE I

- 1) Mezzi impiegati
- 2) Tempo impiegato
- 3) Costo sostenuto

SEZIONE II

Grado di soddisfazione del mezzo utilizzato

SEZIONE III

Disponibilità a variare il modo di spostamento

SEZIONE IV

Suggerimenti per migliorare la mobilità

## 1. MEZZI IMPIEGATI

In merito ai mezzi impiegati la media complessiva risulta articolata come segue

– Mezzi impiegati

personale ta e docenti

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

il personale predilige l'utilizzo della auto (43,51%) rispetto all'utilizzo della bicicletta o rispetto all'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico;

il personale docente e ricercatore si sposta molto di più in treno rispetto al personale TA (+7,26%) e si sposta un pò meno (circa -3%) in bicicletta e a piedi (-4,58%) rispetto al PTA.

– Mezzi impiegati – depurato

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

Se analizziamo la percentuale di coloro che utilizzano solo la bicicletta (dato depurato da chi ha risposto di recarsi al lavoro sia con bicicletta che con altri mezzi) risulta del 11,24% cioè circa dell'8% in meno, quindi un 8% utilizza la bicicletta ed altri mezzi (auto o treno o si sposta anche a piedi).

Il dato rilevato dell'utilizzo della bicicletta è comunque interessante pertanto si è proceduto ad individuare i tassi di risposta suddivisi per Sede di lavoro distinguendo tra Sede di Reggio Emilia e Modena

	Personale docente e personale tecnico- amministrativo in bicicletta per sede	% sul totale di chi ha risposto di utilizzare la bicicletta	perc. di n. di pers rispetto al totale rispondenti per sede	docenti in bicicletta per sede	% sul totale	PTA in bicicletta per sede	% sul totale
Modena	213	79,18%	23,15%	105	79,55%	108	78,83%
Reggio Emilia	22	8,17%	18,49%	17	12,88%	5	3,65%
Sede di lav.non identificata	34	12,63%		10	7,58%	24	17,51%
<b>Totale</b>	<b>269</b>			<b>132</b>		<b>137</b>	

-Utilizza la bicicletta una percentuale del 5% in più a Modena rispetto la sede di Reggio Emilia in relazione ai rispondenti totali.

Questo dato è stato ulteriormente suddiviso tra i diversi poli di Modena-Via Campi, Centro (comprendente via Berengario), Policlinico, Rettorato (Direzioni, Studi Linguistici, Centro linguistico) in modo da verificare il grado di utilizzo di questo mezzo nelle diverse sedi:

**personale docente e tecnico amministrativo**

	Utilizzo della bicicletta	%	personale docente	%	PTA	%
Reggio Emilia	22	8,18%	17	12,88%	5	3,79%
Modena- Rettorato	50	18,59%	4	3,03%	46	34,85%
Modena-Centro	35	13,01%	13	9,85%	22	16,67%
Modena- Via Campi	98	36,43%	63	47,73%	35	26,52%
Modena-Policlinico	30	11,15%	25	18,94%	5	3,79%
sede non identificata	34	12,64%	10	7,58%	24	18,18%
	269		132		137	

- Da questo dato emerge che i poli di maggior interesse per interventi a favore dell'Utilizzo della bicicletta sono quello di via campi in primis ed il Rettorato.

## 2. MINUTI IMPIEGATI

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

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.

### 3. COSTI SOSTENUTI

In merito al costo/mese sostenuto risulta la seguente media differenziata a seconda del mezzo utilizzato.

pt.a. e docente COSTO MEDIO MENSILE		% scost. dalla media	nume ro unità rispon denti	pers. docen te	costo medio pers. docente	% scost. dalla media	nume ro unità rispon denti	PTA	costo medio p.t.a.	% scost. dalla media	nume ro unità rispon denti
Bicicletta: costo, €/mese:	10	-85,82%			13	-83,08%			6	-90,13%	
Ciclomotore: costo, €/mese:	33	-54,62%			38	-50,92%			28	-56,59%	
Treno: costo, €/mese:	99	36,68%			116	50,47%			49	-23,57%	
Autobus/corriera: costo, €/mese:	29	-59,62%			25	-67,26%			34	-47,29%	
Autovettura:	79,79	10,47%			80,61	4,33%			78,59	21,83%	
costo per carburante (€/mese):	87,39	20,99%	43	89,03			39	85,20	52		4
costo per pedaggio (€/mese):	57,47	-20,43%		58,03				52			
costo per parcheggio (€/mese):	26,04	-63,95%	51	26,56	77,26		27	25,46	64,50		24
<b>media</b>	<b>72,23</b>										

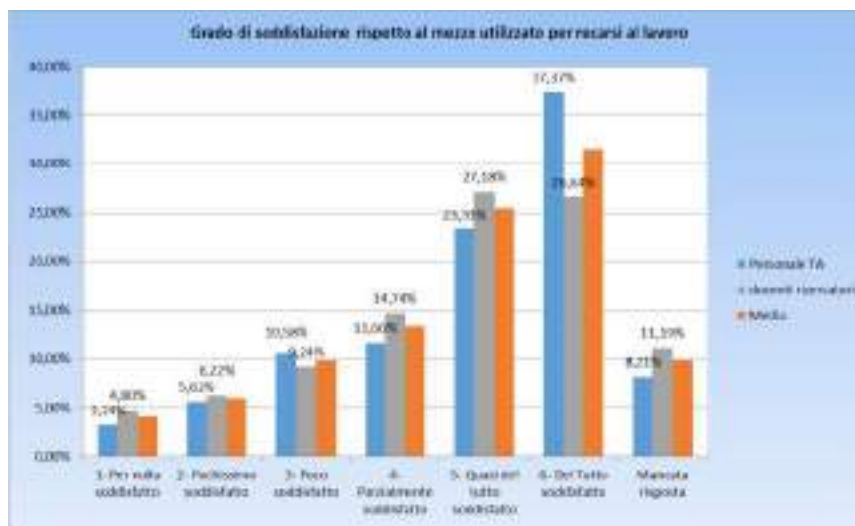
chi utilizza il treno o l'auto risulta sopportare una spesa maggiore rispetto a tutte le altre modalità di spostamento in modo rilevante e chi utilizza il treno sopporta costi maggiori.

- ☐ I docenti sopportano un costo più elevato per utilizzo dei treni (euro 116 mensili contro euro 49 del PTA).
- ☐ Il PTA spende maggiormente per i mezzi pubblici (euro 34 contro euro 25 del personale docente).
- ☐ Costo dell'auto è simile ma i docenti utilizzano maggiormente l'autostrada rispetto al PTA (39 unità rispetto a 4 del PTA).
- ☐ Il costo per il parcheggio non ha differenze rilevanti.
- ☐ L'utilizzo del parcheggio è pari merito tra personale docente e PTA ma il costo è elevato rispetto alle agevolazioni concesse dal comune di Modena per i lavoratori (euro 23 mensili e 230 euro annuali per i lavoratori del centro).

### Sezione II - Grado di soddisfazione del mezzo utilizzato

Totale rispondenti							
GRADO DI SODDISFAZIONE RISPETTO AL MEZZO UTILIZZATO PER RECARSÌ 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%

- ☐ La percentuale più alta è "quasi del tutto" o "del tutto" soddisfatta rispetto al proprio mezzo di trasporto.
- ☐ Non ci sono differenze rilevanti tra PTA e personale docente.



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.

## 2.1.4 Analisi della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

### Sezione III -Disponibilità a variare il modo di spostamento

DISPONIBILITA' AD ABBANDONARE L'USO DELL'AUTOVETTURA							
		PTA	PTA%	DOCENTI	DOCENTI%	TOTALE	TOTALE%
SI		127	39,94%	164	43,85%	291	42,05%
NO (perchè ritengo che il risparmio in termini di costi e/o di tempo non compensi la comodità del mezzo privato)		164	51,57%	180	48,13%	344	49,71%
Non ha risposto		27	8,49%	30	8,02%	57	8,24%
		318		374		692	

692 è il n tot. di coloro che utilizzano l'automobile.

Le risposte evidenziano che il 40% del personale TA e dei docenti sarebbero disponibili a cambiare e non utilizzare l'auto, vediamo i motivi:



MOTIVAZIONI PER DISPONIBILITA' 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	

- ☐ Il Personale dichiara di essere disponibile a modificare l'utilizzo dell'auto se potesse avere **incentivi per spostamenti in bicicletta (26%) ed in autobus (34%)**.

Abbiamo verificato tra le risposte si se...(specificare) e accorpato le risposte risultanti nel modo seguente:

MOTIVAZIONI SUGGERITE PER DISPONIBILITA' AD ABBANDONARE L'USO DELL'AUTOVETTURA						PTA	PTA%	DOCENTI	DOCENTI%	TOTALE	TOTALE%
Si, se ... (specificare)											
...Ci fosse un miglioramento dei mezzi pubblici locali:						24	18,90%	27	16,46%	51	17,53%
in termini di orari e frequenza corse, costi, puntualità e tempi di percorrenza, copertura del territorio con le linee esistenti											
...Ci fosse un miglioramento dei trasporti ferroviari:						5	3,94%	6	3,66%	11	3,78%
in termini di orari e frequenza corse, costi, puntualità											
...Non esistessero problemi di gestione familiare						10	7,87%	4	2,44%	14	4,81%
figli da accompagnare a scuola e conseguente necessità di impiegare tempi brevi negli spostamenti casa-lavoro											
...Ci fosse maggiore sicurezza e comodità nell'utilizzo della bicicletta						3	2,36%	3	1,83%	6	2,06%
piste ciclabili, sicurezza delle strade, possibilità di parcheggiare nei parcheggi delle strutture											
...altro (se trovassi un passaggio						2	1,57%	4	2,44%	6	2,06%
...non indicato						83	65,35%	120	73,17%	203	69,76%
						127		164		291	

- ☐ Il 70% circa non ha precisato le motivazioni ulteriori.
- ☐ Il 17,53% sarebbe disponibile ad abbandonare l'uso dell'autovettura se ci fosse un miglioramento dei mezzi pubblici locali in termini di orari frequenza delle corse, puntualità, tempi di percorrenza e copertura del territorio con le linee esistenti.
- ☐ Il 4,81% se non esistessero problemi di gestione familiare (es. figli da accompagnare a scuola).
- ☐ Il PTA per circa l'8% sarebbe disponibile ad abbandonare l'uso dell'auto se non avessero problemi di gestione familiare.

#### Sezione IV - Suggerimenti per migliorare la mobilità

In questa sezione sono stati chiesti suggerimenti o "desiderata" per migliorare il sistema di mobilità.

L'obiettivo era anche di verificare, in applicazione del Piano di Azioni positive del triennio 2016/8, il grado di interesse da parte del personale di introdurre sul sito di Ateneo una piattaforma di car-pooling.

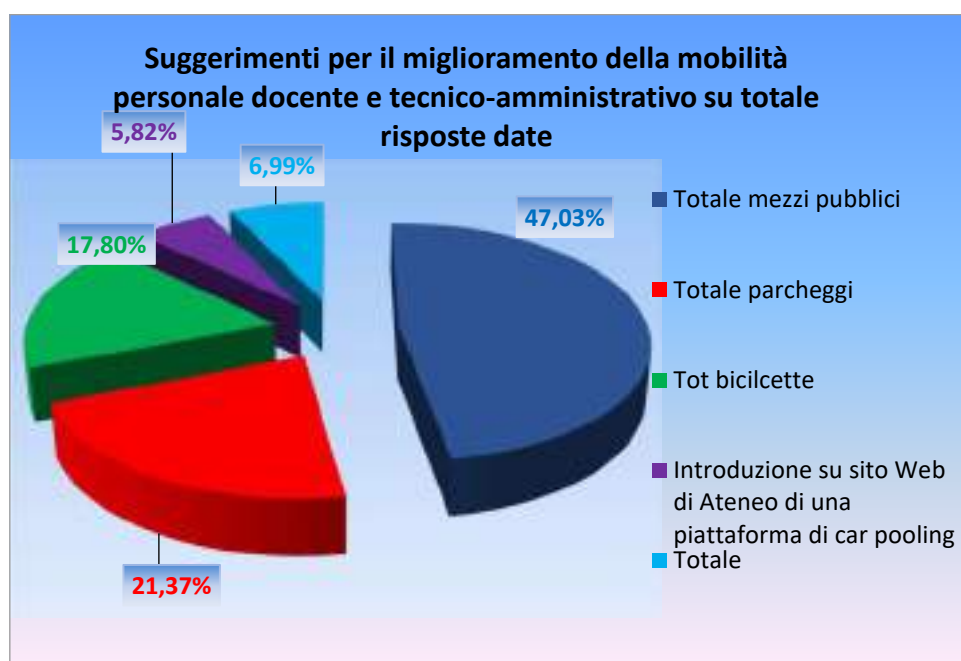
SUGGERIMENTI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA'			
		PTA	DOCENTE
Personale che ha risposto alla domanda		439	429
Personale che non ha risposto		24	134
totale		463	563

n.b. 16 unità sono entrati nel format B.O. e non hanno compilato nulla (non considerati in questi conteggi)

– Miglioramenti suggeriti

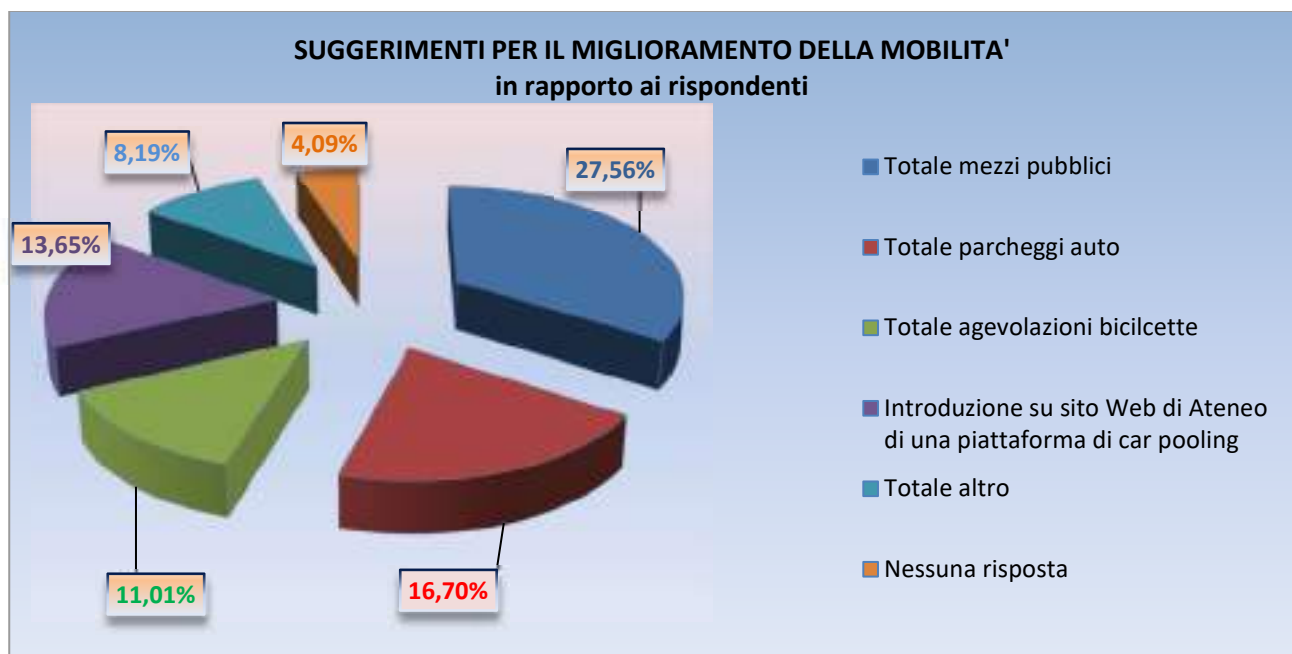
SUGGERIMENTI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA'	PTA	PTA%	docente	docente %	totale	totale%
Aumentare la frequenza dei mezzi pubblici	153	13,47%	164	12,92%	317	13,18%
Sistema di integrazione autobus-treni	63	5,55%	112	8,83%	175	7,28%
Migliorare l'efficienza dei mezzi pubblici (orari)	166	14,61%	196	15,45%	362	15,05%
Agevolazioni sui costi degli abbonamenti treni/autobus	105	9,24%	172	13,55%	277	11,52%
<b>Totale mezzi pubblici</b>	<b>487</b>	<b>42,87%</b>	<b>644</b>	<b>50,75%</b>	<b>1131</b>	<b>47,03%</b>
Migliorare/Aumentare all'interno dell'ateneo i parcheggi per auto	97	8,54%	117	9,22%	214	8,90%
Agevolazioni sui costi dei parcheggi	68	5,99%	38	2,99%	106	4,41%
Aumentare il numero di parcheggi gratuiti per i dipendenti pubblici	120	10,56%	74	5,83%	194	8,07%
<b>Totale parcheggi</b>	<b>285</b>	<b>25,09%</b>	<b>229</b>	<b>18,05%</b>	<b>514</b>	<b>21,37%</b>
Migliorare/Aumentare all'interno dell'ateneo i parcheggi per ciclomotori	13	1,14%	11	0,87%	24	1,00%
Migliorare/Aumentare all'interno dell'ateneo i parcheggi per biciclette	97	8,54%	67	5,28%	164	6,82%
Dotare i parcheggi di posti per le biciclette (meglio se coperti)	120	10,56%	110	8,67%	230	9,56%
Dotare i parcheggi di posti per i motocicli e ciclomotori	16	1,41%	18	1,42%	34	1,41%
<b>Tot biciclette</b>	<b>246</b>	<b>20,51%</b>	<b>206</b>	<b>15,37%</b>	<b>428</b>	<b>17,80%</b>
Introduzione su sito Web di Ateneo di una piattaforma di car pooling	54	4,75%	86	6,78%	140	5,82%
Agevolazioni per utilizzo di car sharing	47	4,14%	75	5,91%	122	5,07%
Altro (specificare)	17	1,50%	29	2,29%	46	1,91%
<b>Totale</b>						<b>6,99%</b>
	1136		1269		2405	

– In quanti hanno suggerito miglioramenti e quali



Risposte suddivise tra Modena e Reggio Emilia in relazione al numero dei rispondenti di Modena e Reggio Emilia

SUGGERIMENTI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' personale tecnico-amministrativo e docente	totale	MODENA	REGGIO	non identificato	% rispetto ai rispondenti Modena (906 unità)	% rispetto ai rispondenti Reggio Emilia (117 unità)	% rispetto ai rispondenti (1026 unità)
Aumentare la frequenza dei mezzi pubblici	317	277	39	1	30,57%	33,33%	30,90%
Sistema di integrazione autobus-treni	175	141	33	1	15,56%	28,21%	17,06%
Migliorare l'efficienza dei mezzi pubblici (orari)	362	314	47	1	34,66%	40,17%	35,28%
Agevolazioni sui costi degli abbonamenti treni/autobus	277	230	41	6	25,39%	35,04%	27,00%
<b>Totale mezzi pubblici</b>	<b>1131</b>	<b>962</b>	<b>160</b>	<b>9</b>	<b>26,55%</b>	<b>34,19%</b>	<b>27,56%</b>
Migliorare/Aumentare all'interno dell'ateneo i parcheggi per auto	214	184	28	2	20,31%	23,93%	20,86%
Agevolazioni sui costi dei parcheggi	142	126	15	1	13,91%	12,82%	13,84%
Aumentare il numero di parcheggi gratuiti per i dipendenti pubblici	158	143	14	1	15,78%	11,97%	15,40%
<b>Totale parcheggi auto</b>	<b>514</b>	<b>453</b>	<b>57</b>	<b>4</b>	<b>16,67%</b>	<b>16,24%</b>	<b>16,70%</b>
Migliorare/Aumentare all'interno dell'ateneo i parcheggi per ciclomotori	24	22	2	0	2,43%	1,71%	2,34%
Migliorare/Aumentare all'interno dell'ateneo i parcheggi per biciclette	164	150	14	0	16,56%	11,97%	15,98%
Dotare i parcheggi di posti per le biciclette (meglio se coperti)	230	211	19	0	23,29%	16,24%	22,42%
Dotare i parcheggi di posti per i motocicli e ciclomotori	34	31	3	0	3,42%	2,56%	3,31%
<b>Totale agevolazioni biciclette</b>	<b>452</b>	<b>414</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>11,42%</b>	<b>8,12%</b>	<b>11,01%</b>
Introduzione su sito Web di Ateneo di una piattaforma di car pooling	140	120	18	2	13,25%	15,38%	13,65%
Agevolazioni per utilizzo di car sharing	122	98	22	2	10,82%	18,80%	11,89%
Altro (specificare)	46	42	4	0	4,64%	3,42%	4,48%
<b>Totale altro</b>	<b>168</b>	<b>140</b>	<b>26</b>	<b>2</b>	<b>7,73%</b>	<b>11,11%</b>	<b>8,19%</b>
<b>Totale</b>	<b>2405</b>						
Nessuna risposta	169						4,09%



Conclusioni:

- 1) Il car pooling interessa ad una percentuale pari al 14% dei rispondenti (e risulta indicata da una percentuale del 6% sul tot. delle risposte date);

- 2) La maggioranza è interessata ad un miglioramento dei mezzi pubblici (28% dei rispondenti e 47% rispetto al totale delle risposte date)
- 3) Il 16% dei rispondenti è interessato ad agevolazioni sui parcheggi delle auto (21% rispetto al totale delle risposte date);
- 4) L'11% è interessato ad agevolazioni per utilizzo biciclette (18% sul tot. delle risposte date).

## 3 Parte Progettuale

### 3.1.1 Azioni intraprese in UNIMORE

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.

L'Ateneo di Modena e Reggio Emilia pur non avendo adottato un Piano di spostamenti casa-lavoro ha comunque intrapreso diverse iniziative rivolte a promuovere l'utilizzo dei mezzi pubblici e di sostegno in modo indiretto alla mobilità sostenibile, che possono essere evidenziati nei seguenti gruppi:

#### ***A agevolazioni a sostegno del personale tecnico-amministrativo e degli studenti:***

All'interno delle agevolazioni concesse ai dipendenti (personale tecnico-amministrativo, PTA) a favore della conciliazione tempi di vita/lavoro, l'Università di Modena e Reggio Emilia ha attivato sussidi per l'acquisto di abbonamenti del trasporto pubblico e di abbonamenti ferroviari.

L'obiettivo principale di questa azione è incentivare il personale tecnico amministrativo ad utilizzare i mezzi pubblici per i propri spostamenti casa-lavoro. L'azione si è concentrata proprio su questa categoria di popolazione universitaria visto che è quella con gli orari più definiti e che quindi può trarre il maggior vantaggio dall'utilizzo del trasporto pubblico.

Un ulteriore obiettivo è incentivare anche l'utilizzo del trasporto ferroviario sempre per la categoria PTA. Nel contesto geografico di Unimore infatti sono molti gli spostamenti tra piccole città della provincia e i poli universitari di Modena e Reggio Emilia. Da sottolineare la presenza di linee locali di ferrovie che possono essere utilizzate agevolmente dai dipendenti residenti in provincia per gli spostamenti casa-lavoro.

Gli incentivi per il personale tecnico amministrativo dell'Università di Modena e Reggio Emilia per il trasporto pubblico sono stati attivati a decorrere dall'anno 2008. L'Ateneo offre un contributo per i dipendenti che lo richiedono pari a 120 euro per l'acquisto di un abbonamento annuale al trasporto pubblico (azienda Seta). Analogamente per il trasporto ferroviario le agevolazioni sono state attivate a decorrere dall'anno 2014. Anche in questo caso il contributo dell'ateneo è di 120 euro per l'acquisto di un abbonamento annuale o di almeno 10 abbonamenti mensili.

Come si può osservare dalle tabelle sottostanti il numero di richiedenti per il trasporto pubblico è circa costante negli ultimi anni. Si può rilevare anche la percentuale di richiedenti da parte del personale suddiviso in popolazione maschile e femminile.

Per quanto riguarda invece il trasporto ferroviario si rileva come le percentuali siano leggermente aumentate per l'anno 2017.

ANNO	PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO RICHIEDENTE SUSSIDIO TRASPORTO PUBBLICO		
	RICHIEDENTI (%) SUL TOTALE PTA	RICHIEDENTI MASCHI (%) SUL TOTALE PTA MASCHI	RICHIEDENTI FEMMINE (%) SUL TOTALE PTA FEMMINE
ANNO 2012-2013	8%	8%	8%
ANNO 2013- 2014	7%	8%	7%
ANNO 2014-2015	6%	7%	5%
ANNO 2015-2016	6%	7%	5%
ANNO 2016-2017	7%	8%	6%
ANNO 2017-2018	6%	6%	6%
ANNO 2018-2019	7%	7%	7%

TRASPORTO FERROVIARIO			
ANNO	PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO RICHIEDENTE SUSSIDIO TRASPORTO FERROVIARIO		
	RICHIEDENTI (%) SUL TOTALE PTA	RICHIEDENTI MASCHI (%) SUL TOTALE PTA MASCHI	RICHIEDENTI FEMMINE (%) SUL TOTALE PTA FEMMINE
ANNO 2014	3%	6%	2%
ANNO 2015	3%	5%	3%
ANNO 2016	3%	5%	3%
ANNO 2017	5%	8%	3%
ANNO 2018	3%	5%	2%
ANNO 2019	3%	6%	2%

Sono previste anche agevolazioni sulle tariffe degli abbonamenti per l'utilizzo degli autobus cittadini a Modena e Reggio Emilia per gli studenti iscritti all'Ateneo; si contano circa 2.100 abbonamenti annui (490 Reggio Emilia – 1.610 Modena) ed agevolazioni per “Mi Muovo” ovvero un abbonamento integrato per i trasporti pubblici in Emilia-Romagna per Studenti (treno+bus).

### Convenzione Unimore / FLIXBUS

Unimore e Flixbus nel periodo pre-pandemico hanno stipulato una convenzione che ha permesso a studenti, personale e collaboratori Unimore di usufruire di uno sconto del 10% per l'acquisto di biglietti Flixbus per il trasporto nazionale ed internazionale. La convenzione era attiva fino al 31 gennaio 2021. Erano esclusi dallo sconto i viaggi con partenza nel periodo dal 10 al 14 aprile, nel mese di agosto, nel periodo dal 20/12/2020 al 06/01/2021 compresi.

Gli studenti iscritti all'Ateneo avevano diritto ad agevolazioni sulle tariffe degli abbonamenti per l'utilizzo degli autobus cittadini a Modena, Reggio Emilia e Mantova.

L'Ateneo si attiverà al fine di riattivare questa convenzione appena la situazione pandemica lo consentirà.

### Altre iniziative legate indirettamente alla mobilità sostenibile

L'Ateneo nel mese di marzo 2017 ha costituito un *Gruppo di Lavoro per l'indirizzo a corretti stili di vita*, (gruppo di lavoro a composizione mista, personale docente e tecnico amministrativo) finalizzato all'elaborazione di azioni da inserire nell'ambito di un Progetto su corretti stili di vita promosso dalle AUSL di Modena e Reggio Emilia sulla base del Piano Nazionale della Prevenzione 2014-2018. Nell'ambito di tale piano volto ad

individuare proposte migliorative riguardanti promozione della salute e sicurezza sul lavoro che consenta di accrescere l'efficacia degli interventi di prevenzione e protezione in Ateneo su tutti i livelli di salute (fisico, psicologico, sociale), sono stati previsti i seguenti interventi, che hanno interessato anche il triennio successivo, anche dedicati alla mobilità sostenibile:

- In data 21/09/2017 Unimore ha aderito all'iniziativa "Bike to work - Giretto d'Italia", promossa dal Comune di Modena, su invito di Fiab onlus, Legambiente e Rete Città Sane OMS, con l'invito ai lavoratori di raggiungere le sedi di lavoro in bicicletta.
- Partecipazione di alcuni componenti il Gruppo di Lavoro Corretti Stili di Vita al Workshop Nazionale "Costruire salute in azienda: la sfida della salute globale dei lavoratori" tenutosi in data 16 ottobre 2019
- Nell'anno accademico 2019/20 è stato attivato un Master in Manager per la promozione dello sport e del benessere nelle comunità territoriali – Prosport [www.prosport.unimore.it](http://www.prosport.unimore.it). L'Ateneo è stato invitato al seminario "Promuovere lo sport e il benessere nel territorio. La formazione di una nuova figura manageriale".
- È stata data informazione ai componenti il Gruppo di Lavoro Corretti stili di vita, del corso di aggiornamento accreditato della salute nei luoghi di lavoro al femminile promosso dalla AUSL di Reggio Emilia

#### **Iniziative con un riflesso diretto sulla mobilità sostenibile**

- Nel mese di Gennaio 2018 si è tenuto il Convegno "Università e mobilità: quanto siamo sostenibili? Presentazione della indagine nazionale sulla Mobilità Universitaria promossa dal GdL Mobilità – Rete delle Università per la Sostenibilità, RUS" in collaborazione con l'Università degli Studi Milano Bicocca e il gruppo di lavoro Mobilità della RUS. In tale sede il delegato del RUS prof.ssa Ghermandi anche con il supporto dell'Ufficio Relazioni sindacali ha tenuto un intervento dal titolo: "La mobilità in Italia è sostenibile e condivisa?" – Presentazione dell'indagine nazionale sulla mobilità universitaria realizzata dal gruppo di lavoro Mobilità della Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile (RUS)". Al convegno è intervenuto anche l'On. Paolo Gandolfi, della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati.
- Iniziativa "*Bike Challenge*":  
in data 11/9/2018 il Rettore tramite mail rivolta a per tutto il personale docente e ricercatore ed agli studenti ha promosso una iniziativa di "LOVE TO RIDE" mirante ad attivare una divertente sfida nazionale tra luoghi di lavoro, per incoraggiare i propri dipendenti e studenti ad utilizzare la bicicletta in un'ottica di promozione della mobilità sostenibile. Tutti erano invitati ad aderire all'iniziativa mediante iscrizione gratuita (dal 15.09.2018 al 31.10.2018) al seguente link: [https://www.lovetoride.net/italia/event\\_results/174/top\\_riders?locale=it-IT](https://www.lovetoride.net/italia/event_results/174/top_riders?locale=it-IT), scaricando la app per cellulare Love to Ride, ed usare la bicicletta in tale periodo per almeno 10 minuti continuativi, in qualunque giorno della settimana, in qualunque luogo, quindi anche la domenica al parco. Hanno aderito una sessantina di utenti che hanno attestato ad oggi di avere pedalato 11.230 KM. Nella medesima mail è stato chiesto al personale ed agli studenti di compilare un questionario sull'utilizzo della bicicletta per recarsi al lavoro o in aula al fine di acquisire dati utili per adottare ulteriori iniziative in Ateneo in base ai "desiderata" ed alle risposte raccolte suddivise per sede.



L'ufficio Relazioni Sindacali ha elaborato una sintesi delle risposte pervenute suddivise per struttura inviandole al Dirigente della Direzione Tecnica che ha emanato con determina dirigenziale del 29/10/2019, un progetto di fornitura ed implementazione di rastrelliere per biciclette (alcune anche coperte da tettoia) presso i locali di UNIMORE al fine di incrementare i parcheggi per biciclette e promuovere la mobilità sostenibile.

Il progetto che si è realizzato successivamente nel mese di marzo 2020 ha previsto lo stanziamento di euro 47.800 per acquistare portabiciclette nelle seguenti aree universitarie:

**Via San Geminiano € 7.467,94**  
**Rettorato Via Università € 1.977,32**  
**Ex Caserma Zucchi Via Allegri € 3.385,98**  
**Campus universitario sito in Via Campi € 4.880,92**  
**Policlinico Dipartimento € 20.479,72**

<b>Consuntivo forniture</b>			
Edifici	Moduli	Postazioni biciclette esistenti	Nuove postazioni biciclette installate nel 2020
Policlinico	57	50	114
MO01	4	40	60
RE03	7	0	105
MO18 Via Campi 213b	2	0	30
MO04 Largo Sant'Eufemia 19	6	0	90
MO18 Segreteria studenti Via Campi	3	0	24
<b>Complessivi</b>	<b>79</b>	<b>90</b>	<b>423</b>

Alcuni posteggi per le bici sono stati scelti provvisti di tettoia (Campus Universitario via campi nei pressi di Mo18). La realizzazione di parcheggi per biciclette all'interno delle sedi nel centro storico è particolarmente difficoltosa, gli spazi aperti sono limitati.

Dal confronto con i tecnici del Comune di Modena Ufficio Mobilità nel corso del 2019, sono emersi suggerimenti per interventi di potenziamento del n° di rastrelliere o depositi interni alle strutture.

Al Foro Boario in particolare è stato condiviso un progetto di riassetto dell'area esterna all'ingresso, un progetto di deposito biciclette interno all'edificio nell'area dell'ala Ovest attualmente non utilizzata.

Il Comune di Modena nel 2019 si era impegnato a realizzare un nuovo deposito biciclette protetto nell'area del parco adiacente via bono da Nonantola. Si tratta di un deposito munito di chiave che consente di proteggere i veicoli dagli agenti atmosferici ed è vantaggioso perché costituisce anche un deterrente per i furti.

Il costo di tali postazioni chiuse è elevato (circa euro 80.000) perciò bisogna verificare la disponibilità di fondi e se possiamo accedere a finanziamenti anche europei che ci consentirebbero di far fronte a queste richieste.

- In data 9/04/2019 la prof.ssa Ghermandi, delegata alla sostenibilità, ha trasmesso una mail di sensibilizzazione a tutto il personale docente e non dell'Ateneo sui temi della sostenibilità ambientale, al fine anche di informare dell'adesione di Unimore alla Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile (RUS) e della predisposizione del sito [www.unimoresostenibile.unimore.it](http://www.unimoresostenibile.unimore.it). Nel corso del 2019 la prof.ssa ha inviato all'Ateneo tutte le iniziative relative.
- 16/04/2019 Il Rettore invia all'Ateneo la lettera del Ministro Fioramonti di sensibilizzazione sul tema del climate change e della sostenibilità.
- 12/11/2019 Divulgazione della nota del Ministro Fioramonti di invito a riservare un numero di crediti formativi universitari, di attivare convegni, seminari e percorsi di studio relativamente alle tematiche di salvaguardia e sostenibilità ambientale
- Informativa su [www.magazine.unimore.it](http://www.magazine.unimore.it) dell'evento "La salute scende in piazza" svoltosi in data 27/04/2019 con la presenza di AUSL di Modena, AVIS, AIDO, ADMO, AVPA e altre associazioni e medici specialistici.
- Introduzione dello smart working nel mese di luglio 2018 insieme al telelavoro già introdotto dall'anno 2008.

### 3.1.2 Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

Le risorse stanziare per la gestione della mobilità dei dipendenti sono le seguenti:

- Fondo di euro 20.000 annui al fine di corrispondere sussidi per l'acquisto di abbonamenti del trasporto pubblico e di abbonamenti ferroviari per il personale tecnico-amministrativo e collaboratori ed esperti linguistici di ateneo;
- Fondo di euro 54.494 da utilizzare al fine di adottare soluzioni a favore della sostenibilità ambientale.
- Fondo di euro 200.000 per le agevolazioni per gli studenti che acquistano un abbonamento del trasporto pubblico.

### 3.1.3 Descrizione delle misure da implementare per il triennio 2021/23

L'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia ha aderito alle finalità del Decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 per supportare la mobilità sostenibile ed **incentivare l'uso dei mezzi pubblici da parte del proprio personale**, individuando anche un *Mobility Manager*, responsabile di tutti gli interventi necessari a ridurre l'uso di mezzi privati per gli spostamenti casa-lavoro.

L'elaborazione dei dati raccolti nella fase di rilevazione ha permesso di attuare azioni al fine di favorire l'utilizzo della bicicletta e consente di individuare ulteriori misure per orientare le scelte dei dipendenti ed anche degli studenti verso modalità e forme di trasporto sempre più compatibili con i principi della mobilità sostenibile.

L'intento è quello, coerentemente con il mandato del PSCL, di sviluppare e sostenere un insieme coordinato di azioni e strumenti che possano, nel medio periodo, contribuire in modo significativo al miglioramento della sostenibilità ambientale, delle azioni connesse con la mobilità personale, contribuendo anche possibilmente ad una più ampia azione a livello di area cittadina.

L'Ateneo quindi nel triennio 2021/23 intende orientare le progettualità lungo le seguenti direttrici illustrate di seguito in modo più dettagliato: ciclabilità, promozione del trasporto pubblico locale, sensibilizzazione ai temi della mobilità sostenibile e promozione degli spostamenti "dolci" od a minore impatto ambientale.

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

L'Ateneo in sede di trattativa con la parte sindacale opera incrementi dell'entità dei sussidi per il personale tecnico-amministrativo che utilizza un abbonamento per trasporto pubblico tramite bus, corriera o treno mantenendosi nei limiti di risorse previste dall'art.67 del CCNL 19.4.2018. Questo obiettivo tiene conto anche dell'attenzione che ha mostrato il personale in occasione dell'indagine sulla mobilità sostenibile rispetto al miglioramento delle azioni per chi utilizza il mezzo pubblico come spostamento casa-lavoro (47,03%).

**Obiettivo** della sostenibilità è quello di favorire, tramite un sostegno economico, il ricorso al trasporto pubblico locale, incentivando la sottoscrizione di nuovi abbonamenti annuali urbani ed extraurbani ed il rinnovo di quelli già in essere.

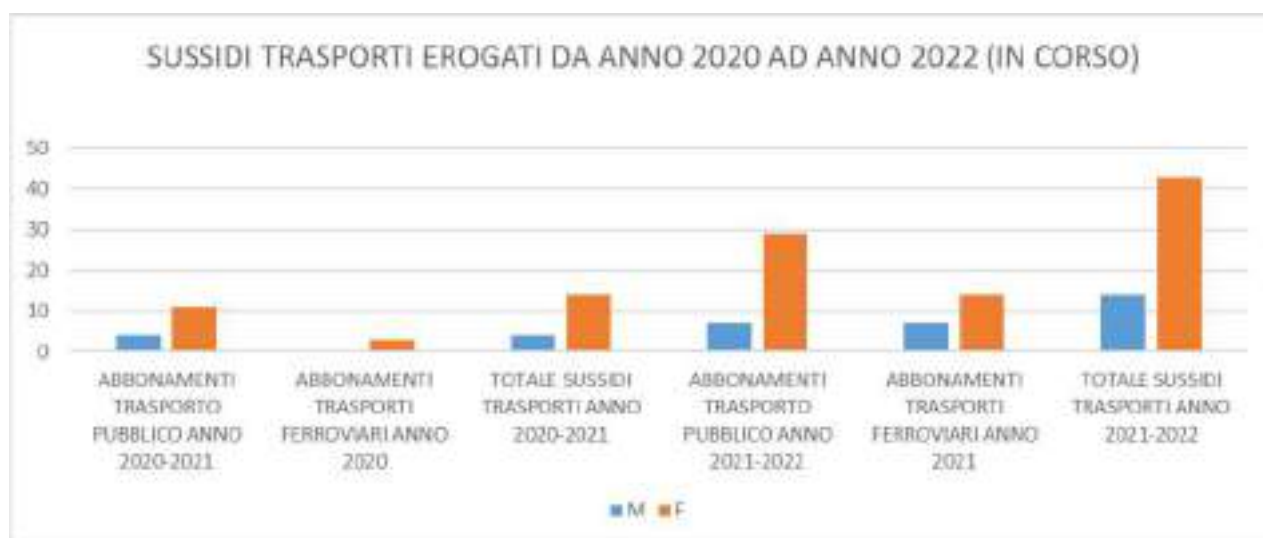
**BENEFICI per i dipendenti:** riduzione i costi di trasporto, riduzione del rischio di incidentalità.

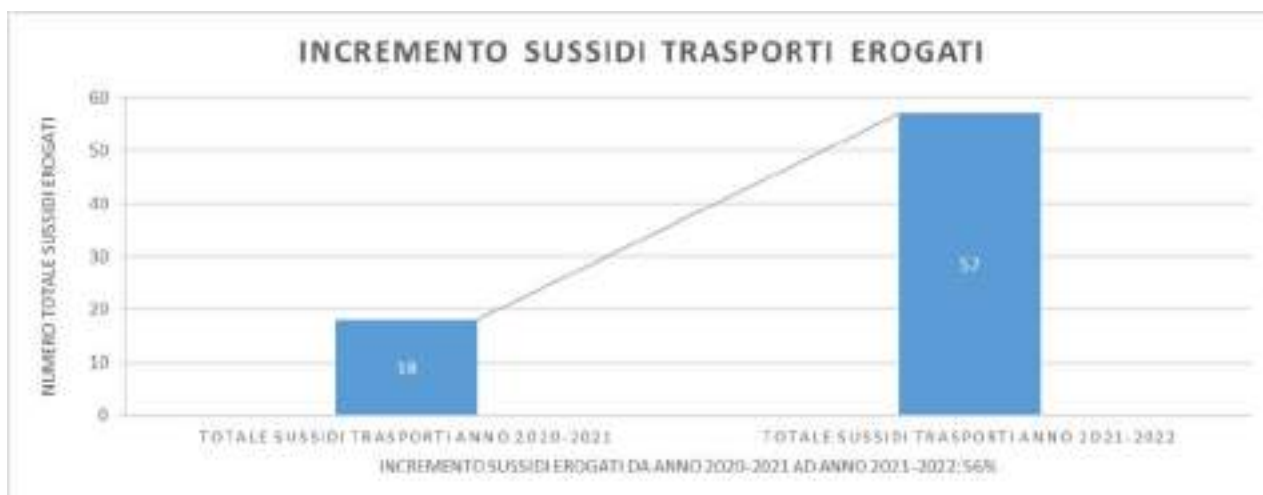
**BENEFICI per la collettività:** riduzione della circolazione delle automobili, riduzione dell'emissione di sostanze inquinanti in atmosfera.

**BENEFICI per l'Ateneo:** migliorare il livello del benessere organizzativo indirettamente in quanto gli spostamenti in auto comportano livelli di stress maggiori.

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

DATI SUSSIDI EROGATI NEGLI ANNI 2020-2022				
	M	F	TOTALE	INCREMENTO PERCENTUALE
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>56,00%</b>





## Obiettivo n 2 : Promozione del lavoro agile al fine di ridurre gli spostamenti

Al fine di ridurre gli spostamenti e perciò le emissioni inquinanti, l'Ateneo, compatibilmente con le disposizioni previste nel periodo emergenziale per covid-19, intende mantenere consistente la quota di lavoro da remoto tramite l'applicazione del Piano Organizzativo di lavoro agile nell'ambito del PIAO (Piano Integrato di Attività ed Organizzazione) secondo le disposizioni che verranno emanate e dalle disposizioni contrattuali. Tale modalità organizzativa infatti unita ad una politica di flessibilità dello svolgimento dell'attività lavorativa determina un enorme rallentamento degli spostamenti e delle fonti inquinanti e di congestione del traffico.

Per raggiungere tale obiettivo si è provveduto nel corso dell'anno 2022 ad emanare il PIAO con delibera del Consiglio di Amministrazione del 22.7.2022.

Al riguardo si fa presente che il numero di unità di personale che ha sottoscritto un contratto di lavoro agile nel periodo maggio 2022 – 20 giugno 2022 è pari a n. 295 su un totale di 714 dipendenti (pari al 41,32%).

Totale in servizio al 20/06/2022		Contratto di SW nel periodo maggio – giugno 2022		% sw sul tot in servizio
Amministrazione Centrale	271		156	57,56%
Centri di Servizio	112		36	32,14%
Dipartimenti/Scuola	331		103	31,12%
<b>TOTALI</b>	<b>714</b>		<b>295</b>	<b>41,32%</b>

Ad oggi (1.9.2022) il numero di lavoratori agili è pari a n.396 unità su un totale di 718 dipendenti (pari ad una percentuale del 55,15%).

**BENEFICI per i dipendenti:** riduzione i costi di trasporto, riduzione del numero degli spostamenti casa-lavoro, miglioramento del benessere organizzativo.

**BENEFICI per la collettività:** riduzione della circolazione delle automobili, riduzione dell'emissione di sostanze inquinanti in atmosfera.

**BENEFICI per l'Ateneo:** migliorare il livello del benessere organizzativo, riduzione dei costi energetici.

Rientra in detto obiettivo la volontà da parte dell'amministrazione di attivare anche l'istituto del telelavoro per consentire anche a chi si trovi ad una distanza chilometrica superiore ai 30KM dalla sede di lavoro di poter usufruire di una modalità lavorativa da remoto maggiormente favorevole alla sostenibilità ambientale. Infatti tale istituto consente di lavorare da remoto anche per periodi più lunghi rispetto al lavoro agile. Il lavoro agile infatti, fatto salvo per alcune categorie di personale, deve

essere svolto per un numero di giornate lavorative settimanali/o mensili inferiori alla metà rispetto a quelle dovute invece il numero di giornate in telelavoro non potrà risultare superiore al 90% ed inferiore ad un quarto del numero totale di giornate lavorative dovute nell'anno o nel mese di riferimento. Nel caso in cui il telelavoro venga articolato settimanalmente il progetto dovrà prevedere almeno un rientro per ciascuna settimana.

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

Nel periodo autunnale 2022 si provvederà a somministrare una nuova edizione del questionario utile all'analisi effettuata nell'anno 2017, possibilmente da estendere 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 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 realizzabili sono:

- 1) Il ricorso alla bicicletta negli spostamenti casa-lavoro risulta diffuso ma sicuramente incrementabile. Dall'analisi delle azioni suggerite dai dipendenti emerge come il 26,46% dei rispondenti sarebbe disponibile ad utilizzare la bicicletta se avesse incentivi. Pertanto l'obiettivo è quello di analizzare la fattibilità di convenzioni con gli enti locali (Modena e Reggio Emilia) al fine di utilizzare i finanziamenti regionali per erogare buoni mobilità ai dipendenti ed eventualmente anche agli studenti (vedi iniziativa "Bike to work") che utilizzano la bicicletta per recarsi al lavoro/sede universitaria.
- 2) Promuovere l'utilizzo del monopattino, della bicicletta e dello spostamento a piedi mediante la pubblicazione sul sito di Ateneo (in spazi dedicati: vedi progetto benessere ed Unimore sostenibile) di video informativi riguardanti in particolare i benefici fisici e dell'ambiente derivanti dallo spostamento dolce.
- 3) Promuovere video clip al fine di sensibilizzare in particolare gli studenti per una guida sicura del monopattino per limitare i rischi o lo scorretto utilizzo di questo veicolo.

Per perseguire tale obiettivo verrà richiesta la fattiva collaborazione della Direzione Tecnica e dell'Ufficio Comunicazione di Ateneo.

Si provvederà anche ad allacciare una collaborazione con i Mobility manager di zona e del comune di Modena e di Reggio Emilia, nonché con le amministrazioni locali di Modena e Reggio Emilia, al fine di intraprendere iniziative per promuovere lo spostamento dolce e condividere esperienze virtuose per migliorare la mobilità in città.

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

L'Ateneo intende programmare internamente alcune campagne informative mirate alla sensibilizzazione alle tematiche della sostenibilità ambientale e della mobilità, utilizzando gli strumenti comunicativi usuali (intranet, newsletter) e specifici supporti comunicativi di volta in volta individuati.

Intende inoltre supportare le iniziative che verranno proposte dalla RUS e dalla delegata Prof.ssa Grazia Ghermandi, in particolare riguardanti la tematica della mobilità sostenibile.

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

Per sostenere l'utilizzo delle auto elettriche per gli spostamenti giornalieri vengono programmate le seguenti azioni:

- 1) La Direzione Tecnica nell'anno 2021 ha elaborato uno studio di fattibilità di installazione o promozione dell'utilizzo di punti di ricarica dei veicoli elettrici nelle zone adiacenti agli edifici universitari.
- 2) Si procederà anche a verificare la fattibilità di accordi con società private al fine di promuovere l'utilizzo delle auto elettriche anche a condizioni più vantaggiose.

### **3.1.4 Programma di implementazione**

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

Il Budget economico messo a disposizione per detta finalità è pari ad euro 15.000 annuale, ai sensi dell'art.67 del CCNL 19.4.2018.

Tale obiettivo è stato raggiunto nell'anno 2021 in quanto le parti negoziali con contratto integrativo del 22.1.2021 hanno deciso di incrementare, già a decorrere dall'anno 2020, l'importo del sussidio economico per chi utilizza un abbonamento di trasporto urbano, extraurbano annuale, oppure un abbonamento per trasporto Ferroviario da euro 120 ad euro 180 per dipendente (pari ad un tasso di incremento del 50%).

L'obiettivo è quello di mantenere anche negli anni 2022 e 2023 tale incremento. Verrà poi effettuato un monitoraggio del numero degli abbonamenti attivati negli anni successivi al fine di verificare se tale misura abbia determinato effettivamente un incremento del ricorso all'utilizzo del trasporto pubblico.

**Indicatore: numero abbonamenti attivati negli anni.**

L'Ufficio Relazioni Sindacali dell'Ateneo attua altresì quotidianamente una puntuale informazione e attività di "front office" per qualunque tipo di esigenza e di necessità espressa dai dipendenti in merito alle tipologie di abbonamento, ai sussidi economici offerti dall'Ateneo, qualora necessario, facendo anche ricorso al costante aggiornamento ed all'assidua interazione collaborativa con i referenti presso le Aziende di Trasporto del territorio.

## **Obiettivo n 2: Promozione del lavoro agile al fine di ridurre gli spostamenti**

Il nostro Ateneo ha adottato il Piano di Organizzazione del Lavoro Agile - POLA con delibera del CdA del 19/03/2021.

Nel corso del 2020 e parte del 2021 il lavoro agile è stato attuato in regime di pandemia, pertanto, con la modalità semplificata dettata dalla normativa emergenziale.



Con l'art. 1 DPCM 23/09/2021 (G.U. 12 ottobre 2021, n. 244) è stata ripristinata la modalità "in presenza" quale "modalità ordinaria" di svolgimento delle prestazioni lavorative nella Pubblica Amministrazione a partire dal 15 ottobre 2021.

Tale rientro in presenza è stato disciplinato dal D.M. 08 ottobre 2021 che ha dettato regole e condizionalità per l'utilizzo dello strumento del lavoro agile, riprendendo in parte le linee guida del POLA, ma senza alcun riferimento ad una percentuale massima o minima di unità di personale in lavoro agile.

L'Ateneo di Modena e Reggio Emilia ha, pertanto, dato attuazione al D.M. 08 ottobre 2021 con la predisposizione di circolari esplicative, l'aggiornamento della mappatura delle attività da svolgersi obbligatoriamente sempre in presenza e l'adozione di un modello di accordo individuale così come previsto dal D.M. stesso.

Al D.M. 08 ottobre 2021 sono seguite le Linee guida in materia di lavoro agile nelle Amministrazioni Pubbliche, ai sensi dell'art. 1, comma 6, del DM 08 ottobre 2021 [https://www.funzionepubblica.gov.it/sites/funzionepubblica.gov.it/files/PA\\_Linee\\_guida\\_lavoro\\_agile.pdf](https://www.funzionepubblica.gov.it/sites/funzionepubblica.gov.it/files/PA_Linee_guida_lavoro_agile.pdf)

Successivamente, visto un ritorno di ondata pandemica tra dicembre e gennaio 2022, la Circolare 5 gennaio 2022 del Ministro per la Pubblica Amministrazione e del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali, ha disposto che *"...Ogni amministrazione può programmare il lavoro agile con una rotazione del personale settimanale, mensile o plurimensile con ampia flessibilità, anche modulandolo, come necessario in questo particolare momento, sulla base dell'andamento dei contagi, tenuto conto che la prevalenza del lavoro in presenza indicata nelle linee guida potrà essere raggiunta anche nella media della programmazione plurimensile. In sintesi, ciascuna amministrazione può equilibrare il rapporto lavoro in presenza/lavoro agile secondo le modalità organizzative più congeniali alla propria situazione, tenendo conto dell'andamento epidemiologico nel breve e nel medio periodo, e delle contingenze che possono riguardare i propri dipendenti (come nel caso di quarantene breve da contatti con soggetti positivi al coronavirus) ..."*.

Allo stato attuale vi è dunque in Ateneo la possibilità di stipulare accordi individuali tra il dipendente (che svolge attività c.d. smartabili) e il suo responsabile, accordi che comunque debbono prevedere che le giornate di lavoro in presenza devono essere prevalenti rispetto a quelle da remoto (max 8 al mese e 24 nel trimestre) nell'arco del periodo contrattuale.

L'amministrazione, dal momento che le linee guida hanno disciplinato tale istituto fino alla data del 31.12.2022, provvederà a garantire il lavoro agile alle medesime condizioni fino a tale data. Per l'anno 2023 provvederà ad aggiornare le modalità operative a seconda delle eventuali nuove normative che verranno emanate.

L'amministrazione poi, previa approvazione degli organi accademici, nel periodo autunnale 2022 andrà a modificare il regolamento per il telelavoro, al fine di pubblicare un bando, entro la data del 31.12.2022, che consentirà di soddisfare le diverse esigenze emerse in questi ultimi due anni, ivi compresa una particolare attenzione per i c.d. fragili, in attesa di una organica e compiuta disciplina dell'istituto a livello nazionale.

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

Nel periodo autunnale si provvederà alla somministrazione di un questionario per aggiornare la rilevazione delle abitudini degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti e si provvederà nel corso dell'anno 2023 alla disamina di tali report al fine di attivare ulteriori misure di mobilità sostenibile.

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

- 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.
- 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.
- 3) Pubblicazione di video informativi entro l'anno 2023 per il corretto utilizzo del monopattino.

#### **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.

Infine, 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.

#### **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, prenderà 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.

### **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 31.12.2022 verrà rielaborato e somministrato un ulteriore questionario rivolto a tutto il personale ed agli studenti.

Come avvenuto (per la prima volta) nel 2018, anche nel 2021 l'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia ha partecipato, al ranking internazionale di Green Metric, così come in corso di redazione del presente Piano Spostamenti Casa-Lavoro 2022 sono già stati avviati incontri preparatori e programmatici per la raccolta documentale e dei dati necessari per la partecipazione anche all'edizione 2022.

L'esplosione della Pandemia da Covid-19 ha fortemente influenzato e rallentato il ricorso all'utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto così come anche dell'assiduo ricorso alle modalità collettive di spostamento e mobilità; anche se era previsto un vantaggio economico derivante dalla contribuzione economica di Ateneo sull'acquisto di abbonamenti annuali.

Il ranking è basato su 6 criteri ambientali:

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

Qui sotto uno schema riassuntivo delle posizioni ottenute da Unimore per gli ultimi 4 anni:.



Nel 2021 Unimore si è classificata alla posizione 272 su 956 Atenei partecipanti. Per quanto riguarda la classifica basata sulle sole Università Italiane, Unimore di è posizionato 16 su 33 partecipanti. Qui sotto i risultati indicati per ognuno dei 6 settori inclusi nel ranking.



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