

# PSCL



# UNIVR



UNIVERSITÀ  
di **VERONA**

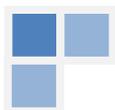


Università degli Studi di Verona  
Mobility manager: Pier Giorgio Dal Dosso

Incarico per redazione:  
Netmobility s.r.l.

Francesco Seneci  
Licia Bernini  
Giovanni Colussi

Versione documento  
Dicembre 2023  
Rev 00



## Sommario

Sommario .....	2
1 Introduzione .....	3
2 Parte informativa e di analisi.....	4
2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda.....	4
2.1.1 Localizzazione .....	5
2.1.2 Le sedi.....	5
2.1.3 Il Personale dipendente .....	7
2.1.4 Orari di lavoro.....	7
2.2 Analisi dell'offerta di sosta .....	8
2.3 Analisi dell'offerta di trasporto.....	8
2.3.1 Mobilità pedonale .....	9
2.3.2 Rete ciclabile .....	9
2.3.3 Trasporto pubblico .....	10
2.4 Risorse e servizi.....	11
2.5 Strumenti di comunicazione aziendale.....	12
2.6 Analisi degli spostamenti casa-lavoro (QUESTIONARIO DIPENDENTI) .....	13
2.6.1 Analisi dei risultati .....	14
3 Parte progettuale .....	30
3.1 Progettazione delle misure.....	30
3.1.1 Misure dirette di competenza dell'Ateneo .....	30
3.1.2 Misure indirette da coordinarsi con Enti esterni .....	35
3.2 Stima dei benefici ambientali .....	36
3.3 Piano di Comunicazione.....	40
4 Programma di monitoraggio .....	41
ALLEGATO A – QUESTIONARIO AI DIPENDENTI .....	42
ALLEGATO B Programma di implementazione.....	43

## 1 *Introduzione*

Il presente documento rappresenta il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) dell'Università degli Studi di Verona.

Il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, c.d. “Decreto Rilancio”, convertito con Legge n. 77 del 17 luglio 2020, recante “Misure per incentivare la mobilità sostenibile”, al comma 4 dell’articolo 229 dispone che “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”.

L'obiettivo della norma è ridurre in modo permanente l'impatto ambientale del traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane. Per raggiungere questo obiettivo, la norma promuove interventi di mobilità sostenibile che incoraggino le persone a ridurre l'uso dell'auto privata per gli spostamenti casa-lavoro e a utilizzare invece mezzi di trasporto alternativi, come i trasporti pubblici, la bicicletta o la camminata.

Con il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, sottoscritto dal Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, è stata data attuazione alla norma sopra richiamata, definendo le figure, le funzioni e i requisiti dei mobility manager aziendali e dei mobility manager d’area e indicando sommariamente i contenuti, le finalità e le modalità di adozione e aggiornamento del “Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro – PSCL”. Il Decreto Interministeriale n. 179/2021 ha rappresentato l’occasione per una prima e organica disciplina della tematica relativa alla mobilità dei dipendenti delle unità organizzative aziendali più complesse e delle figure di riferimento per le iniziative di mobilità sostenibile. In particolare, è stata valorizzata la necessaria collaborazione e sinergia tra le realtà aziendali e quindi i rispettivi mobility manager e il Comune di riferimento, attraverso il previsto raccordo delle singole iniziative e proposte da parte del mobility manager d’area.

Il PSCL è finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato ed individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio interessato. Il PSCL definisce, altresì, i benefici conseguibili con l’attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi di trasporto e comfort di trasporto, sia per l’impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta, in termini economici e di produttività, nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici.

Il PSCL si compone, in generale, di una parte informativa e di analisi degli spostamenti casa-lavoro ed una parte progettuale contenente le possibili misure da adottare e i benefici conseguibili.

## 2 *Parte informativa e di analisi*

La fase informativa e di analisi consente di raccogliere informazioni dettagliate sulle caratteristiche del contesto di cui si redige il PSCL.

In questa fase si analizzano le caratteristiche e le dotazioni dell'Ateneo (informazioni sulla sede di lavoro, eventuali dotazioni in termini, ad esempio, di posti auto, posti bici, spogliatoi per i ciclisti, etc.), l'offerta di trasporto presente sul territorio (distanza dalle fermate del trasporto pubblico, presenza di percorsi ciclabili e di percorsi pedonali), nonché la domanda di mobilità espressa dai dipendenti e dagli studenti, cioè le caratteristiche degli spostamenti casa-lavoro.

L'obiettivo è ricostruire un quadro conoscitivo delle caratteristiche della sede e l'accessibilità del sito e tutti i fattori che possono influenzare la scelta modale dello spostamento. La raccolta dei dati utili ai fini dell'analisi di background viene condotta attraverso:

- una scheda informativa di rilievo delle condizioni strutturali dell'azienda e dell'offerta di trasporto
- una scheda informativa per la raccolta dei dati sulle abitudini e le esigenze dei dipendenti sui loro spostamenti casa-lavoro (questionario).

### 2.1 *Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda*

I fattori che determinano la scelta del mezzo di trasporto per effettuare lo spostamento casa-lavoro possono essere suddivisi in due categorie: fattori soggettivi e fattori oggettivi.

I fattori soggettivi sono quelli che dipendono dalle preferenze e dalle convinzioni individuali. Tra i fattori soggettivi più importanti figurano:

- La disponibilità economica: l'auto è il mezzo di trasporto più costoso, quindi la disponibilità economica può influire sulla scelta di utilizzare un mezzo alternativo, come il trasporto pubblico o la bicicletta.
- Le abitudini personali: le persone che sono abituate a utilizzare l'auto per gli spostamenti quotidiani possono essere meno propense a cambiare mezzo di trasporto, anche se questo sarebbe più conveniente o sostenibile.
- Le convinzioni personali: le persone che sono consapevoli dei problemi ambientali legati all'uso dell'auto possono essere più propense a utilizzare un mezzo di trasporto sostenibile, come la bicicletta o il trasporto pubblico.

I fattori oggettivi sono quelli che dipendono dalle caratteristiche della persona e dell'ambiente circostante. Tra i fattori oggettivi più importanti figurano: la distanza tra casa e lavoro; il tempo di percorrenza (correlato alla distanza ma anche alla tipologia di infrastrutture e servizi a disposizione); la presenza di infrastrutture adeguate (ad esempio, la presenza di piste ciclabili può incentivare l'utilizzo della bicicletta, mentre ampie disponibilità di sosta incentivo all'uso dell'auto.)

In generale, la scelta del mezzo di trasporto per effettuare lo spostamento casa-lavoro è il risultato di un complesso di fattori soggettivi e oggettivi. I fattori soggettivi possono essere influenzati dalle politiche di mobilità sostenibile, che possono promuovere l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi all'auto. I fattori oggettivi concorrono ad attuare determinate tipologie di scelte.

L'analisi delle condizioni strutturali aziendali e dell'offerta di trasporto, in conformità all'Allegato 2 delle "Linee Guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro", riguarda:

- A. la "Localizzazione" delle sedi universitarie;
- B. il "Personale dipendente" per numero e tipologia in ciascuna sede;
- C. gli "Orario di lavoro" delle attività svolte per sede;
- E. le "Risorse, servizi e dotazioni aziendali", ovvero la presenza di servizi e dotazioni aziendali quali: parcheggi auto e moto, posti bici, deposito monopattini, spogliatoi per i ciclisti e mensa aziendale. Inoltre, vengono raccolti alcuni dati relativi alle politiche aziendali sulla mobilità sostenibile, come lo stanziamento di contributi e incentivi per favorire gli spostamenti casa-lavoro e la messa a disposizione di servizi di trasporto (mezzi aziendali).
- D. l'"Offerta di trasporto nei pressi delle sedi", ovvero l'accessibilità delle sedi per modalità di trasporto (stazioni ferroviarie, stazioni della metropolitana, fermate del bus, punti di interscambio, servizi di car sharing, bike sharing, monopattini in sharing, piste ciclabili e percorsi ciclopedonale, aree di sosta e aree pedonali).

### 2.1.1 Localizzazione

L'Università degli Studi di Verona conta 81 corsi di laurea, 28.688 iscritti A.A. 2022/2023 e 1.676 dipendenti, con riferimento sia al personale tecnico-amministrativo che docente.

L'Ateneo è organizzato con diverse sedi nel territorio della città di Verona, una sede a San Floriano frazione del Comune di San Pietro in Cariano in provincia di Verona, una sede a Vicenza e una sede a Rovereto. La dislocazione nel territorio e la suddivisione in dipartimenti rendono le diverse sedi autonome dal punto di vista delle varie attività, intese come strutture di riferimento per l'attività didattica e di ricerca oltre che per le attività amministrative.

La mobilità verso/dalle strutture è in ogni caso garantita dalla rete dei trasporti urbani ed extraurbani (ATV), ferroviari anche a lunga percorrenza (FS) che congiuntamente forniscono un solido ed efficiente servizio di trasporto ben strutturata a supporto della mobilità urbana.

### 2.1.2 Le sedi

**Polo Veronetta** (Via San Francesco 20-22, Viale dell'Università 2-4, Lungadige Porta Vittoria 17-41, via dell'Artigliere 1-8-19, Via Campofiore 2-17-19, Via Cantarane 24-26-28, via Paradiso 6, Via San Cristoforo 2, Comune di Verona) - Dipartimento di Economia Aziendale, Dipartimento di Scienze Umane, Dipartimento di Lingue e Letterature Straniere, Dipartimento di Scienze Giuridiche, Dipartimento di Scienze Economiche, Dipartimento Culture e Civiltà.

**Polo Borgo Roma** (Strada Le Grazie 8-15, P.le L.A. Scuro, Via S.ta Teresa 12, Via delle Menegone, Via Bengasi 7, Comune di Verona) - Dipartimento di Medicina, Dipartimento di Diagnostica e Sanità Pubblica, Dipartimento di Neuroscienze, Biomedicina e Movimento, Dipartimento di Scienze Chirurgiche Odontostomatologiche e Materno-Infantili, Dipartimento di Informatica, Dipartimento di Biotecnologie.

**Polo Borgo Venezia** (via F. Casorati 43, Via Montelungo, Comune di Verona) - Dipartimento di Neuroscienze, Biomedicina e Movimento.

**Polo Giurisprudenza** (Via C. Montanari 8, Via SS. Trinità 7, Comune di Verona) - Dipartimento di Scienze Giuridiche.

**Polo Borgo Trento** (Piazzale A. Stefani 1, Comune di Verona).

**Polo di San Foriano** (Comune di San Pietro in Cariano, Provincia di Verona) - Dipartimento di Economia Aziendale, Dipartimento di Biotecnologie.

**Polo di Vicenza** - Polo Didattico Scientifico.

**Polo di Rovereto** - Centro di Ricerca Sport, Montagna, Salute (Ce.Ri.S.M.).

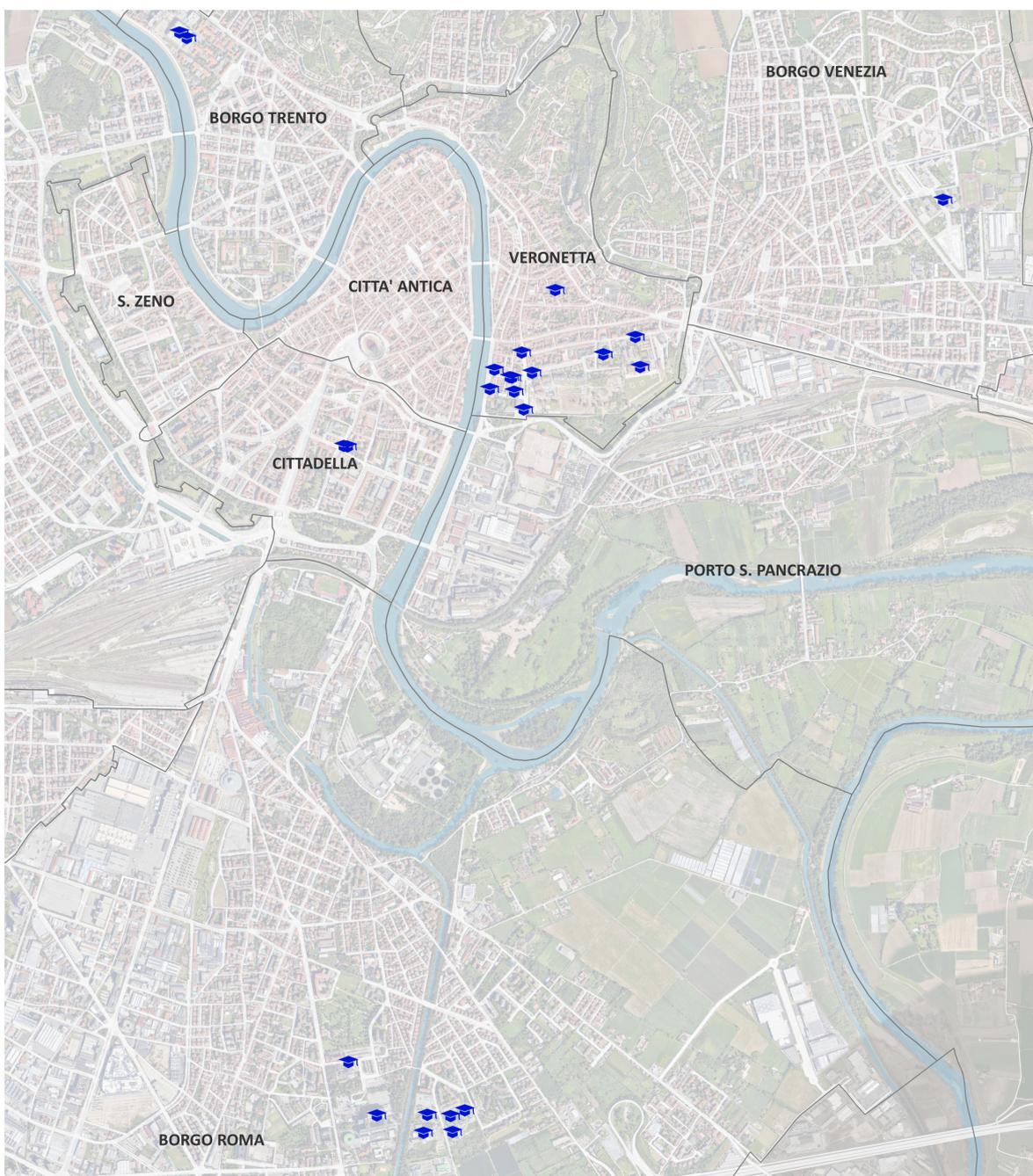


Figura 1 - Localizzazione delle sedi UNIVR presenti nel Comune di Verona

### 2.1.3 Il Personale dipendente

I dipendenti che lavorano presso l'Università degli Studi di Verona sono in totale 1.676 (al 31/07/2023), suddivisi in docenti ordinari (193), docenti associati (395), ricercatori (264) e personale tecnico-amministrativo (824). Nella Tabella 1, è riportato il numero di personale docente e personale tecnico-amministrativo per sede di lavoro.

SEDE	PERSONALE DOCENTE [n.]	PERSONALE TECNICO- AMMINISTRATIVO [n.]	Totale
POLO DI VERONETTA	310	478	788
POLO DI BORGO ROMA	411	292	703
POLO DI GIURISPRUDENZA	64	19	83
POLO BORGO TRENTO	67	12	79
POLO DI BORGO VENEZIA		14	14
POLO DI SAN FLORIANO		5	5
POLO DI VICENZA		2	2
POLO DI ROVERETO		2	2
<b>TOTALE</b>	<b>852</b>	<b>824</b>	<b>1676</b>

Tabella 1 – Numero di personale docente e tecnico-amministrativo ripartito per sede di lavoro.

Il 44% del personale docente (professori ordinari, professori associati e ricercatori) risiede a Verona, il 18% nel territorio della provincia di Verona e il 37% fuori provincia. Per quanto riguarda il personale tecnico-amministrativo il 55% risiede a Verona, il 34% nel territorio della provincia di Verona e l'11% fuori provincia.

I quartieri di Verona dove risiede più personale dipendente sono Borgo Venezia (15%), Borgo Roma (11%), Borgo Milano (10%) Borgo Trento (9%).

I comuni della provincia dove risiede più personale dipendente sono San Giovanni Lupatoto (6%), San Martino Buon Albergo (6%), Negrar di Valpolicella (5%), Villafranca di Verona (5%), Castel d'Azzano (4%), Sona (4%), San Pietro in Cariano (4%) e Pescantina (4%).

L'affluenza maggiore di personale docente si riscontra nel Polo di Borgo Roma 48% e nel Polo di Veronetta 36%. Le sedi di lavoro con più affluenza di personale tecnico-amministrativo sono il Polo di Veronetta 59% e il Polo di Borgo Roma 36%.

### 2.1.4 Orari di lavoro

Gli orari di lavoro per i dipendenti sono generalmente dalle ore 08:00 alle ore 19:00. Il turno di lavoro del 58% dei dipendenti è uguale tutti i giorni, mentre il 42% ha un orario che dipende dal giorno. Il 40% lavora in smartworking alcuni giorni della settimana, il 45% lavora in remoto un giorno alla settimana, il 38% due giorni e il 17% più di due giorni alla settimana.

## 2.2 Analisi dell'offerta di sosta

### Aree di sosta auto dedicate

Il Polo di Veronetta presenta un parcheggio con accesso presso viale dell'Università che conta 210 stalli di sosta così suddivisi:

- 49 riservati al piano -1 per i dirigenti e gli organi politici con la possibilità di utilizzo h24 7 giorni su 7, e i restanti 24 del piano sono a discrezione del concessionario, tendenzialmente utilizzati per gli abbonamenti privati;
- i piani -2 e -3 contano 137 parcheggi, totalmente ad uso dei dipendenti dell'ateneo nella fascia oraria 7:30 – 19:30 dal lunedì al venerdì e la mattina del sabato.

Il parcheggio posto su Lungadige porta Vittoria conta 24 stalli di sosta e il parcheggio di Santa Marta 48 stalli di sosta.

Presso i poli di Borgo Roma e Borgo Trento vi sono aree di sosta riservate condivise con gli addetti dei poli ospedalieri.

### Aree di sosta per biciclette dedicate

Presso il Polo di Veronetta è presente una ciclostazione con accesso controllato da circa 80 posti.

Presso gli istituti Biologici del Polo di Borgo Roma vi è un altro sito ad accesso controllato con circa 25 posti bici.

## 2.3 Analisi dell'offerta di trasporto

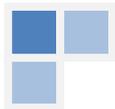
L'offerta di trasporto (da ciascuna sede) riguarda

- il grado di accessibilità alla rete del trasporto pubblico urbano ed extraurbano, ovvero le stazioni ferroviarie, alle fermate del TPL;
- l'offerta di infrastrutture per la mobilità pedonale
- l'offerta della rete di piste ciclabili e servizi di sosta
- il grado di accessibilità al bike sharing, ai monopattini in sharing

Nelle tabelle seguenti sono riportate le distanze casa - sede di lavoro del personale divisa in intervalli: distanza inferiore a 1 km, tra 1 e 3 km, tra 3 e 5 km, tra 5 e 7 km, tra 7 e 10 km e distanza maggiore di 10 km, sulla base di isocrone vedi Tav. 3-4-5-6-7.

SEDE DI LAVORO PERSONALE DOCENTE	< 1 km	1-3 km	3-5 km	5-7 km	7-10 km	> 10 km	Totale	%
Borgo Roma	7	12	53	38	12	92	<b>214</b>	
Ca' Vignal - Borgo Roma	4	9	26	15	8	75	<b>137</b>	
Ca' Vignal 2- Borgo Roma	2	6	15	6	2	29	<b>60</b>	
<b>TOTALE POLO DI BORGO ROMA</b>	<b>13</b>	<b>27</b>	<b>94</b>	<b>59</b>	<b>22</b>	<b>196</b>	<b>411</b>	<b>48%</b>
Santa Marta - Veronetta	9	16	11	2	5	66	<b>109</b>	
Veronetta	13	40	8	6	3	131	<b>201</b>	
<b>TOTALE POLO DI VERONETTA</b>	<b>22</b>	<b>56</b>	<b>19</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>197</b>	<b>310</b>	<b>36%</b>
<b>POLO DI BORGO TRENTO</b>	<b>10</b>	<b>28</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>19</b>	<b>67</b>	<b>8%</b>
<b>POLO DI GIURISPRUDENZA</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>64</b>	<b>8%</b>
<b>Totale complessivo</b>	<b>50</b>	<b>128</b>	<b>123</b>	<b>70</b>	<b>32</b>	<b>449</b>	<b>852</b>	<b>100%</b>

Tabella 2 – Numero di personale docente ripartito per distanza casa-lavoro.



SEDE DI LAVORO PERSONALE TECNICO-AMMINISTRATIVO	< 1 km	1-3 km	3-5 km	5-7 km	7-10 km	> 10 km	Totale	%
Strada Le Grazie 15	3	4	10	10	5	20	52	
Strada Le Grazie 8	6	10	18	15	9	26	84	
Piazzale L. A. Scuro 10	9	15	20	27	14	63	148	
Via Bengasi 7		4	1	3			8	
<b>TOTALE POLO BORG ROMA</b>	18	33	49	55	28	109	292	35%
Lungadige Porta Vittoria 17	1	4	5		2	5	17	
Lungadige Porta Vittoria 41					1	1	2	
Via dell'Artigliere 19	6	32	25	11	9	36	119	
Via dell'Artigliere 8	5	15	11	5	7	14	57	
Via San Francesco 20	1	10	2	1	3	7	24	
Via San Francesco 22	9	26	17	8	5	45	110	
Viale dell'Università 4	2	12	9	2	5	13	43	
Via Paradiso, 6	2	10	9	2	2	12	37	
Via Cantarane, 24	3	5	6	6	3	10	33	
Vicolo Campofiore	1	6	2	1		26	36	
<b>TOTALE POLO DI VERONETTA</b>	30	120	86	36	37	169	478	58%
<b>POLO BORG TRENTO</b>		3	1		4	4	12	1%
<b>POLO BORG VENEZIA</b>		2	4	3	1	4	14	2%
<b>POLO GIURISPRUDENZA</b>	1	6	6		1	5	19	2%
<b>POLO DI SAN FLORIANO</b>							5	1%
<b>POLO DI VICENZA</b>							2	0%
<b>POLO DI ROVERETO</b>							2	0%
<b>Totale complessivo</b>	<b>49</b>	<b>164</b>	<b>146</b>	<b>94</b>	<b>71</b>	<b>291</b>	<b>824</b>	<b>100%</b>

Tabella 3 – Numero di personale tecnico-amministrativo ripartito per distanza casa-lavoro.

### 2.3.1 Mobilità pedonale

L'accessibilità a piedi è ragionevolmente possibile per coloro che arrivano da una distanza di circa 1 / 1,5 km, distanze che caratterizzano i percorsi casa-lavoro di un centinaio di dipendenti. Gran parte delle sedi si collocano in ambiti densamente urbanizzati nei quali la camminabilità è assicurata e può essere svolta in un contesto funzionale e piacevole.

### 2.3.2 Rete ciclabile

L'accessibilità in bicicletta è ragionevolmente possibile per coloro che arrivano da una distanza di circa 3-4 km, anche se con la diffusione delle bici a pedalata assistita le distanze di riferimento per la mobilità ciclabile si spingono ormai fino a 7-8 km.

Le sedi risultano essere ben connesse alla rete di piste/percorsi ciclabili che sono, al contempo, servite dal bike sharing della città di Verona.

In tutta la città è presente, inoltre, un servizio di noleggio di monopattini elettrici affidato a 3 operatori: Bit Mobility, Dott (EmTransit) e Lime Technology.

La rete ciclabile del Comune composta da 116,16 km, di cui: piste ciclabili (22,07 km) - piste ciclabili contigue al marciapiede (16,34 km) - percorsi pedonali-ciclabili (47,97) - piste su corsia preferenziale (1,081 km) - percorsi ciclo-turistici (20,88 km) - corsie ciclabili (7,81), e dal diffuso servizio di bike sharing Verona Bike (fonte: <https://www.comune.verona.it>) (vedi Tavola 8)

Pure in presenza di una rete abbastanza sviluppata esistono delle relazioni non ancora collegate in modo diretto che rendono l'uso della bicicletta per lo spostamento casa-lavoro meno conveniente. Si cita per esempio tutte le relazioni ovest-est verso il polo di Borgo Roma (dai quartieri San Massimo, Santa Lucia e Golosine); le connessioni dall'area est della città verso il polo di Borgo Roma; la carenza infrastrutturale nel quartiere di borgo Trento con ripercussione su tutti i quartieri nord-ovest della città.

### 2.3.3 Trasporto pubblico

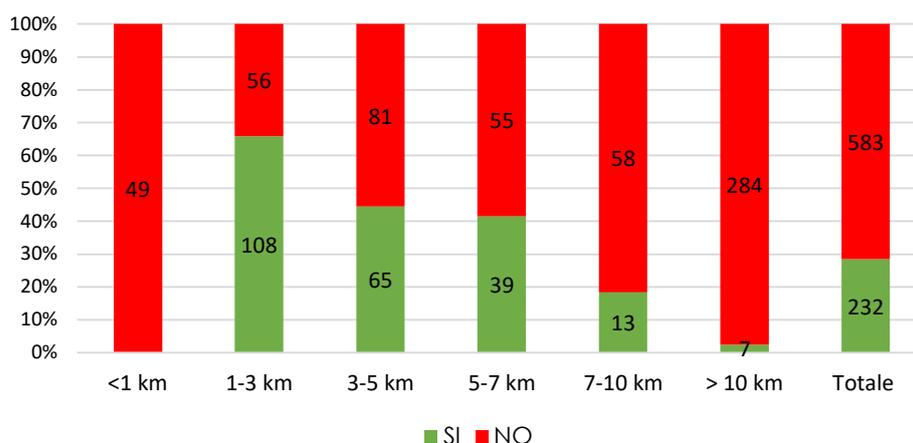
L'accessibilità alle fermate del TPL è buona per tutte le sedi, data l'estesa rete di trasporto pubblico urbano ed extraurbano su gomma (vedi Tavola 9). Tale rete mette le sedi in diretta connessione con le stazioni della rete ferroviaria (Porta Nuova e Porta Vescovo).

Alcuni comuni di cintura sono serviti oltre che dal servizio extraurbano anche da quello urbano e sono linee che servono direttamente le sedi dell'ateneo o che permettono lo scambio modale generalmente presso la Stazione Porta Nuova.

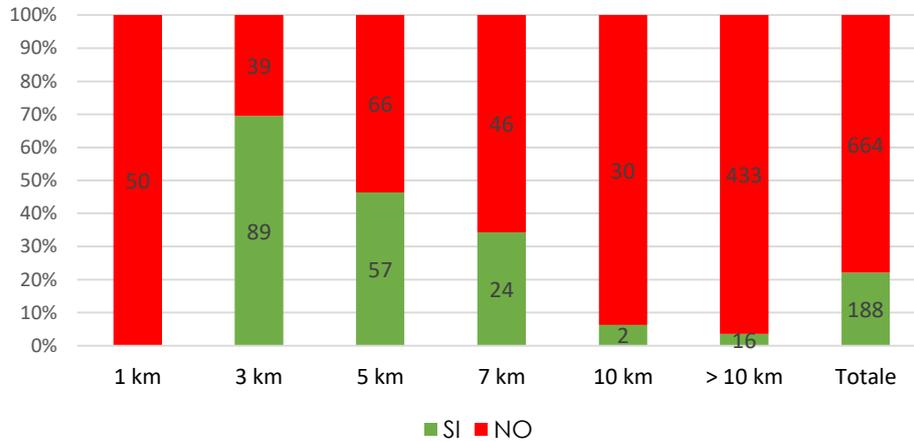
Si è indagata la presenza di fermate del TPL in prossimità dell'abitazione di ogni dipendente: il 22% del personale docente e il 28% del personale tecnico-amministrativo ha una fermata a servizio di una linea diretta verso la sede di lavoro, ad un raggio di 200 m da casa.

In tale analisi non sono stati presi in considerazione i dipendenti che vivono a una distanza inferiore a 1km dalla sede di lavoro, in quanto si presume che in tale caso l'uso del TPL non sia di interesse.

### PROSSIMITA' AL TPL PERSONALE T-A



## PROSSIMITA' AL TPL PERSONALE DOCENTE



### 2.4 Risorse e servizi

L'ateneo di Verona è impegnato nel favorire gli spostamenti casa-università con la mobilità sostenibile, finalizzata a contenere l'uso individuale dell'automobile e promuovere l'uso della bicicletta e del trasporto pubblico.

Per raggiungere i propri obiettivi si avvale di un Mobility Manager aziendale e due collaboratori che lavorano in sinergia con il Mobility Manager del Comune e che ha la funzione di coordinare la pianificazione delle mobilità urbane da e verso i posti di lavoro.

I maggiori sforzi intrapresi riguardano le politiche aziendali sulla mobilità sostenibile. Attualmente, l'Università fornisce ogni anno incentivi/sconti per i propri studenti e dipendenti allo scopo di favorire spostamenti casa-lavoro e casa-università sostenibili.

Il budget annuale messo a disposizione è pari a 40.000 €.

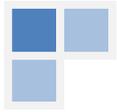
Le principali iniziative messe in atto sono:

#### - Contributo per il trasporto pubblico

Il "voucher Ticket Trasporto" è stato sostituito dal rimborso in busta paga con cadenza trimestrale (come avviene per i buoni pasto), del Contributo Trasporto non soggetto a tassazione. Da qualche anno, infatti, a seguito della previsione normativa dell'art. 51 co. 2 lett. d-bis) del TUIR, non costituisce reddito (quindi è esente) il contributo trasporti, a specifiche condizioni, cioè che l'erogazione avvenga a favore della generalità o di categorie di dipendenti. Si tratta di un contributo nella misura € 15,00/mese per l'acquisto di abbonamenti Urbani ed Extraurbani, mensili o plurimensili, su gomma e su ferro, corrisposto dall'Università di Verona. Possono godere del contributo i dipendenti con rapporto di lavoro subordinato, ovvero il personale Tecnico Amministrativo e i collaboratori ed esperti linguistici.

#### - Monopattini elettrici

L'ateneo ha sottoscritto due convenzioni con due realtà affermate del settore:



Bitmobility consente di ottenere sblocchi illimitati nelle fasce orarie dalle 7:30 – 9 e 17:30 – 19 e il 20% di sconto sulla tariffa dal lunedì al venerdì.

Per usufruire degli sconti cliccare a questo link

Dott offre alla comunità accademica uno sconto del 30% sulla tariffa al minuto di ogni corsa effettuata con monopattini elettrici della medesima azienda nella città di Verona.

Per beneficiare delle agevolazioni dedicate, studentesse, studenti e dipendenti dell'università devono: accedere al portale dedicato, inserire la mail con dominio accademico e cliccare sul pulsante “riscatta il tuo codice”, controllare la propria casella mail dove si troverà un messaggio con il codice promozionale univoco. Infine, installare l'app sul proprio dispositivo mobile e aggiungere il codice sconto alla sezione “promozioni”.

È in fase di definizione un accordo con il terzo gestore del servizio a Verona

#### - **Telelavoro**

Il progetto Telelavoro dell'Università di Verona è iniziato come sperimentazione limitata per numero di partecipanti e per periodi di attuazione nel 1999 sino ad evolversi a oltre 40 dipendenti coinvolte/i.

Gli obiettivi che, nell'attuazione di questo progetto, l'Ateneo di Verona intende perseguire sono: coniugare innovazione, flessibilità, soddisfazione e soluzione di bisogni individuali, contenere e razionalizzare la spesa pubblica operando in una logica di efficienza, efficacia ed economicità.

Il telelavoro rappresenta di fatto un effettivo strumento di conciliazione tra vita professionale e dimensione privata. Il telelavoro ha aumentato la produttività e la qualità del lavoro.

Per accedere è necessario partecipare a un bando annuale, in conformità a criteri in esso stabiliti (svolgere mansioni telelavorabili, avere figli nella fascia d'età da 0 a 14 anni, svolgere lavoro di cura) la Direzione Risorse Umane stila una graduatoria. È anche previsto che possa essere assegnato un periodo di telelavoro per casi particolari: improvvisa necessità di cure e terapie proprie e dei propri familiari e durante la gravidanza. Dall'a.a. 2008/09 il CUG (già Comitato per le Pari Opportunità) ha trasferito la gestione del progetto del Telelavoro alla Direzione Risorse Umane, continuando a prestare la propria collaborazione.

## **2.5 Strumenti di comunicazione aziendale**

Gli strumenti di comunicazione utilizzati per la promozione delle iniziative organizzate dall'Ateneo sono il sito web di Ateneo (per la comunicazione esterna), il Portale Intranet di Ateneo “My Univr” (un sito web ad accesso riservato che presenta in maniera chiara e completa i servizi offerti dall'Ateneo in veste personalizzata), Facebook, LinkedIn, X (Ex Twitter), Instagram, YouTube, Flickr, Telegram, Pinterest e Spotify.

Tramite il portale intranet è possibile inviare comunicazioni dirette a tutti i dipendenti dell'Ateneo.

## 2.6 *Analisi degli spostamenti casa-lavoro (QUESTIONARIO DIPENDENTI)*

Il questionario sugli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente ha lo scopo di analizzare la domanda di mobilità e comprendere al meglio le abitudini e le esigenze di spostamento dei dipendenti, nonché la loro propensione al cambiamento. In conformità dell'Allegato 3 delle "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro", che contiene l'indicazione dei contenuti minimi necessari per la raccolta sistematica dei dati di interesse, il questionario rivolto al personale dipendente e riguarda:

- Sezione A. "Informazioni generali" genere, età, mezzo di trasporto posseduto, sede di lavoro e posizione lavorativa;
- Sezione B. "Origine e destinazione dell'abituale spostamento casa-lavoro" comune o quartiere di partenza;
- Sezione C. "Orari di lavoro";
- Sezione D. "Modo di trasporto degli spostamenti casa-lavoro" ovvero le modalità di spostamento che il dipendente utilizza ogni giorno per recarsi sul luogo di lavoro;
- Sezione E. "Caratteristiche degli spostamenti casa-lavoro" in termini di "viaggio tipo", km percorsi, tempo impiegato, unitamente al costo medio mensile sostenuto per gli spostamenti casa-lavoro e al grado di soddisfazione;
- Sezione F. "Possibilità di sosta" per chi usa l'auto come conducente o la bicicletta per lo spostamento casa-lavoro;
- Sezione G. le "Scelte di viaggio", ovvero le motivazioni dell'attuale modalità di spostamento;
- Sezione H. "Predisposizione al cambiamento" a modalità alternative di trasporto all'auto privata;
- Sezione I. "Osservazioni e suggerimenti".

Il questionario è stato somministrato tramite compilazione on-line tra il 25 settembre e il 10 novembre 2023 al personale docente e al personale tecnico-amministrativo.

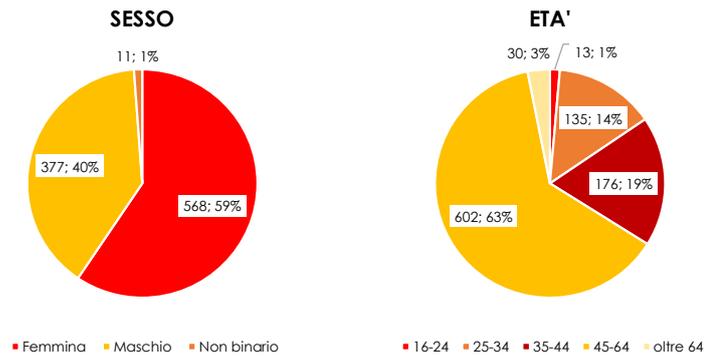
La platea di dipendenti considerata è a pari 1.676.

È stato compilato da 1071 dipendenti (64%). I questionari completi in tutte le parti sono risultati 797 pari al 48%. 274 questionari sono risultati parzialmente compilati e in alcuni casi, considerando la non obbligatorietà di alcune domande, il numero di risposte potrebbe variare. Questa variabile, nei casi in cui sia più evidente, verrà sottolineata specificando il numero delle persone che hanno compilato la domanda. I rapporti percentuali presentati successivamente sono sempre fatti al netto del numero di non risposte al fine di rendere più chiara l'entità dei rapporti fra le varie risposte.

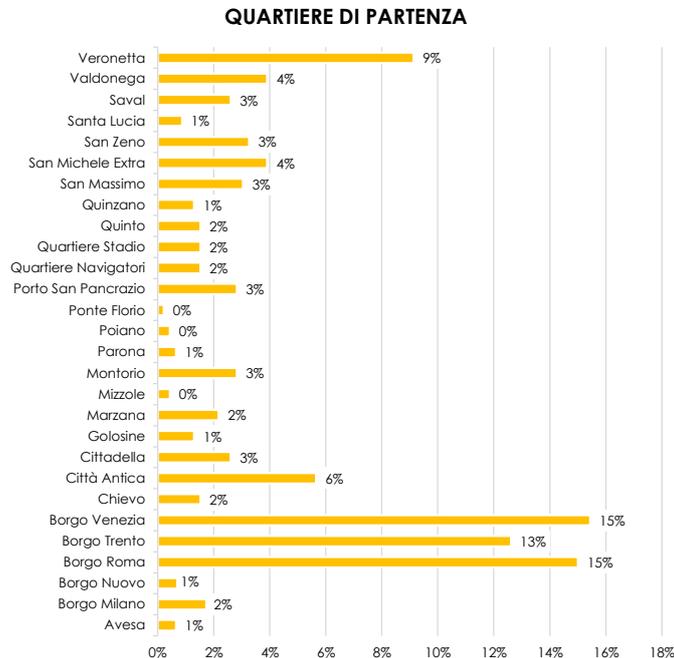
Il questionario, essendo su base volontaria, non ha interessato un campione statisticamente attendibile, ma dato l'elevata partecipazione può comunque essere usato come indicatore degno di attenzione.

### 2.6.1 Analisi dei risultati

Hanno risposto al questionario persone prevalentemente comprese nella fascia d'età 45 – 64 anni (63%) con una buona partecipazione delle fasce 25 – 34 (14%) e 35 – 44 anni (19%).

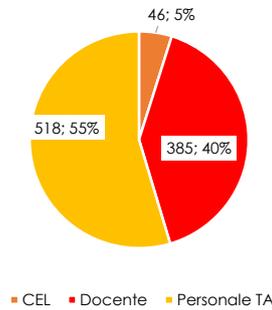


Poco meno della metà dei rispondenti risiede a Verona (43%), dei quali buona parte nei quartieri di Borgo Roma (15%), Borgo Venezia (15%), Borgo Trento (13%) e Veronetta (9%).



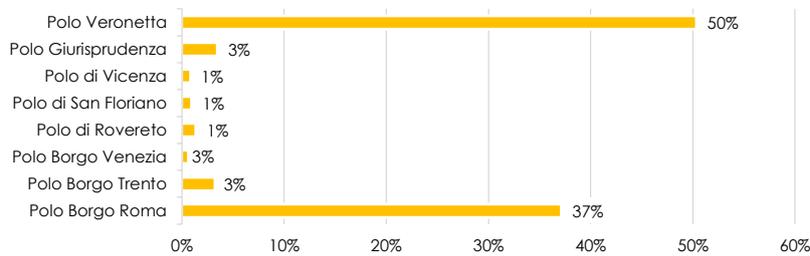
La posizione ricoperta prevalentemente è quella di personale TA (55%), mentre i docenti sono il 40% del totale.

### POSIZIONE LAVORATIVA



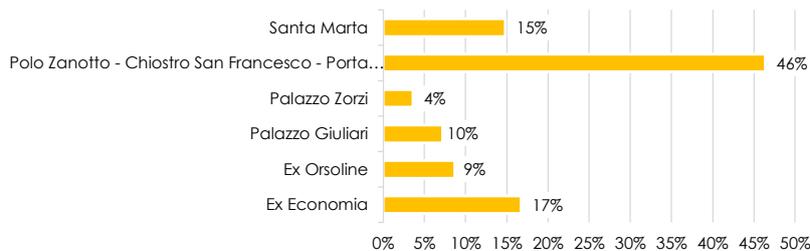
La maggior parte dei partecipanti lavora presso i Poli di Veronetta (50%) e di Borgo Roma (37%).

### SEDE DI LAVORO

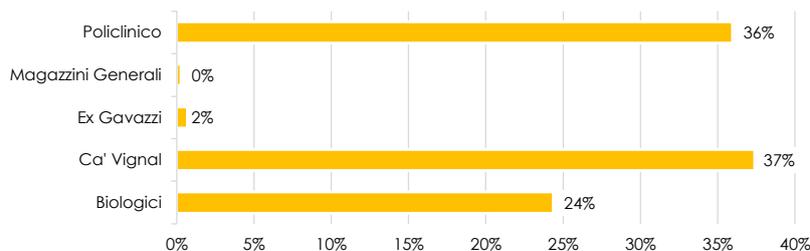


Nello specifico, nel primo caso buona parte lavora presso il Polo Zanotto, mentre nel secondo caso la maggioranza si suddivide tra gli edifici del Policlinico e Ca' Vignal. Inoltre, degli 887 rispondenti alla domanda solo una piccola parte (29%) si sposta durante il proprio orario di lavoro tra più sedi.

### EDIFICIO SEDE DI LAVORO (VERONETTA)

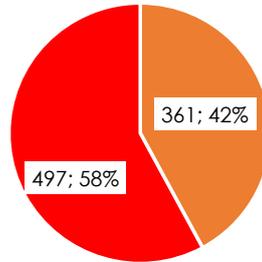


### EDIFICIO SEDE DI LAVORO (BORGO ROMA)



Il turno di lavoro di una buona parte del campione è uguale tutti i giorni (58%), mentre il 42% ha un orario che dipende dal giorno.

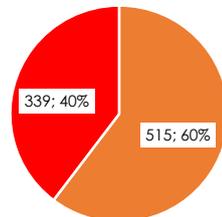
### TIPOLOGIA TURNO



- Orario dipendente dal giorno
- Orario uguale tutti i giorni

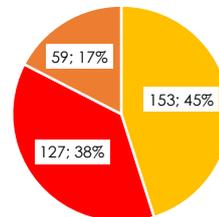
Questo dato può essere influenzato dal fatto che, tra coloro che hanno risposto alla domanda (854), il 40% lavora in smartworking; di questi, infatti, il 45% lavora in remoto un giorno alla settimana, il 38% due giorni e il 17% più di due giorni.

#### LAVORI IN SMARTWORKING?



- No
- Sì

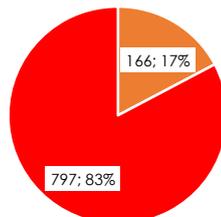
#### QUANTI GIORNI?



- 1
- 2
- Più di 2

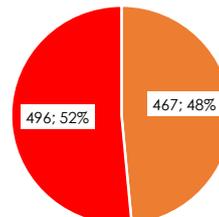
La quota maggiore del totale dei rispondenti (963), corrispondente all'83%, possiede un'auto, mentre la percentuale di chi possiede una bicicletta è del 52% (496).

#### POSSIEDI UN AUTOMOBILE?



- No
- Sì

#### POSSIEDI UN BICICLETTA?

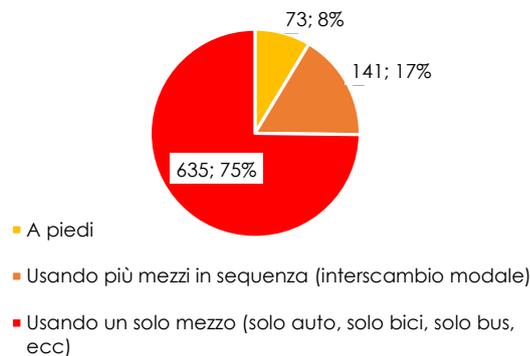


- No
- Sì

Per i propri spostamenti casa-lavoro, circa il 45% dei rispondenti non presenta alcun vincolo sia per il percorso d'andata che per quello di ritorno. La percentuale sale al 50% per chi risiede nel comune di Verona. Si trova in queste risposte una differenza di genere, laddove tale percentuale sale al 60% per la popolazione maschile e scende al 36% per quella femminile.

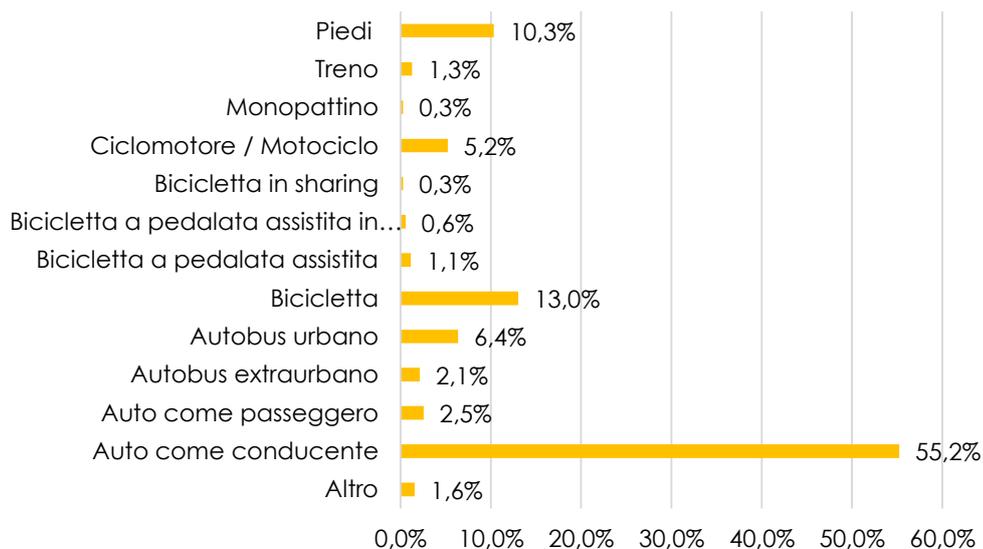
Gli intervistati si recano a lavoro prevalentemente utilizzando un solo mezzo (75%), mentre il 17% usa più mezzi in sequenza.

### COME TI RECHI AL LAVORO?



Considerando solo chi usa un singolo mezzo, introducendo anche lo spostamento a piedi, il mezzo più utilizzato per lo spostamento casa-lavoro è l'auto come conducente e come passeggero (rispettivamente 55% e 3%).

### Mezzo utilizzato



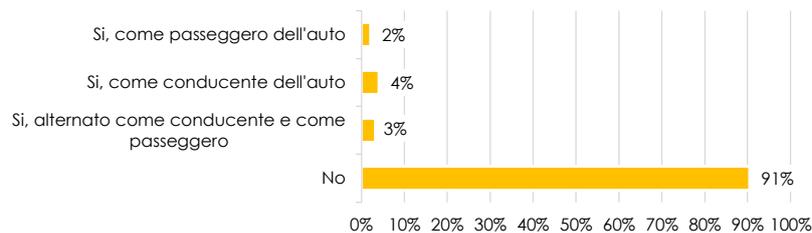
Se consideriamo solo chi vive entro i 5 km la percentuale di chi usa l'auto scende al 35%.

Tra chi invece dichiara di utilizzare più mezzi in sequenza (141), la catena di mobilità più

significativa vede il treno come secondo mezzo (66%) e successivamente l'uso del trasporto pubblico (20%), della bicicletta (7%) o del bike sharing (17%) come terzo mezzo.

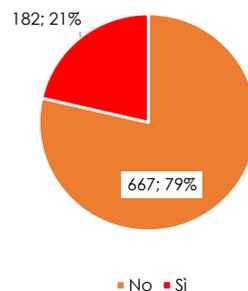
Dato il predominio dell'uso dell'auto, risulta rilevante il dato sulla condivisione del viaggio con altre persone: il 91% dei 611 rispondenti non effettua carpooling durante il proprio percorso casa-lavoro.

### FAI CARPOOLING?

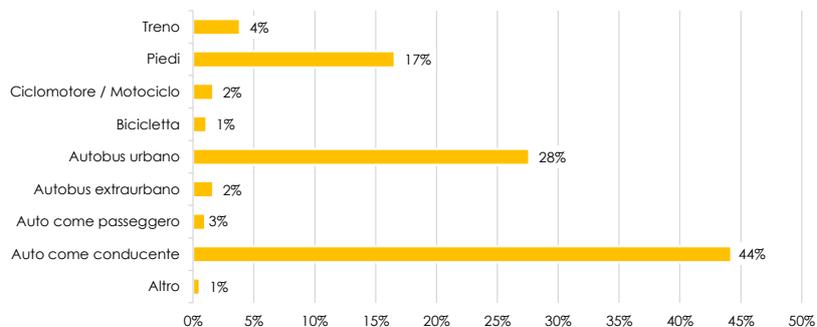


Il 21% di persone (su 849 risposte) utilizza un mezzo differente quando piove, tra i quali il 44% si serve dell'auto come conducente a differenza di quanto avviene in condizioni di bel tempo.

### USI MEZZI DIVERSI QUANDO PIOVE?



### SE SI, QUALE MEZZO UTILIZZI?

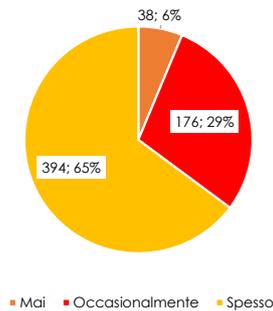


Il cambio di mezzo è prevalente (70%) per chi dichiara di effettuare lo spostamento in bici: in

questo caso il mezzo alternativo è l'auto per il 32% dei rispondenti, i piedi per il 24% e il bus per il 10%.

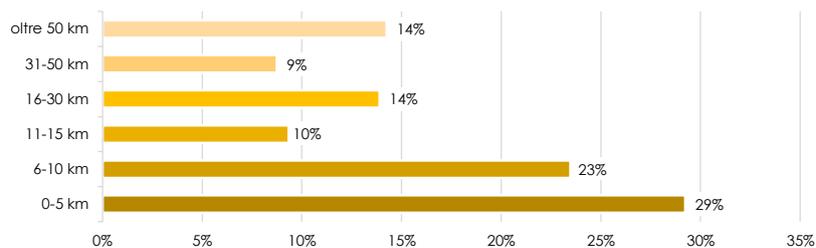
La prevalenza dell'auto su altri mezzi di trasporto può essere connessa all'evidenza che il 65% del totale di coloro che utilizzano l'auto per il proprio spostamento trova spesso coda o traffico durante il percorso.

**TROVI CODA IN AUTO?**



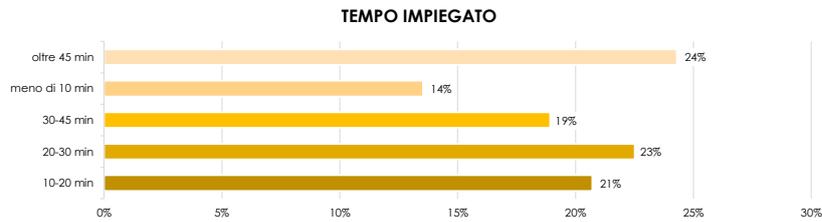
Per quanto riguarda le caratteristiche degli spostamenti e nello specifico la distanza del domicilio rispetto al luogo di lavoro, risulta che il 29% dei rispondenti (pari a 835 persone) si trova a meno di 5 km (distanza breve affrontabile in bicicletta o a piedi), mentre un'altra buona parte (23%) è localizzata tra i 6 e i 10 km.

**DISTANZA DAL LUOGO DI LAVORO**

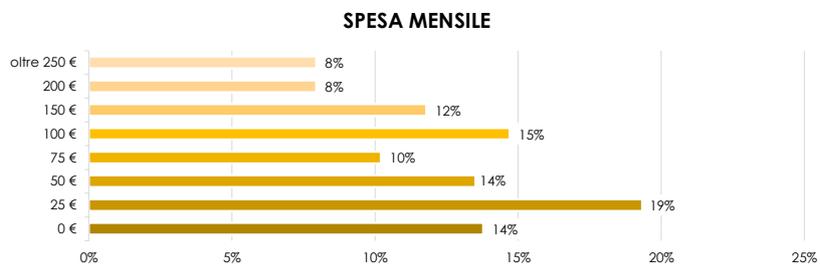


Il 12% di chi dichiara di usare l'auto per lo spostamento casa-lavoro vive a meno di 5 km dal posto di lavoro. D'altro canto si segnala anche che il 22% di chi usa la bici vive fra 6 e 10 km.

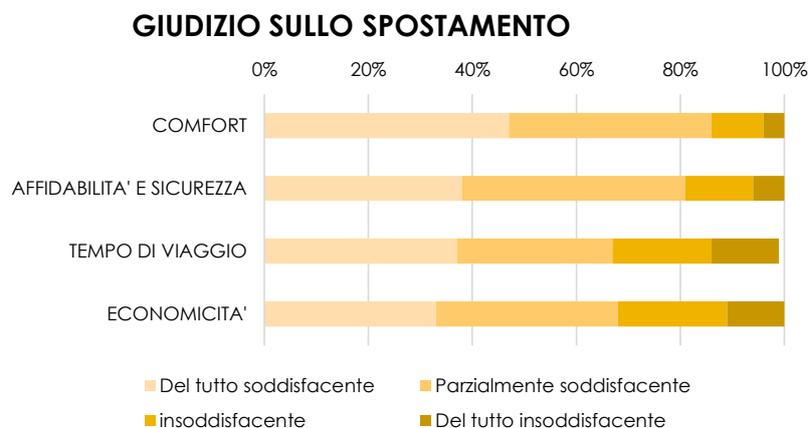
Lo stesso campione dichiara che questi spostamenti sono prevalentemente svolti tutti i giorni lavorativi o quasi (69%), per un tempo di percorrenza che non presenta particolari picchi percentuali nella fascia tra 10 e oltre i 45 minuti con una media del 20% per range di tempo.



Oltre a un rilevante dispendio di tempo, i trasferimenti casa-lavoro hanno un impatto economico rilevante. Infatti, di 755 rispondenti una quota rilevante di persone dichiara di spendere mensilmente oltre i 100 euro per recarsi a lavoro (42%)

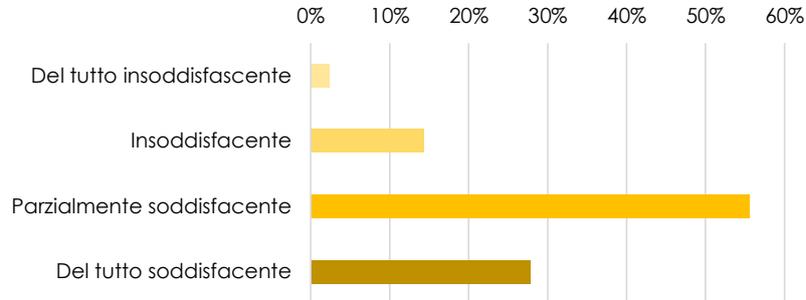


Rispetto allo spostamento abituale si riscontra una generale soddisfazione nel giudizio rispetto al comfort, all'affidabilità e sicurezza, al tempo di viaggio e all'economicità di coloro che hanno risposto a queste domande (834). Il primo è quello che riscuote una dose maggiore di soddisfazione, mentre i valori più bassi si registrano a proposito del tempo di viaggio e alla sua economicità.

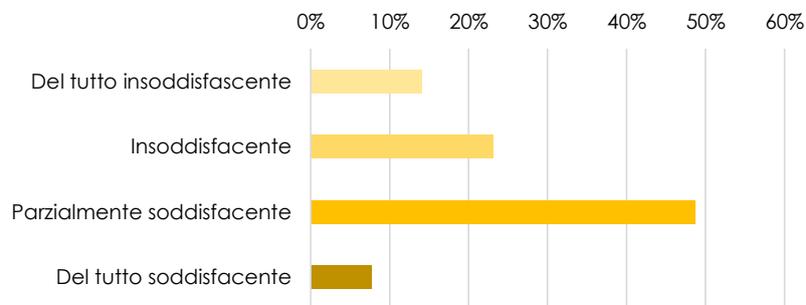


Nello specifico, gli intervistati presentano mediamente un buon grado di soddisfazione riguardo l'utilizzo della bicicletta e dell'auto, mentre il trasporto pubblico presenta un tasso di insoddisfazione più elevato.

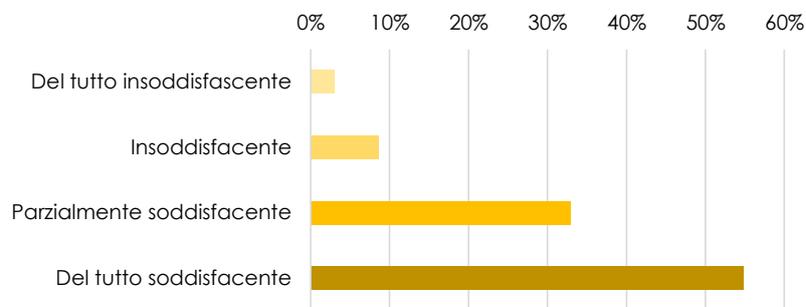
### SODDISFAZIONE BICI



### SODDISFAZIONE TPL

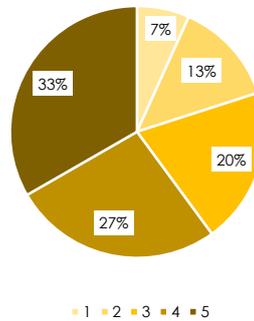


### SODDISFAZIONE AUTO

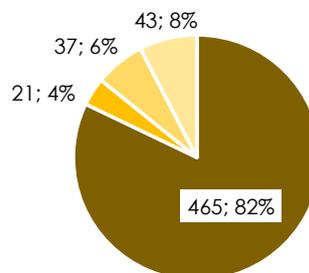


Per quanto riguarda le eventuali problematiche riguardanti la sosta emerge come il 33% degli intervistati non abbia alcun problema di parcheggio quando si reca in auto al lavoro; questo risultato si relaziona col fatto che l'82% parcheggia abitualmente in un'area di sosta interna all'Ateneo.

### IN AUTO HAI PROBLEMI DI PARCHEGGIO?



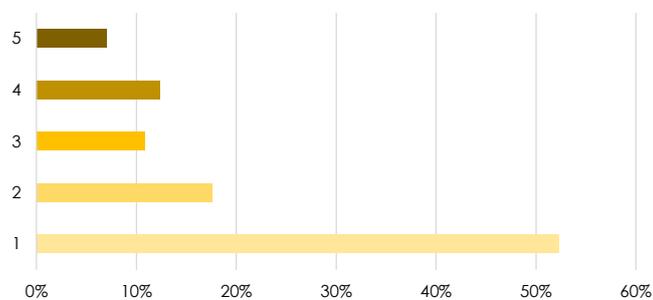
### DOVE PARCHEGGI L'AUTO?



- area di sosta riservata interna all'ateneo
- area di sosta riservata su strada o in parcheggio esterno all'ateneo
- in area a pagamento su strada o in parcheggio
- in area libera su strada o in parcheggio

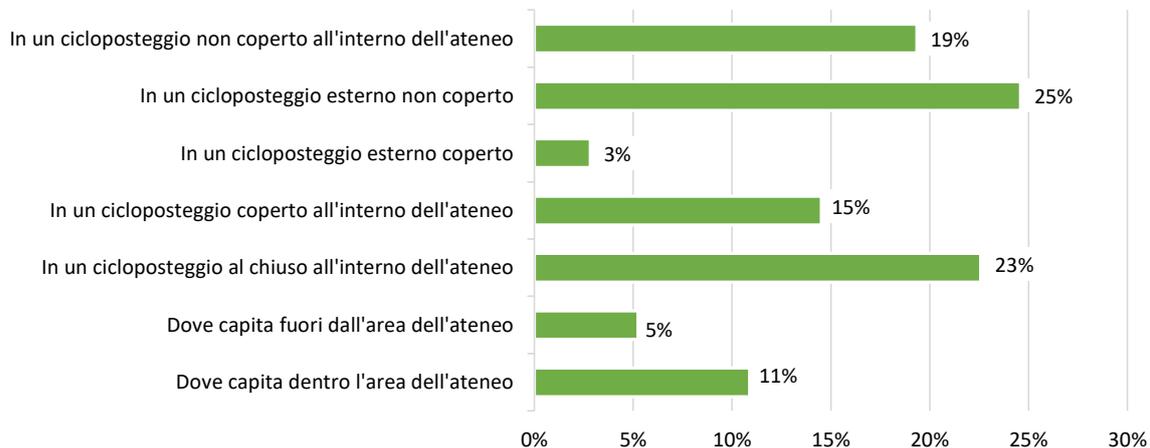
Considerando solo coloro che parcheggiano l'auto in aree interne all'Ateneo, risulta nettamente prevalente la percentuale di coloro che non hanno problemi di sosta (52%).

### HAI PROBLEMI A PARCHEGGIARE L'AUTO NELL'ATENEIO?



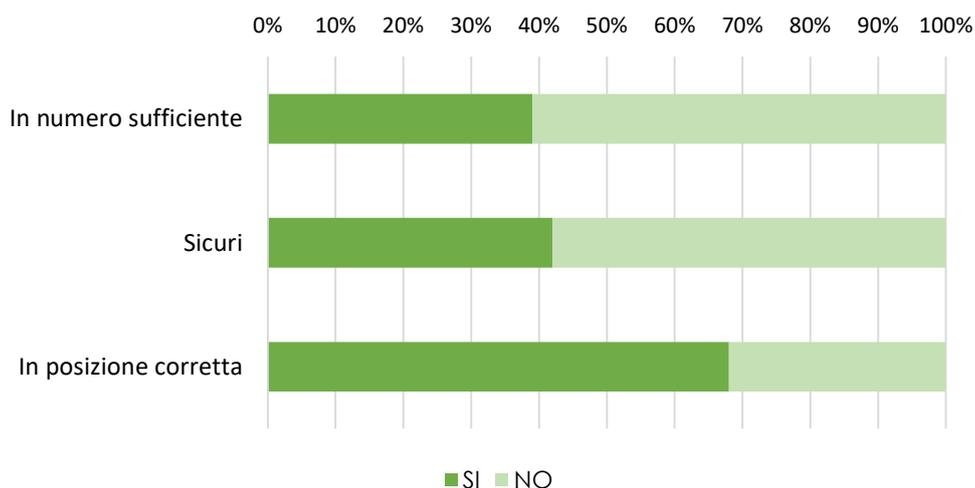
Un grado di soddisfazione minore emerge per quanto riguarda l'offerta di cicloposteggi dell'Ateneo, considerando anche che il 73% parcheggia in aree interne al perimetro dell'Università.

### DOVE PARCHEGGI LA BICI?



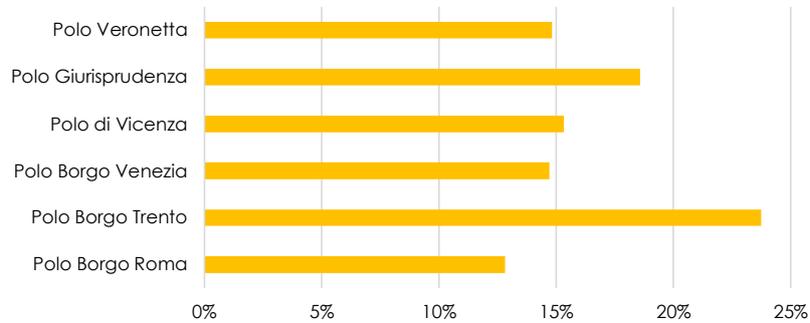
Sia la dotazione di cicloposteggi che la sicurezza di questi offerta dall'ateneo sono valutati negativamente.

### CONSIDERAZIONE CICLOPOSTEGGI



Inoltre, proporzionando le risposte in base al numero di dipendenti di ogni sede dell'Ateneo, emerge come la percezione del rischio di furto di biciclette sia maggiore presso il Polo di Borgo Trento.

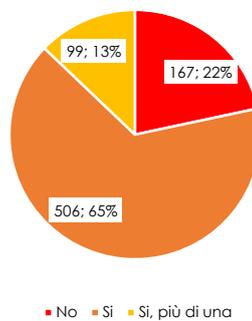
### DOVE LAVORA CHI HA PAURA DEI FURTI DI BICICLETTE?



Molti utilizzatori della bicicletta per il percorso casa-lavoro non trovano all'interno dell'ateneo uno spazio dedicato a spogliatoio (89%), e la maggior parte (55%) ne sente l'esigenza.

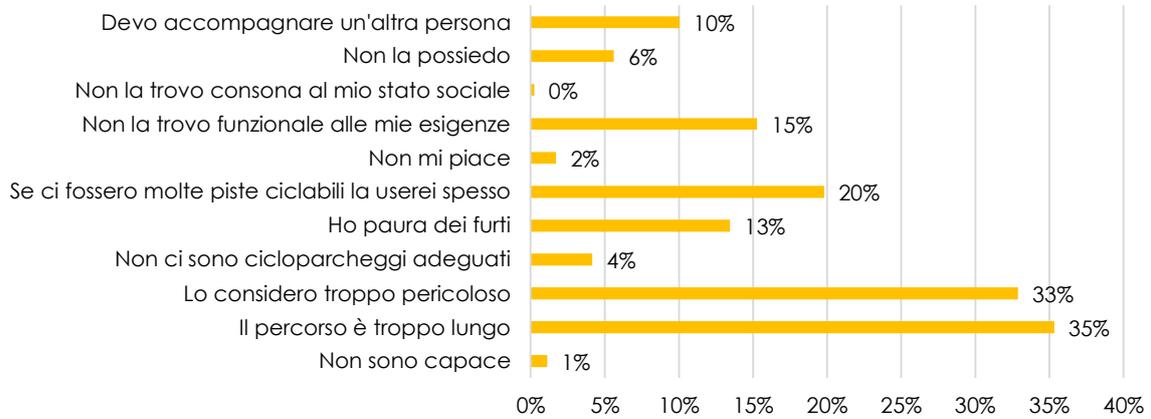
In riferimento a mezzi di mobilità sostenibile, risulta che, tra coloro che hanno risposto alla domanda (772), il 78% possiede almeno una bicicletta.

### POSSIEDI UNA BICICLETTA?



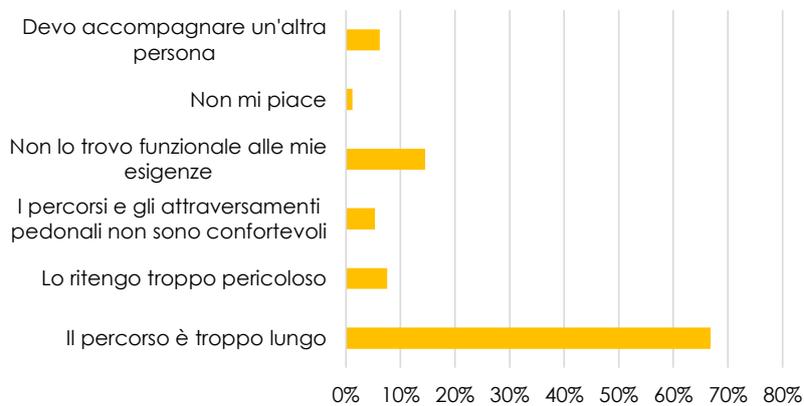
Il mancato utilizzo di questo mezzo si lega soprattutto alla lunghezza del percorso e ai pericoli che si corrono. La percezione di pericolo si può anche legare al 20% di rispondenti che dichiarano che userebbero la bici se ci fossero più piste ciclabili.

## PERCHE' NON USI LA BICICLETTA?



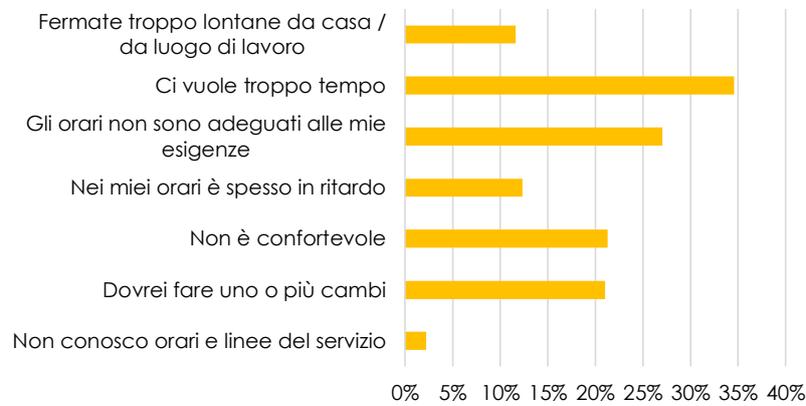
Per quanto riguarda la possibilità di recarsi a lavoro a piedi, i limiti sono dovuti, in questo caso, prevalentemente alla lunghezza del tragitto da percorrere.

## PERCHE' NON VAI A PIEDI?



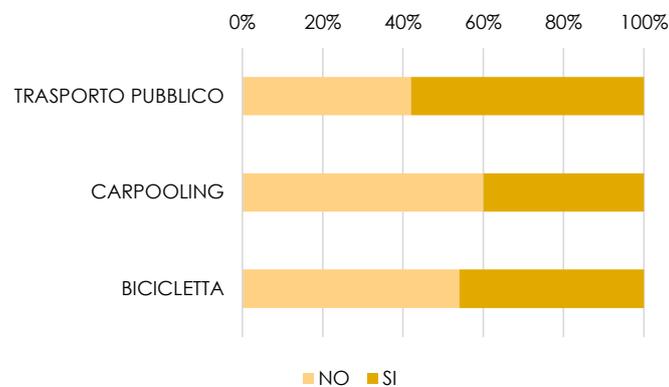
Infine, gli ostacoli all'utilizzo del trasporto pubblico per il tragitto casa-lavoro riguardano in particolare la non adeguatezza degli orari e la durata eccessiva del viaggio.

## PERCHE' NON USI IL TPL?



Alla richiesta sulla predisposizione al cambiamento dell'attuale mezzo di spostamento con uno più sostenibile (alla quale hanno risposto in 806 per trasporto pubblico e carpooling e in 603 per la bicicletta) il trasporto pubblico è l'unico mezzo che ha riscontrato una valutazione positiva avendo con il 58% delle risposte affermative. La sostituzione con la bicicletta convince solo il 46% circa dei rispondenti mentre il carpooling colleziona il 40% dei sì.

## PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO

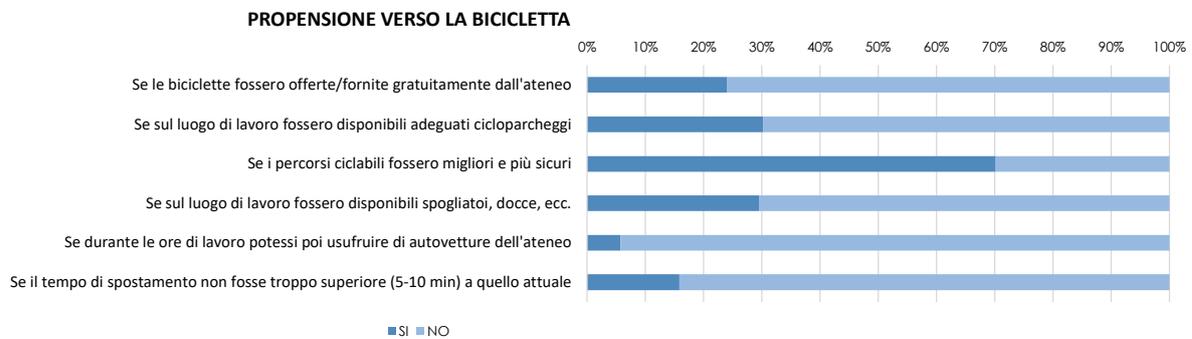


Analizzando queste risposte rispetto chi solitamente utilizza l'auto come passeggero o come conducente per andare al lavoro, il 52% sarebbe disposto a cambiare il modo di spostarsi viaggiando con il trasporto pubblico, il 41% condividendo il viaggio con altri colleghi in forma di car-pooling e il 39% utilizzando la bicicletta.

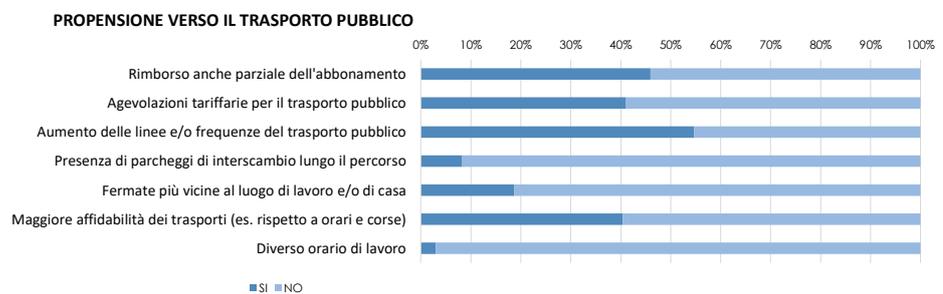
Ai partecipanti favorevoli a sostituire il mezzo di spostamento attuale verso uno più sostenibile è stato poi chiesto di indicare due condizioni affinché questa transizione sia possibile.

Chi ha risposto positivamente al cambiamento del modo di spostarsi in favore della bicicletta ha indicato come preponderante la necessità di disporre di percorsi ciclabili migliori e più sicuri, la disponibilità di adeguati cicloparcheggi e la disponibilità di spogliatoi, docce, ecc. mentre tra quelli

che hanno risposto negativamente prevalgono motivazioni quali la durata e lunghezza del percorso.



Chi sarebbe disposto a cambiare il modo di spostarsi in favore del trasporto pubblico locale indica tra le motivazioni l'aumento delle linee e/o della frequenza, oltre ad eventuali incentivi economici. Disincentivante sono i problemi legati alla bassa affidabilità dei trasporti e ai tempi maggiori necessari per effettuare lo spostamento.

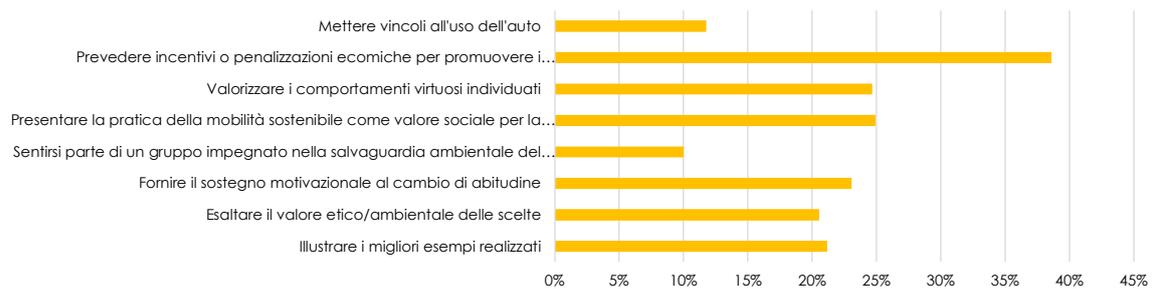


Per quanto riguarda la propensione al cambiamento verso il carpooling emerge in particolare la necessità di un sistema per mettersi in contatto con chi fa lo stesso percorso verso la stessa sede di lavoro. Elemento disincentivante è la perdita di autonomia.



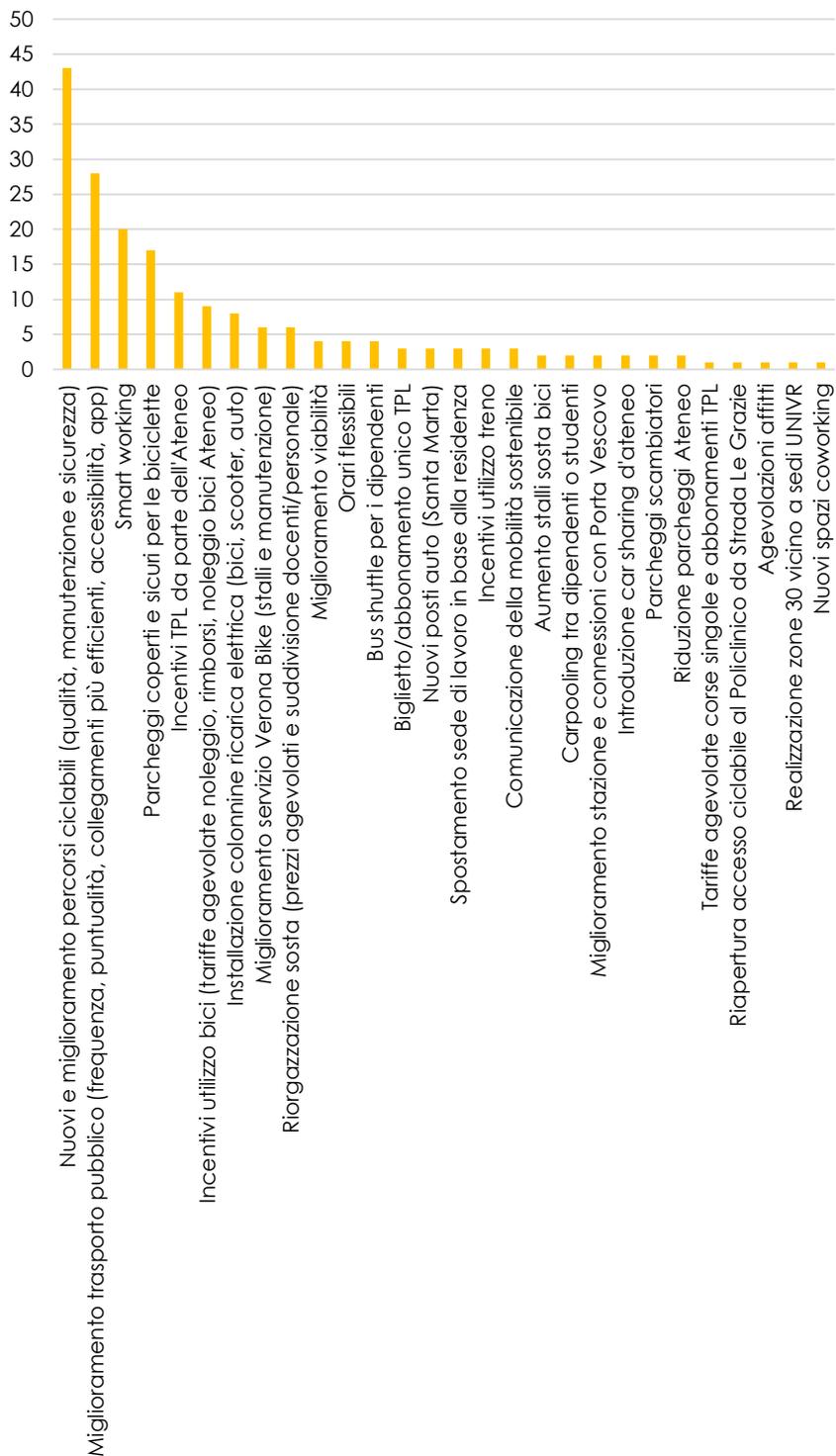
Nell'ultima sezione relativa alle osservazioni e suggerimenti e, nello specifico, a proposito di forme di intervento e comunicazione che possano essere utili per l'incentivazione della mobilità sostenibile, è emerso come sia necessario prevedere incentivi e penalizzazioni e in generale comunicazione e azioni di valorizzazione e supporto a chi attua comportamenti virtuosi.

### COME INCENTIVARE LA MOBILITA' SOSTENIBILE



Infine si è proceduto a sistematizzare e classificare le oltre 190 tra osservazioni e suggerimenti: risultano prevalenti indicazioni riguardanti la realizzazione di nuovi percorsi ciclabili e il miglioramento di quelli esistenti (43 segnalazioni), con particolare attenzione alla qualità, manutenzione e sicurezza degli stessi. Secondariamente (28 segnalazioni) emerge come rilevante il miglioramento del trasporto pubblico (con riferimento soprattutto alla sua frequenza, puntualità, efficienza e accessibilità), seguito da 20 suggerimenti relativi all'intensificazione del lavoro da remoto/smartworking e 17 indicazioni riguardanti l'installazione di parcheggi coperti e sicuri per le biciclette.

## Osservazioni e suggerimenti



### 3 Parte progettuale

L'obiettivo principale del Piano è quello di incrementare la quota dei dipendenti che utilizza la bicicletta, modalità pedonale o il trasporto pubblico, compatibilmente con le distanze percorse, per ridurre l'uso del veicolo privato a motore per il percorso casa-lavoro. Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'Università (limitatamente alla componente mobilità), l'aumento della sicurezza degli spostamenti, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di stress).

#### 3.1 Progettazione delle misure

Si presentano in questo prima stesura del PSCL un set preliminare di azioni, che dovranno essere vagliate dagli organi preposti dell'Ateneo, per poter costruire una agenda di azioni possibili da finanziare e attivare, previo approfondimento di fattibilità.

Tali misure sono raggruppate per categorie corrispondenti a interventi diretti di competenza dell'Università e interventi indiretti da concordarsi con Enti esterni all'Ateneo quali, per esempio, il Comune di Verona, ATV, Trenitalia, etc. Inoltre, le misure sono raggruppate per categorie corrispondenti ai 5 assi di intervento di cui alle "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro" adottate con Decreto Direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il 4 agosto 2021.

##### 3.1.1 Misure dirette di competenza dell'Ateneo

Le misure elencate di seguito sono proposte la cui realizzazione deve essere raccordata con le risorse disponibili nei budget di previsione di ogni anno.

#### **ASSE 1: DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA (CAR POOLING)**

Il questionario ha evidenziato un interesse non marginale all'organizzazione di un servizio di car pooling. Pur nel riconoscimento delle difficoltà che spesso si incontra nel dare continuità a questo tipo di modalità di trasporto, si ritiene necessario e importante investigarne la fattibilità.

Nonostante tale misura preveda comunque l'utilizzo dell'auto permette comunque una riduzione dell'inquinamento emesso e del traffico veicolare per una riduzione dei mezzi utilizzati.

##### ▪ 1.1 Studio di fattibilità del servizio di car-pooling

Si ritiene fondamentale in prima istanza promuovere una call per valutare l'effettivo interesse al servizio e, sulla base delle provenienze degli eventuali partecipanti, valutare l'effettiva fattibilità dello stesso.

##### ▪ 1.2 Creazione di una piattaforma per l'organizzazione del servizio di car-pooling

Sulla base delle risultanze del punto precedente, si procederà con l'acquisto di sistemi presenti sul mercato per l'organizzazione del servizio tramite app/portali/siti web.

##### ▪ 1.3 Buoni mobilità

Tramite l'app per il car-pooling, si possono monitorare i gruppi di viaggio allo scopo di elargire delle agevolazioni e incentivi.

▪ 1.4 Predisposizione di parcheggi riservati al car-pooling

Come forma di incentivo, risulta di sicuro interesse riservare parcheggi per chi si sposta in auto condivise.

**ASSE 2: FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO**

▪ 2.1 Aumentare ed estendere le agevolazioni sugli acquisti degli abbonamenti al trasporto pubblico

Aumentare le agevolazioni tariffarie per il trasporto pubblico urbano, extraurbano e su ferro, trovando le soluzioni amministrative per estendere le agevolazioni anche al personale docente. Le motivazioni emerse dal questionario, in merito alla propensione al cambiamento delle abitudini di spostamento, hanno evidenziato con chiarezza che agevolazioni tariffarie o rimborsi anche parziali dell'abbonamento permetterebbero una più ampia adozione dei mezzi pubblici di trasporto per lo spostamento verso le sedi universitarie.

▪ 2.2 Introdurre agevolazioni all'intermodalità

Estendere le agevolazioni sugli abbonamenti al trasporto ferroviario e al trasporto extraurbano, integrandoli con incentivo all'uso del bike sharing. Il questionario ai dipendenti ha evidenziato come già oggi la catena di mobilità treno+bike sharing sia quella più utilizzata.

**ASSE 3: FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E LA MICROMOBILITÀ**

▪ 3.1 Migliorare e incrementare i posteggi per biciclette e monopattini

Ampliare, migliorare e mettere in sicurezza i posteggi per le biciclette, biciclette elettriche e monopattini, in modo tale da incentivare chi utilizza un mezzo privato ad utilizzare la mobilità dolce comodamente e in sicurezza. In particolare, si prevede la realizzazione di nuovi posteggi dove limitati o assenti, possibilmente coperti e videosorvegliati. I bike-box, sistemi per la sosta protetta per il ricovero di poche unità, ad accesso con app, possono essere elementi alternativi alle più grandi velostazioni. Inoltre, si può dotare il cicloposteggio di alcuni servizi di base quali: pompa manuale o compressore d'aria, kit per la manutenzione, postazioni di ricarica per biciclette elettriche, armadietti. Le motivazioni emerse dal questionario, in merito alla propensione al cambiamento delle abitudini di spostamento, hanno evidenziato che, se sul luogo di lavoro fossero disponibili adeguati cicloparcheggi ci sarebbe una più ampia adozione della bicicletta per lo spostamento casa-lavoro.



▪ 3.2 Predisporre spogliatoi con docce e armadietti

Predisporre e informare i dipendenti sui servizi di spogliatoi con docce e armadietti prevedendo forme di utilizzo dei medesimi per chi effettua lo spostamento casa-lavoro in bicicletta, permettendogli di cambiarsi abiti ed eventualmente lavarsi prima di iniziare la propria attività. Le motivazioni emerse dal questionario, in merito alla propensione al cambiamento delle abitudini di spostamento, hanno evidenziato che la disponibilità di spogliatoi, docce, ecc. permetterebbero una più ampia adozione della bicicletta per lo spostamento casa-lavoro, infatti il 55% dei rispondenti al questionario, che usano la bicicletta, che non trovano all'interno dell'Ateneo uno spogliatoio (89%), sentono l'esigenza di avere a disposizione uno spazio dedicato (122 persone fra chi ha partecipato al questionario).

▪ 3.3 E Bike to Work: Bici elettriche in comodato d'uso gratuito

Come ha dimostrato la recente esplosione delle vendite, le biciclette a pedalata assistita costituiscono oggi un'ottima opportunità per convincere anche persone tradizionalmente restie a toccare con mano i vantaggi degli spostamenti in bicicletta rispetto a quelli in automobile per i propri spostamenti. Soprattutto per il percorso casa-lavoro la possibilità di poter utilizzare una E-bike può diventare elemento di svolta per una scelta virtuosa. D'altro canto l'investimento iniziale necessario per l'acquisto di una bici elettrica rende ancora difficile per molte persone l'accesso a tale modalità di spostamento.



Tale scoglio può essere superato promuovendo l'assegnazione, mezzo bando, di bici elettriche ai dipendenti. Una delle forme possibili si struttura nei seguenti punti:

1. l'Ateneo acquisisce in noleggio a lungo termine un parco bici elettriche;
2. assicura la dotazione presso le proprie sedi di punti di ricarica, servizi di sosta coperti e sicuri, spazi per la custodia delle dotazioni utili per lo spostamento in bici sul percorso casa-lavoro (caschetto, mantellina, ...);



3. assegnano la bici su domanda ai dipendenti, a titolo oneroso con trattenuta sullo stipendio di un certo valore;
4. l'assegnatario potrà usare la bici per qualsiasi spostamento in qualsiasi momento della settimana, come una bici di proprietà, ma accetterà che i propri spostamenti vengano tracciati;
5. il valore della trattenuta (una sorta di rata di acquisto) risulterà tanto inferiore quanto più gli spostamenti verranno effettuati sul percorso casa-lavoro e in periodo di lavoro.

Sul mercato esistono ditte che forniscono flotte di bici a pedalata assistita a noleggio a lungo termine all inclusive, assicurando la manutenzione ordinaria e straordinaria, assicurazione RC, courtesy bike, liberando quindi l'azienda da ogni incombenza per le futura gestione del parco bici.

Sono anche presenti molteplici soluzioni (sia basate su app, che su dispositivi fisici presenti sui mezzi) per il tracciamento dei percorsi e la gestione degli incentivi economici agli utenti che utilizzano la propria bicicletta.

Nella messa a punto di tale iniziativa, l'Ateneo potrebbe farsi parte attiva per stimolare nell'Amministrazione Comunale, alcune attività di coordinamento (utili anche ad altre imprese del territorio):

1. identificazione e gestione del sistema di tracciamento, organizzando una piattaforma unica per tutte le imprese, che dovrebbe essere la medesima sulla quale appoggiare anche altri progetti di incentivo alla mobilità sostenibile. In questo modo il Comune libera le imprese dall'incombenza del tracciamento dei propri dipendenti, che potrebbe essere percepita dal lavoratore come una indebita intromissione nella propria privacy da parte del datore di lavoro;
2. ricerca del fornitura del noleggio a lungo termine: unificando la procedura sarebbe possibile da un lato ottenere condizioni migliori, dall'altro assicurare ai progetti delle diverse imprese un adeguato grado di omogeneità.

#### ▪ 3.4 Tutor della bicicletta

Considerato l'alta percentuale di persone che hanno evidenziato come l'elevata percezione di rischio nel compiere in bicicletta il percorso casa-lavoro sia uno dei motivi di rinuncia a tale modalità, può essere di interesse promuovere il coinvolgimento di ciclisti "esperti" che facciano da tutor nella ricerca degli itinerari casa-lavoro più sicuri e accompagnino i nuovi utenti nei primi percorsi. Tale attività di fiancheggiamento può essere attivata tramite altri dipendenti che già si muovono in bici, a formare degli equipaggi sulla stregua degli equipaggi del car pooling, o tramite convenzioni con associazioni di promozione della mobilità ciclabile quale la Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta.

Questa azione potrebbe per altro ben coniugarsi con le attività della precedente E\_Bike to Work, considerato che anche l'uso della bici a pedalata assistita può richiedere un primo periodo di "formazione".

#### ▪ 3.5 Introdurre agevolazioni al bike to work

Dare un incentivo economico a chi usa la bici per andare al lavoro (in genere si tratta di un contributo di x centesimi al Km fino al raggiungimento di un massimale mensile prefissato).

Tali incentivi possono basarsi su app e sistemi presenti sul mercato che permettono il tracciamento dei percorsi.

#### ▪ 3.6 Favorire l'uso della mobilità condivisa

Rafforzare le convenzioni per calmierare i costi dell'uso dei monopattini in sharing e introdurre convenzioni per il bike sharing con particolare attenzione, non esclusiva all'intermodalità.

### **ASSE 4: RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ**

#### ▪ 4.1 Smart working

Lo smart working, consentendo ai lavoratori di ridurre gli spostamenti casa-lavoro, si configura come strumento del piano degli spostamenti casa-lavoro. In quest'ottica va promosso e sviluppato nelle forme possibili all'interno della organizzazione aziendale.

### **ASSE 5: ULTERIORI MISURE**

#### ▪ 5.1 Tutor della mobilità

Si propone l'introduzione della figura del tutor della mobilità, braccio operativo del mobility manager, con il compito di supportare il mobility manager nella diffusione delle politiche di mobilità sostenibile.

I suoi compiti principali possono includere:

- Accompagnamento dei dipendenti nella scelta del mezzo di trasporto più sostenibile
- Fornitura di informazioni e supporto sull'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici e della mobilità condivisa
- Promozione di iniziative di sensibilizzazione alla mobilità sostenibile

In particolare qualsiasi dipendente potrà rivolgersi al tutor per avere proposte dettagliate delle modalità di trasporto alternative per il proprio percorso casa-lavoro, con indicazione dei costi, del livello di sostenibilità, eventuali incentivi.

Verranno fornite quindi indicazioni rispetto alle linee del trasporto pubblico, alle fermate, agli orari; indicazioni sui migliori itinerari per muoversi a piedi o in bici (vedi anche 3.4 Tutor della bicicletta), utili per i dipendenti che desiderano utilizzare modalità sostenibili, ma che non hanno familiarità con essi.

L'introduzione di questa figura può essere un'opportunità per:

- Migliorare l'efficacia delle politiche di mobilità sostenibile
- Aumentare la consapevolezza dei dipendenti sui temi della mobilità sostenibile
- Promuovere la diffusione di comportamenti virtuosi in materia di mobilità

#### ▪ 5.2 Realizzare campagne di sensibilizzazione ed eventi locali/nazionali/internazionali

Organizzare incontri/eventi/seminari sulla mobilità sostenibile o sulle singole modalità di trasporto sostenibili al fine di promuoverne la consapevolezza e sensibilizzazione, risulta sicuramente fondamentale. Si veda paragrafo 0.

▪ 5.3 Indagine sistematica sulle abitudini di mobilità dei dipendenti

Valutare l'adozione di app per la raccolta dati sistematica dei viaggi effettuati dai dipendenti informando utenti e gestori dei km percorsi, dei mezzi utilizzati, delle emissioni di CO2 risparmiate. Lo scopo è triplice: informare e sensibilizzare i dipendenti dei propri spostamenti; raccogliere dati sulle abitudini di mobilità e sui percorsi più frequentati; promuovere e definire delle premialità agli utenti più virtuosi.

▪ 5.4 Collaborazione con gli stakeholder locali

Collaborare con i Mobility Manager delle aziende e delle istituzioni locali, pubbliche e private, allo scopo di condividere le buone pratiche e promuovere azioni e programmi coordinati sul territorio.

3.1.2 Misure indirette da coordinarsi con Enti esterni

**ASSE 2: FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO**

▪ 2.3 Migliorare l'offerta dei parcheggi di interscambio

Incrementare l'uso di parcheggi di interscambio gratuiti nelle vicinanze delle fermate di autobus, usufruibili dai possessori di un abbonamento al trasporto pubblico. Tale pratica risulta a Verona solo parzialmente attivabile per la mancanza di una organizzazione adeguata della rete di parcheggi scambiatori, ma l'Ateneo può farsi promotore di iniziative di sollecito verso l'Amministrazione, visto anche la futura attivazione del sistema di filobus.

**ASSE 3: FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E LA MICROMOBILITÀ**

▪ 3.7 Promuovere interventi di miglioramento e completamento della rete ciclopedonale per l'accessibilità delle sedi universitarie

L'Ateneo può farsi promotore verso l'Amministrazione Comunale della necessità di ampliare, migliorare e mettere in sicurezza la rete ciclabile, in modo tale da incentivare lo spostamento modale verso la bicicletta/monopattino a coloro che utilizzano un mezzo privato per effettuare uno spostamento di breve distanza.

▪ 3.8 Migliorare il servizio di stazioni di bike sharing

Ampliare e/o migliorare il servizio delle velostazioni di bike-sharing, ottimizzando il numero di biciclette disponibili e/o stalli in relazione agli orari di massima domanda nei pressi delle sedi universitarie.

### 3.2 Stima dei benefici ambientali

Il presente paragrafo affronta la stima dei benefici ambientali generati, intesa principalmente come una valutazione delle variazioni indotte sulle emissioni inquinanti e climalteranti che si possono ottenere grazie alla realizzazione delle misure.

Come prescritto dall'*Allegato 4 - Metodologia di valutazione dei benefici ambientali* delle "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro", per ogni misura adottata sono stimati i benefici ambientali che si possono conseguire nell'arco di un anno con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO<sub>2</sub>) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO<sub>x</sub> e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM<sub>10</sub>). La stima dei benefici ambientali viene effettuata adottando tre procedure di calcolo distinte a seconda della tipologia di misura prevista nel PSCL, così come definite nel citato allegato.

La stima dei benefici ambientali è stata effettuata sulle misure che riscontrerebbero il maggior successo in base ai risultati del questionario, ovvero la creazione di una piattaforma gestita dall'ateneo per l'organizzazione del servizio di carpooling, l'estensione delle agevolazioni economiche per l'acquisto di biglietti/abbonamenti per il trasporto pubblico, l'ampliamento e il miglioramento della rete ciclabile. Sulla base di alcuni indicatori, derivanti dai risultati del questionario ai dipendenti, dall'analisi dell'offerta di servizi attuali di trasporto, dalla dislocazione delle residenze dei dipendenti e delle sedi di lavoro, si è proceduto a stimare, per ogni servizio l'utenza potenziale.

**La prima misura riguarda la creazione di una piattaforma per l'organizzazione del servizio di carpooling e le relative azioni di incentivazione.**

Il calcolo dell'utenza potenziale è stato eseguito conteggiando per prima cosa il numero di dipendenti che attualmente usano l'auto e che a seguito di questa misura sarebbero disposti a cambiare abitudini di viaggio a favore del car pooling (19% dato dal questionario). Questo valore percentuale ottenuto dal questionario ci ha permesso di conoscere l'utenza potenziale sul totale dei dipendenti dell'Università (140 persone).

Si è ipotizzato che il car pooling avvenga con un'occupazione media dell'auto pari a 2,5 utenti per veicolo, quindi  $140/2,5 = 56$  automobili condivise.

Si è poi calcolato la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km, effettuata dai dipendenti per raggiungere la sede di lavoro utilizzando il mezzo privato (18 km), escludendo dal calcolo i dipendenti che vivono a meno di 1 km dalla sede di lavoro.

E' stata quindi calcolata la riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura ( $\Delta km_{\text{auto}}$ ) derivante dalla fruizione di un servizio di car pooling mediante la seguente formula:

$$\Delta km_{\text{auto}} = (U_t / \delta) * L$$

dove:

- $U_t$  è il numero di dipendenti sottratti all'uso dell'autovettura per effetto della misura proposta (140);
- $\delta$  è il tasso medio di occupazione di un'autovettura (posto uguale a 1,4 – fonte ISFORT 2022);
- $L$  è la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km, effettuata dal

dipendente per raggiungere la sede di lavoro utilizzando il mezzo privato ed evitata a seguito dell'adozione della misura proposta nel PSCL (14 km).

Sono poi state stimate le percorrenze con le autovetture condivise ( $km_{sm}$ ) considerando 18 km la percorrenza media di un veicolo in condivisione (superiore per effetto che l'auto in condivisione percorre sempre il viaggio dalla massima distanza).

Si è proceduto quindi alla stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata ( $\Delta km_{auto}$ ) a seguito della fruizione di sistema di car pooling, con la seguente formula:

$$\Delta Emi_{inq} = (\Delta km_{auto} * Fe_{auto} * Gs)/1000 - (km_{ms} * Fe_{sm} * Gs)/1000$$

in cui:

- $Gs$  è il numero di giorni lavorativi medi all'anno in cui si fruisce di un veicolo in car pooling;
- $Fe_{auto}$  sono i fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati ( $CO_2$ ,  $NOx$  e  $PM_{10}$ ), espressi in grammi/km, per l'autovettura privata non più utilizzata dal dipendente nei suoi spostamenti casa-lavoro;
- $Fe_{sm}$  sono i fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati ( $CO_2$ ,  $NOx$  e  $PM_{10}$ ), espressi in grammi/km, per l'autovettura presa in condivisione.

I fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia sono stati reperiti nella banca data ISPRA (link: <http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/fetransp>).

- 137 g/km fattore di emissione medio di  $CO_2$  del trasporto stradale in Italia nel 2022;
- 0,682 g/km fattore di emissione medio di  $NOx$  del trasporto stradale in Italia nel 2022;
- 0,235 g/km fattore di emissione medio di  $PM_{10}$  del trasporto stradale in Italia nel 2022.

Nella tabella seguente sono riportati i risultati della quantità di  $CO_2$ ,  $NOx$  e  $PM_{10}$  in meno che verrebbe emessa in atmosfera data dalle emissioni inquinanti non prodotte dal totale dei dipendenti che attualmente usano l'auto e che a seguito di questa misura sarebbero disposti a cambiare abitudini di viaggio a favore del car pooling, a cui sono state sottratte le emissioni inquinanti prodotte dalle 47 auto condivise.

$\Delta km_{auto}$	1382	$km_{sm}$	1009		
Emissioni non prodotte	kg	Emissioni prodotte da auto condivise	kg	<b>Emissioni non prodotte totali</b>	<b>kg</b>
$\Delta Emi_{inq} CO_2$	47704	$\Delta Emi_{inq} CO_2$	34838	<b><math>\Delta Emi_{inq} CO_2</math></b>	<b>12867</b>
$\Delta Emi_{inq} NOX$	237	$\Delta Emi_{inq} NOX$	173	<b><math>\Delta Emi_{inq} NOX</math></b>	<b>64</b>
$\Delta Emi_{inq} PM_{10}$	82	$\Delta Emi_{inq} PM_{10}$	60	<b><math>\Delta Emi_{inq} PM_{10}</math></b>	<b>22</b>

I valori qui espressi partono dall'assunto che tutti coloro che hanno dichiarato interesse all'uso del car sharing effettivamente aderiscano ad un eventuale servizio: tale ipotesi è ovviamente ottimistica, dovrà essere ridefinita in base alla risultanze di cui alla misura ▪ 1.1 Studio di fattibilità del servizio di car-pooling.

### La seconda misura stimata riguarda le politiche di stimolo per l'aumento dell'uso del TPL.

Dall'analisi del questionario se è preliminarmente estrapolato la percentuale di dipendenti che attualmente usano l'auto e che sarebbero disposti a cambiare abitudini di viaggio a favore del trasporto pubblico: circa 11%.

Dall'analisi della collocazione delle residenze dei dipendenti e delle diverse sedi dell'Ateneo, si è definito il numero di dipendenti che hanno una linea diretta del TPL verso la sede di lavoro e una fermata nel raggio di 200 m da casa (420 persone).

Dalla combinazione di queste grandezze si stima una utenza potenziale di possibili nuovi utilizzatori del TPL pari a 47 persone.

Si è poi calcolato la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km, effettuata dai dipendenti (che hanno una linea diretta del TPL verso la sede di lavoro e una fermata nel raggio di 200 m da casa), per raggiungere la sede di lavoro utilizzando il mezzo privato (8 km), escludendo dal calcolo i dipendenti che vivono a meno di 1 km dalla sede di lavoro.

E' stata quindi calcolata la riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura ( $\Delta km_{auto}$ ) determinata dagli spostamenti effettuati con trasporto pubblico.

Si è proceduto quindi alla stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata ( $\Delta km_{auto}$ ) seguito dell'adozione della misura proposta nel PSCL, con la seguente formula:

$$\Delta Emi_{inq} = (\Delta km_{auto} * Fe_{inq} * Op) / 1000$$

in cui:

- Op è il numero di giorni in un anno in cui il dipendente raggiungere la propria sede di lavoro (255 giorni);
- $Fe_{inq}$  sono i fattori di emissione medi per ciascuno degli inquinanti considerati ( $CO_2$ ,  $NO_x$  e  $PM_{10}$ ) espressi in grammi/km.

Nella tabella seguente sono riportati i risultati della quantità di  $CO_2$ ,  $NO_x$  e  $PM_{10}$  in meno che verrebbe emessa in atmosfera data delle emissioni inquinanti non prodotte dei dipendenti dell'Università che hanno una linea diretta del TPL verso la sede di lavoro e una fermata nel raggio di 200 m da casa che attualmente usano l'auto e che sarebbero disposti a cambiare abitudini di viaggio a favore del trasporto pubblico.

$\Delta km_{auto}$	264
	kg
$\Delta Emi_{inq} CO_2$	9131
$\Delta Emi_{inq} NOX$	45
$\Delta Emi_{inq} PM10$	16

**La terza stima dei benefici ambientali è stata eseguita sulle misure volte ad incentivare l'utilizzo della bicicletta.**

Il calcolo è stato eseguito conteggiando per prima cosa il numero di dipendenti che attualmente usano l'auto e che sarebbero disposti a cambiare abitudini di viaggio a favore della bicicletta (42% di chi ha risposto alla domanda).

Si sono poi presi in considerazione il numero di dipendenti che:

- sarebbero disposti a cambiare abitudini di viaggio a favore della bicicletta e vivono tra 0 e 5 km dalla sede di lavoro (26)
- sarebbero disposti a cambiare abitudini di viaggio a favore della bicicletta e vivono tra i 6 e i 10 km dalla sede di lavoro (63).

Dalla combinazione dei due valori si è esteso all'universo dei dipendenti l'utenza potenziale spostabile sulla bicicletta, stimabile in (51+124) 175 utenti.

Si è quindi calcolata la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km, effettuata dai dipendenti (che abitano tra 0 e 5 km e tra i 6 e i 10 km dalla sede di lavoro), per raggiungere la sede di lavoro utilizzando il mezzo privato (rispettivamente 6 km e 10 km quest'ultima ridotta per la maggior probabilità che vada al lavoro in bicicletta chi abita più vicino alla sede).

E' stata quindi calcolata la riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura ( $\Delta km_{auto}$ ) determinata dagli spostamenti effettuati con la bicicletta, in modo analogo a quanto effettuato prima per il modo TPL.

Si è proceduto quindi alla stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata ( $\Delta km_{auto}$ ) seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL.

Nella tabella seguente sono riportati i risultati della quantità di CO<sub>2</sub>, Nox e PM10 in meno che verrebbe emessa in atmosfera data dalle emissioni inquinanti non prodotte dei dipendenti dell'Università (che abitano tra 0 e 5 km e tra 6 e 10 km dalla sede di lavoro) verso la sede di lavoro che attualmente usano l'auto e che a seguito di queste misure sarebbero disposti a cambiare abitudini di viaggio a favore della bicicletta.

CASO A: dipendenti che vivono tra 6-10 km		CASO B: dipendenti che vivono tra 0-5 km	
$\Delta km_{auto}$	1226	$\Delta km_{auto}$	217
	kg		kg
$\Delta Emi_{inq}CO_2$	42332	$\Delta Emi_{inq}CO_2$	7487
$\Delta Emi_{inq}NOX$	211	$\Delta Emi_{inq}NOX$	37
$\Delta Emi_{inq}PM10$	73	$\Delta Emi_{inq}PM10$	13

Questa stima teorica non ha tenuto conto della diversa offerta di infrastrutture ciclabili che caratterizzano le diverse relazioni casa-lavoro. Nella seconda parte dell'attività qualora l'asse sulla mobilità ciclistica diventi prioritario tali grandezze andranno ridefinite sulla base dell'offerta infrastrutturale e delle distanze reali determinate dall'uso delle infrastrutture esistenti, non necessariamente ricalcanti i percorsi più brevi.

### 3.3 Piano di Comunicazione

Come definito dalle linee guida al paragrafo 6 - Comunicazione del PSCL ai dipendenti, “... una volta adottato è necessario che il PSCL sia portato a conoscenza dei dipendenti per coinvolgerli anche nelle successive fasi di implementazione ... Inoltre durante la fase di attuazione è necessario ... dare continua pubblicità ai progressi ottenuti, perché è importante che le scelte siano condivise e accettate, aumenti la consapevolezza delle opportunità e/o delle limitazioni portate dall’attuazione delle misure e migliori l’accettazione delle azioni individuate”.

La mobilità è una dimensione quotidiana della vita delle persone, molto legata agli stili di vita ed alle abitudini, e quindi alla sfera emotiva e psicologica delle persone oltre che a quella delle esigenze materiali e logistiche.

Questa considerazione porta a ritenere fondamentale lavorare con strumenti specifici sulla comunicazione e sul mobility management. Alcuni parlano in questo senso di “marketing” della mobilità sostenibile, dal momento che possono essere mutuati dal mondo commerciale alcune tecniche di promozione e vendita di un prodotto. L’identificazione dell’“acquirente” con i messaggi che stanno alla base della visione della mobilità proposta e il fatto che possa farsene portatore nei confronti di altri sono mezzi importanti per il cambiamento e per il successo degli obiettivi delle azioni di mobility management.

Per questo motivo gli interventi cosiddetti “immateriali” non sono da ritenere di una classe inferiore rispetto a quelli “materiali” sulle infrastrutture e sui servizi, ma necessitano di investimenti adeguati e continui nel tempo, oltre che di competenze specifiche.

Adeguate azioni di comunicazione devono accompagnare l’attuazione delle azioni lungo tutto il processo definendo una linea generale d’azione e poi di volta in volta costruendo campagne specifiche su target specifici.

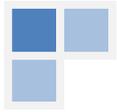
Obiettivo fondamentale è sensibilizzare i dipendenti destinatari delle misure diffondendo le informazioni e le azioni relative ai risultati che il piano si propone di raggiungere.

Pertanto, dovranno essere pianificate diverse campagne e attività, studiata in stretta sinergia con l’ufficio Comunicazione dell’Ateneo, al fine di attivare una promozione coerente e coordinata delle iniziative.

Le campagne di comunicazione avranno i seguenti obiettivi:

- Diffondere informazioni sull’azienda in generale e su attività e servizi specifici attivati per sua iniziativa
- Promuovere la mobilità sostenibile presso l’azienda
- Garantire che i beneficiari siano consapevoli dei risultati del progetto e del loro impatto
- Accrescere la consapevolezza a livello locale sui risultati del Piano
- Coinvolgere direttamente i target group e gli stakeholder durante le differenti fasi dello sviluppo del Piano.

Una volta individuate, in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio, le iniziative, sarà redatto un programma di attività di comunicazione delle misure, nonché i canali e gli strumenti di comunicazione tra quelli disponibili al momento dell’implementazione delle misure, quali ad esempio: Strumenti multimediali (sito web, social media, newsletter, e-mail all users, ecc.); Materiale cartaceo promozionale (brochure, volantini, locandine, articoli, ecc.); Comunicati stampa per media locali e nazionali (radio e TV)



## 4 *Programma di monitoraggio*

Le attività di monitoraggio previste nell'ambito del Piano sono funzionali a valutare l'efficacia delle misure implementate, anche al fine di individuare eventuali impedimenti e criticità che ne ostacolano o ne rendano difficile l'attuazione.

Il monitoraggio riguarderà i benefici conseguiti con l'attuazione delle misure previste, con riferimento ai vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, sia per l'azienda, sia per la collettività.

La metodologia prevede che le attività di monitoraggio accompagnino il periodo di implementazione delle azioni e riguardino tre segmenti di analisi:

- misurazione dell'effettivo grado di successo delle azioni poste e dell'effettivo utilizzo dei servizi attivati e delle infrastrutture realizzate;
- verifica del gradimento;
- misurazione dei dati richiesti per la valutazione ex post dei benefici ambientali.

I tre aspetti citati vengono indagati con metodologie, strumenti e tempistiche differenti, ma procedono in maniera coordinata e integrata.

- Il monitoraggio del gradimento, da effettuarsi annualmente, verrà effettuato tramite attività via web con appositi report e questionari integrati, finalizzati all'aggiornamento del piano stesso.
- La stima dei benefici ambientali verrà calcolata a partire dall'elaborazione dati del monitoraggio del gradimento sulla base del cambiamento modale avvenuto nell'anno solare (benefici reali) e propensione al cambiamento futuro (benefici stimati).



## ***ALLEGATO A – QUESTIONARIO AI DIPENDENTI***



## PERCHE' UN QUESTIONARIO SULLA MOBILITA' DEI LAVORATORI?

L'Ateneo, nell'ambito delle politiche di attenzione alla qualità ambientale, si è impegnata alla redazione del Piano degli Spostamenti Casa Lavoro (DI 34/2020). Il PSCL è finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato ed individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio interessato. Per poter al meglio sviluppare queste innovative politiche, basandole su dati reali, abbiamo bisogno del contributo di ciascuno di voi, con la partecipazione al presente questionario. Il precedente, quello del 2021, ha fotografato la situazione immediatamente successiva alla pandemia, registrando una situazione di estrema incertezza che non consentiva una pianificazione strategica a medio termine, cosa che invece ci si aspetta con questa nuova indagine.

E' fondamentale l'impegno di tutti, dedicando solo 10 minuti per la compilazione del questionario, ognuno contribuirà concretamente all'individuazione di strategie più appropriate da inserire nel NUOVO Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro che sarà approvato dal CdA entro la fine di quest'anno.

I dati saranno trattati in via assolutamente anonima nel rispetto della privacy.

Qualsiasi segnalazione e contributo sul tema, a cui dedichiamo l'ultima sezione del questionario, saranno ben accolti!

**IMPORTANTE:** ricordati di cliccare sul bottone "Invia" sull'ultima pagina una volta ultimata la compilazione del questionario!

Grazie.

### Sezione A: SEZIONE 1 - INFORMAZIONI GENERALI

A1. Sesso

Maschio

Femmina

Non binario



**A2. Età**

- 16-24
- 25-34
- 35-44
- 45-64
- oltre 64

**A3. Quale mezzo di trasporto possiedi**

- Automobile
- Motociclo
- Ciclomotore
- Bicicletta
- Bicicletta a pedalata assistita
- Monopattino
- Nessuno
- Altro

Altro

**A4. Sede di lavoro prevalente**

- Polo Veronetta
- Polo Borgo Roma
- Polo Borgo Trento
- Polo Borgo Venezia
- Polo Giurisprudenza
- Polo di San Floriano
- Polo di Vicenza
- Polo di Rovereto





**B2. Comune di partenza**

*Comune di domicilio, origine dello spostamento casa-lavoro*

- Verona
- Provincia di Brescia
- Provincia di Mantova
- Provincia di Padova
- Provincia di Trento
- Provincia di Vicenza
- Affi
- Albaredo d'Adige
- Angiari
- Arcole
- Badia Calavena
- Bardolino
- Belfi ore
- Bevilacqua
- Bonavigo
- Boschi Sant'Anna
- Bosco Chiesanuova
- Bovolone
- Brentino Belluno
- Brenzzone sul Garda
- Bussolengo
- Buttapietra
- Caldiero
- Caprino Veronese
- Casaleone
- Castagnaro
- Castel d'Azzano
- Castelnuovo del Garda
- Cavaion Veronese
- Cazzano di Tramigna
- Cerea



**B3. Quartiere di partenza**

*Se il tuo comune di origine è Verona, specifica ulteriormente il quartiere di partenza*

- 
- Città Antica
- Cittadella
- San Zeno
- Veronetta
- Borgo Trento
- Valdonega
- Borgo Venezia
- Porto San Pancrazio
- Borgo Roma
- Santa Lucia
- Borgo Milano
- Golosine
- San Massimo
- San Michele Extra
- Chievo
- Saval
- Quartiere Stadio
- Borgo Nuovo
- Quartiere Navigatori
- Avesa
- Quinto
- Santa Maria in Stelle
- Mizzole
- Montorio
- Parona
- Quinzano
- Marzana
- Novaglie
- Poiano
- Ponte Florio



## Sezione C: SEZIONE 3 - ORARI DI LAVORO

### C1. Tipologia turno prevalente

Orario uguale tutti i giorni

Orario dipendente dal giorno

### C2. Indicare ora di inizio e di fine abituale del lavoro nella fascia oraria della MATTINA e del POMERIGGIOMattino

*Utilizzare il formato hh.mm separati da trattino senza spazi (es. 07.45-19.30)*

Orario

### C3. Indicare ora di inizio e di fine abituale del lavoro nella fascia oraria della MATTINA e del POMERIGGIOPomeriggio

*Utilizzare il formato hh.mm separati da trattino senza spazi (es. 07.45-19.30)*

Orario

### C4. Indicare ora di inizio e di fine abituale del lavoro, per ogni giorno della settimana, sia per la fascia oraria della MATTINA che del POMERIGGIOLunedì

*Utilizzare il formato hh.mm separati da trattino senza spazi (es. 07.45-19.30)*

Mattina

Pomeriggio

### C5. Indicare ora di inizio e di fine abituale del lavoro, per ogni giorno della settimana, sia per la fascia oraria della MATTINA che del POMERIGGIOMartedì

*Utilizzare il formato hh.mm separati da trattino senza spazi (es. 07.45-19.30)*

Mattina

Pomeriggio

### C6. Indicare ora di inizio e di fine abituale del lavoro, per ogni giorno della settimana, sia per la fascia oraria della MATTINA che del POMERIGGIOMercoledì

*Utilizzare il formato hh.mm separati da trattino senza spazi (es. 07.45-19.30)*

Mattina

Pomeriggio

### C7. Indicare ora di inizio e di fine abituale del lavoro, per ogni giorno della settimana, sia per la fascia oraria della MATTINA che del POMERIGGIOGiovedì

*Utilizzare il formato hh.mm separati da trattino senza spazi (es. 07.45-19.30)*

Mattina

Pomeriggio



**C8. Indicare ora di inizio e di fine abituale del lavoro, per ogni giorno della settimana, sia per la fascia oraria della MATTINA che del POMERIGGIO Venerdì**

*Utilizzare il formato hh.mm separati da trattino senza spazi (es. 07.45-19.30)*

Mattina

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Pomeriggio

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

**C9. Lavori in smartworking/telelavoro?**

Sì

No

**C10. Quanti giorni la settimana?**

1

2

Più di 2

**C11. Ti capita di doverti fermare oltre il tuo orario programmato?**

Spesso

Occasionalmente

Mai

**C12. Ti capita di dover uscire per motivi imprevisti/personali durante il giorno?**

Spesso

Occasionalmente

Mai

## **Sezione D: SEZIONE 4 - MODO DI TRASPORTO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO**

**D1. In che modo ti rechi solitamente al lavoro**

*Rispondi facendo riferimento a un giorno tipo della stagione invernale*

A piedi

Usando un solo mezzo (solo auto, solo bici, solo bus, ecc)

Usando più mezzi in sequenza (interscambio modale)



**D2. Indica il PRIMO mezzo di spostamento (partenza da casa) e unico nel caso di spostamento eseguito con unico mezzo**

- Monopattino
- Monopattino in sharing
- Bicicletta
- Bicicletta in sharing
- Bicicletta a pedalata assistita
- Bicicletta a pedalata assistita in sharing
- Ciclomotore / Motociclo
- Autobus urbano
- Autobus extraurbano
- Treno
- Auto come passeggero
- Auto come conducente
- Altro

Altro



**D3. indica il SECONDO mezzo di spostamento eventualmente utilizzato in sequenza dopo il primo**

- Monopattino
- Monopattino in sharing
- Bicicletta
- Bicicletta in sharing
- Bicicletta a pedalata assistita
- Bicicletta a pedalata assistita in sharing
- Ciclomotore / Motociclo
- Autobus urbano
- Autobus extraurbano
- Treno
- Auto come passeggero
- Auto come conducente
- Altro

Altro



**D4. Indica il TERZO mezzo di spostamento eventualmente utilizzato in sequenza dopo il secondo**

- Monopattino
- Monopattino in sharing
- Bicicletta
- Bicicletta in sharing
- Bicicletta a pedalata assistita
- Bicicletta a pedalata assistita in sharing
- Ciclomotore / Motociclo
- Autobus urbano
- Autobus extraurbano
- Treno
- Auto come passeggero
- Auto come conducente
- Altro

Altro

**D5. Se ti muovi in auto, condividi il viaggio con un collega o una persona che lavora vicino alla tua sede di lavoro (car pooling)?**

*Rispondi "No" se si tratta di accompagnamento a scuola di un familiare*

- No
- Si, come conducente dell'auto
- Si, come passeggero dell'auto
- Si, alternato come conducente e come passeggero

**D6. Generalmente per rientrare a casa utilizzi gli stessi mezzi che all'andata?**

- Si
- No

**D7. Possiedi un abbonamento?**

- Bike Sharing
- Trasporto pubblico



Treno

Nessun abbonamento

**D8. Usi mezzi di trasporto diversi quando piove per i tuoi spostamento casa-lavoro?**

*Fai riferimento alla tua condizione abituale, prima dell'inizio del cantiere Filovia di Porta Nuova*

Sì

No

**D9. Se hai risposto "Sì" alla domanda precedente, qual'è il mezzo principale che usi per lo spostamento casa-lavoro quando piove?**

Piedi

Monopattino

Monopattino in sharing

Bicicletta

Bicicletta in sharing

Bicicletta a pedalata assistita

Bicicletta a pedalata assistita in sharing

Ciclomotore / Motociclo

Autobus urbano

Autobus extraurbano

Treno

Auto come passeggero

Auto come conducente

Altro

Altro



## Sezione E: SEZIONE 5 - CARATTERISTICHE DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

### E1. Distanza complessiva tra il tuo domicilio abituale e il luogo di lavoro

- 0-5 km
- 6-10 km
- 11-15 km
- 16-30 km
- 31-50 km
- oltre 50 km

### E2. Frequenza dello spostamento casa-lavoro

*Indica con che frequenza ti sposti nel modo che hai indicato*

- tutti i giorni o quasi
- almeno tre volte a settimana
- meno di tre volte a settimana

### E3. Facendo riferimento alla tua esperienza prima dell'inizio dei cantieri per la filovia che oggi interessano parte della circonvallazione esterna e interna, indica il tempo impiegato complessivamente per lo spostamento casa-lavoro

- meno di 10 min
- 10-20 min
- 20-30 min
- 30-45 min
- oltre 45 min

### E4. Spesa mensile per i tuoi spostamenti casa-lavoro

*Fornisci una stima comprensiva di tutte le spese legate ai tuoi viaggi (carburante, sosta, tariffe, ecc.) sostenute nei viaggi per recarsi al lavoro e per rientrare a casa*

- 0 €
- 25 €
- 50 €
- 75 €
- 100 €
- 150 €
- 200 €
- oltre 250 €



### E5. Giudizio complessivo sul modo usato per lo spostamento casa-lavoro

*Nel caso dell'uso di più mezzi esprimiti sul mezzo principale usato per lo spostamento*

	Del tutto soddisfacen te	Parzialmente soddisfacent e	Insoddisfac ente	Del tutto in soddisfasce nte
Comfort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Affidabilità e sicurezza	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tempo di viaggio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Economicità	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### E6. Facendo riferimento alla tua esperienza prima dell'inizio dei cantieri per la filovia che oggi interessano parte della circonvallazione esterna e interna, se ti muovi in auto trovi coda o traffico lungo il percorso

Spesso	<input type="checkbox"/>
Occasionalmente	<input type="checkbox"/>
Mai	<input type="checkbox"/>

## Sezione F: SEZIONE 6 - POSSIBILITA' DI SOSTA

Da compilare solo per chi usa l'auto come conducente o la bicicletta per recarsi al lavoro

### F1. Se usi l'auto per recarti al lavoro, riscontri problemi di parcheggio in prossimità del luogo di lavoro?

*Seleziona "1" se non riscontri alcun problema*

1	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>

### F2. Se usi l'auto per recarti al lavoro, dove parcheggi abitualmente?

area di sosta riservata interna all'ateneo	<input type="checkbox"/>
area di sosta riservata su strada o in parcheggio esterno all'ateneo	<input type="checkbox"/>
in area a pagamento su strada o in parcheggio	<input type="checkbox"/>
in area libera su strada o in parcheggio	<input type="checkbox"/>



**F3. Se usi la bicicletta per recarti al lavoro, dove parcheggi abitualmente?**

In un ciclosteggio al chiuso all'interno dell'ateneo

In un ciclosteggio coperto all'interno dell'ateneo

In un ciclosteggio non coperto all'interno dell'ateneo

In un ciclosteggio esterno coperto

In un ciclosteggio esterno non coperto

Dove capita dentro l'area dell'ateneo

Dove capita fuori dall'area dell'ateneo

**F4. Ritieni la dotazione di ciclosteggi offerta dall'ateneo**

In numero sufficiente  Si .....  No

Sicura  .....

In posizione corretta  .....

**F5. Se usi la bicicletta per recarti al lavoro, trovi all'interno dell'ateneo uno spazio dedicato a spogliatoio?**

Si

No

**F6. Se la risposta è NO, senti l'esigenza di avere a disposizione uno spogliatoio?**

Si

No

**Sezione G: SEZIONE 7 - MOTIVAZIONE DELLE SCELTE DI VIAGGIO**

**G1. Possiedi una bicicletta personale?**

No

Si

Si, più di una

**G2. Se NON usi la bicicletta per andare al lavoro o la usi solo qualche volta, perchè non la usi?**

*Indica al massimo due risposte*

non sono capace

il percorso è troppo lungo



lo considero troppo pericoloso

non ci sono cicloparcheggi adeguati

ho paura dei furti

se ci fossero molte piste ciclabili la userei spesso

non mi piace

non la trovo funzionale alle mie esigenze

non la trovo consona al mio stato sociale

non la possiedo

devo accompagnare un'altra persona

Altro

Altro

**G3. Usi la bicicletta per motivi diversi dallo spostamento per motivi di lavoro?**

spesso

qualche volta solo nel mio quartiere

qualche volta anche al di fuori della mia zona di residenza

solo nel tempo libero per motivi sportivi e ricreativi

mai

**G4. Se NON ti rechi al lavoro a piedi o lo fai solo qualche volta, perchè non lo fai?**

*Indica al massimo due risposte*

il percorso è troppo lungo

lo ritengo troppo pericoloso

i percorsi e gli attraversamenti pedonali non sono confortevoli

non lo trovo funzionale alle mie esigenze

non mi piace

devo accompagnare un'altra persona



Altro

Altro

**G5. Per finalità differenti dallo spostamento casa-lavoro in genere ti muovi a piedi?**

Spesso dappertutto

Qualche volta solo nella mia zona di residenza

Qualche volta anche fuori dalla mia zona di residenza

Poco

Quasi mai

Mai

**G6. Se NON usi il trasporto pubblico per andare al lavoro o lo usi solo qualche volta, perchè non lo usi?**

*Indica al massimo due risposte*

non conosco orari e linee del servizio

dovrei fare uno o più cambi

non è confortevole

nei miei orari è spesso in ritardo

gli orari non sono adeguati alle mie esigenze

ci vuole troppo tempo

fermate troppo lontane da casa / da luogo di lavoro

Altro

Altro



## Sezione H: SEZIONE 8 - PREDISPOSIZIONE AL CAMBIAMENTO

Alternative di trasporto all'auto privata

### H1. Se già non lo fai, saresti disposto a cambiare il modo di spostarti al lavoro viaggiando con il TRASPORTO PUBBLICO?

*Indicare le motivazioni sia per il "Sì" che per il "No"*

Sì

No

### H2. Se hai risposto "Sì", indica al massimo due motivazioni che ti indurrebbero al cambiamento

rimborso anche parziale dell'abbonamento

agevolazioni tariffarie per il trasporto pubblico

aumento delle linee e/o frequenze del trasporto pubblico

presenza di parcheggi di interscambio lungo il percorso

fermate più vicine al luogo di lavoro e/o di casa

maggiore affidabilità dei trasporti (es. rispetto a orari e corse)

diverso orario di lavoro

Altro

Altro

### H3. Se hai risposto "No", indica al massimo due motivazioni

aumenterebbe il tempo totale di spostamento

assenza di parcheggi di scambio lungo il percorso

fermate inadeguate o troppo distanti

scarsa affidabilità del servizio pubblico

accompagnare nel percorso un'altra persona

Altro

Altro



**H4. Se già non lo fai, saresti disposto a cambiare il modo di spostarti al lavoro condividendo il viaggio con altri colleghi in forma di CAR POOLING e/o con altre forme di TRASPORTO COLLETTIVO ORGANIZZATO?**

*Indicare le motivazioni sia per il "Sì" che per il "No"*

Sì

No

**H5. Se hai risposto "Sì", indica al massimo due motivazioni**

se fosse disponibile un sistema efficace che mi mette in contatto con chi fa il mio stesso percorso nella stessa fascia oraria

se dovessi pagare per la sosta della mia auto qualora mi spostassi da solo

se durante le ore di lavoro potessi poi usufruire di mezzi forniti dall'ateneo per eventuali spostamenti

se mi venissero a prendere a casa

se fossero disponibili spazi di sosta riservati per chi fa carpooling

se il tempo di spostamento non fosse troppo superiore (5-10 min) a quello attuale

se l'ateneo organizzasse un servizio dedicato ai dipendenti a basso costo

Altro

Altro

**H6. Se hai risposto "No", indica al massimo due motivazioni**

l'eventuale vantaggio economico non compensa la perdita di comfort

mi sentirei troppo dipendente dagli orari altrui o voglio conservare la mia autonomia

avrei difficoltà ad organizzarmi coi colleghi

sul posto di lavoro non ho problemi di parcheggio

aumenterebbe il tempo totale di spostamento

Altro

Altro



**H7. Se già non lo fai, saresti disposto a cambiare il modo di spostarti al lavoro utilizzando la BICICLETTA?**

*Indicare le motivazioni sia per il "Sì" che per il "No"*

Sì

No

**H8. Se hai risposto "Sì", indica al massimo due motivazioni**

se le biciclette fossero offerte/fornite gratuitamente dall'ateneo

se sul luogo di lavoro fossero disponibili adeguati cicloparcheggi

se i percorsi ciclabili fossero migliori e più sicuri

se sul luogo di lavoro fossero disponibili spogliatoi, docce, ecc.

se durante le ore di lavoro potessi poi usufruire di autovetture dell'ateneo

se il tempo di spostamento non fosse troppo superiore (5-10 min) a quello attuale

Altro

Altro

**H9. Se hai risposto "No", indica al massimo due motivazioni**

l'eventuale vantaggio economico non compenserebbe la perdita di comfort

aumenterebbe il tempo totale di spostamento

sul posto di lavoro non ho problemi di parcheggio per l'auto

non la troverei comunque consona al mio stato sociale o alla mia posizione lavorativa

non la troverei comunque funzionale alle mie esigenze

non mi piace

il percorso sarebbe troppo lungo

Altro

Altro



## Sezione I: SEZIONE 9 - OSSERVAZIONI E SUGGERIMENTI

**I1. Quali forme di intervento e comunicazione pensi che possano essere utili per l'incentivazione della mobilità sostenibile?**

*Indica al massimo due risposte*

- illustrare i migliori esempi realizzati
- esaltare il valore etico / ambientale delle scelte
- fornire il sostegno motivazionale al cambio di abitudini
- sentirsi parte di un gruppo impegnato nella salvaguardia ambientale del proprio territorio
- presentare la pratica della mobilità sostenibile come valore sociale per la comunità
- valorizzare i comportamenti virtuosi individuali
- prevedere incentivi o penalizzazioni economiche per promuovere i comportamenti virtuosi
- mettere vincoli all'uso dell'auto
- Altro

Altro

**I2. Altre osservazioni e suggerimenti sintetici**

**Grazie per il contributo.**

## ALLEGATO B Programma di implementazione

Il programma di implementazione identifica per ciascuna misura individuata i principali soggetti coinvolti dell'Ateneo e/o esterni, la pianificazione temporale di realizzazione della misura, il budget stimato previsto e gli indicatori utili alla fase di monitoraggio come mostrato in Tabella

N°	MISURA	PERSONALE COINVOLTO	PIANIFICAZIONE E TEMPORALE	BUDGET STIMATO	INDICATORE
1.1	Studio di fattibilità del servizio di car pooling	Mobility Manager e collaboratori			
1.2	Creazione di una piattaforma per l'organizzazione del servizio di car pooling	Mobility Manager			N° di persone registrate
1.3	Buoni mobilità car pooling	Mobility Manager			N° di buoni
1.4	Predisposizione di parcheggi riservati al car pooling	Mobility Manager			
2.1	Aumentare ed estendere le agevolazioni sugli acquisti degli abbonamenti al trasporto pubblico	Mobility Manager + Ufficio personale			N° di abbonamenti attivati
2.2	Introdurre agevolazioni sugli acquisti degli abbonamenti al trasporto ferroviario	Mobility Manager + Ufficio personale			N° di abbonamenti attivati
2.3	Migliorare l'offerta dei parcheggi di interscambio	Mobility Manager + Comune di Verona			N° posti auto/convenzioni realizzate
3.1	Migliorare e incrementare i posteggi per biciclette e monopattini	Mobility Manager			N° stalli
3.2	Predisporre spogliatoi con docce e armadietti	Mobility Manager			N° di nuovi spogliatoi
3.3	E_Bike to Work: Bici elettriche in comodato d'uso gratuito	Mobility Manager			N° di comodati
3.4	Tutor della bicicletta	Mobility Manager + Associazioni di settore			N° di persone coinvolte
3.5	Introdurre agevolazioni al bike to work	Mobility Manager			N° di account registrati nell'app
3.6	Favorire l'uso della mobilità condivisa	Mobility Manager			N° di convenzioni attivate
3.7	Promuovere interventi di miglioramento e completamento della rete ciclopeditone per l'accessibilità	Mobility Manager + Comune di Verona			N° di km realizzati o messi in sicurezza



	delle sedi universitarie				
3.8	Migliorare il servizio di stazioni di bike sharing	Mobility Manager + Comune di Verona + Verona Bike			N° di nuovi stalli di bike sharing/bici
4.1	Smart working	Mobility Manager + Ufficio Personale			N° di persone in smart working
5.1	Tutor della mobilità	Mobility Manager			N° di persone coinvolte
5.2	Realizzare campagne di sensibilizzazione ed eventi locali/nazionali/internazionali	Mobility Manager + Ufficio Comunicazione			N° di eventi realizzati
5.3	Indagine sistematica sulle abitudini di mobilità dei dipendenti	Mobility Manager e collaboratori			N° di persone coinvolte
5.4	Collaborazione con gli stakeholder locali	Mobility Manager + Comune di Verona + altri Mobility Manager di azienda			N° di eventi/programmi coordinati realizzati