



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL) 2021



Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)

Agosto 2021



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

Il PSCL è stato redatto dal Mobility Manager
dell'Università degli Studi di Firenze
Prof. Francesco Alberti
Dipartimento di Architettura (DIDA)
Via P.A. Micheli 2, 50121 Firenze
francesco.alberti@unifi.it

1. INTRODUZIONE	1
1.1. STRUTTURA E ARTICOLAZIONE DELL'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FIRENZE	1
1.2. L'ATENEO E LA MOBILITÀ	4
1.3. L'ATENEO E IL LAVORO AGILE	5
2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI	7
2.1. ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELL'AZIENDA	7
2.2. RISORSE, SERVIZI E DOTAZIONI DELL'ENTE E OFFERTA DI TRASPORTO	10
2.3. ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO	14
3. PARTE PROGETTUALE	24
3.1. PROGETTAZIONE DELLE MISURE	24
3.2. PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE	26
4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO	27

1. INTRODUZIONE

1.1 STRUTTURA E ARTICOLAZIONE DELL'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FIRENZE

L'Università degli Studi di Firenze è una delle più grandi organizzazioni per la ricerca e la formazione superiore in Italia, con circa 1.650 docenti e ricercatori strutturati, 1.600 tecnici e amministrativi e 2.000 tra dottorandi e assegnisti.

A seguito della riforma introdotta dalla legge 240/2010, l'Ateneo fiorentino ha adottato l'assetto istituzionale descritto nello Statuto emanato con DR 1680 del 30 novembre 2018 (<https://www.unifi.it/vp-2344-statuto-e-normativa.html>).

Dall'anno 2018, l'Università di Firenze si articola in 21 Dipartimenti, strutture organizzative fondamentali per la programmazione e l'esercizio delle attività di formazione, ricerca e trasferimento tecnologico. Il coordinamento delle attività didattiche impartite nei corsi di laurea, nei corsi di laurea magistrale, nelle scuole di specializzazione, e la gestione dei relativi servizi avviene nell'ambito delle 10 Scuole, ognuna costituita da uno o più Dipartimenti. Sono attualmente costituiti in Ateneo 37 Centri di Ricerca per attività di ricerca di rilevante impegno e durata pluriennale; essi coinvolgono le attività di più Dipartimenti o altri enti. Per favorire la fruizione e la valorizzazione del patrimonio documentale e scientifico, garantire il corretto funzionamento delle infrastrutture informatiche e fornire servizi di supporto alle attività didattiche, di ricerca e innovazione, l'Ateneo ha istituito specifiche strutture dotate di autonomia gestionale, e, anche in collaborazione con altre Università e con enti pubblici e privati, 16 ulteriori Centri di Servizio le cui finalità specifiche sono definite nei relativi atti costitutivi.

STRUTTURE | 2020

21 Dipartimenti <http://www.unifi.it/cmpro-v-p-9240.html>

4 Area Biomedica

- Medicina Sperimentale e Clinica
- Neuroscienze, Psicologia, Area del Farmaco e Salute del Bambino (NEUROFARBA)
- Scienze Biomediche, Sperimentali e Cliniche "Mario Serio"
- Scienze della Salute (DSS)

6 Area Scientifica

- Biologia (BIO)
- Chimica "Ugo Schiff"
- Fisica e Astronomia
- Matematica e Informatica "Ulisse Dini" (DIMAI)
- Scienze della Terra (DST)
- Statistica, Informatica, Applicazioni "G. Parenti" (DISIA)

3 Area delle Scienze Sociali

- Scienze per l'Economia e l'Impresa (DISEI)
- Scienze Giuridiche (DSG)
- Scienze Politiche e Sociali (DSPS)

5 Area Tecnologica

- Architettura (DIDA)
- Scienze e Tecnologie Agrarie, Alimentari, Ambientali e Forestali (DAGRI)
- Ingegneria Civile e Ambientale (DICEA)
- Ingegneria dell'Informazione (DINFO)
- Ingegneria Industriale (DIEF)

3 Area Umanistica e della Formazione

- Lettere e Filosofia (DILEF)

- Formazione, Lingue, Intercultura, Letterature e Psicologia (FORLILPSI)
- Storia, Archeologia, Geografia, Arte e Spettacolo (SAGAS)

10 Scuole <http://www.unifi.it/cmpro-v-p-9333.html>

- Agraria
- Architettura
- Economia e Management
- Giurisprudenza
- Ingegneria
- Psicologia
- Scienze della Salute Umana
- Scienze Matematiche Fisiche e Naturali
- Scienze Politiche
- Studi Umanistici e della Formazione

37 Centri di Ricerca <http://www.unifi.it/cmpro-v-p-10011.html>

- 15 Centri di Ricerca, Trasferimento e Alta Formazione
- 6 Centri Interdipartimentali
- 16 Centri Interuniversitari

Sistema Bibliotecario di Ateneo - SBA <http://www.sba.unifi.it/>

Sistema Informatico dell'Ateneo Fiorentino - SIAF <http://www.siaf.unifi.it/>

Sistema Museale d'Ateneo www.msn.unifi.it

Centri di servizio e beni culturali https://www.unifi.it/cmpro-v-p-10011.html#centri_servizio

- Centro di Cristallografia Strutturale – CRIST
- Centro di Microscopia Elettronica e Microanalisi – M.E.M.A.
- Centro di Servizi Culturali per Stranieri
- Centro di Servizi per le Biotecnologie di Interesse Agrario, Chimico e Industriale – CIBIACI
- Centro di Spettrometria di Massa – CISM
- Centro di Studio e Ricerca per le Problematiche della disabilità – CESPD
- Centro Linguistico di Ateneo – C.L.A.
- Centro di Educazione e divulgazione scientifica – OpenLab
- Centro per i Servizi di Stabulazione degli Animali da Laboratorio – Ce.S.A.L.
- Centro Servizi di Ateneo per l'Istituto Confucio
- Centro Servizi di Ateneo per la Valorizzazione della Ricerca e la gestione dell'Incubatore universitario (CsaVRI)
- Centro Studi “Aldo Palazzeschi”
- Centro Studi Erbario Tropicale
- Firenze University Press – F.U.P.
- Istituto Papirologico “Girolamo Vitelli”
- Istituto Universitario di Studi Superiori dell'Ateneo di Firenze – IUSSAF

La gestione tecnica, amministrativa, finanziaria e patrimoniale dell'Università degli Studi di Firenze è affidata alla Struttura Amministrativa di Ateneo che, sotto il coordinamento del Direttore Generale, contribuisce ad assicurare la funzionalità delle attività istituzionali degli organi e delle strutture di Ateneo orientandole al miglioramento delle prestazioni e dei servizi.

1.2 L'ATENEO E LA MOBILITÀ

Sebbene si tratti di un campo su cui l'Ateneo non può intervenire direttamente, l'organizzazione dei trasporti urbani incide fortemente sulle attività universitarie; nondimeno, l'organizzazione delle attività universitarie incide significativamente sulla domanda di mobilità nell'area fiorentina. L'università può condizionare la domanda di mobilità di personale e studenti (ad es. limitando la necessità di spostamenti tra sedi diverse) e orientare, entro certi limiti, le loro scelte «modali»; inoltre, interloquisce come stakeholder con le istituzioni competenti e le aziende del settore.

Allo scopo di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici negli spostamenti generati dalle sue attività l'Università di Firenze, grazie a un accordo stipulato con la Regione Toscana, il Comune di Firenze, l'Azienda regionale per il diritto allo studio universitario e il consorzio delle aziende di TPL della Toscana (One Scarl), ha integrato da alcuni anni la Carta dello Studente della Toscana, rilasciata al momento dell'iscrizione ai corsi di studio curriculari, con l'abbonamento annuale a tutti i mezzi pubblici urbani. Questi comprendono l'intera rete dei bus urbani che si estende anche nei Comuni limitrofi (inclusi i servizi per il Polo scientifico di Sesto Fiorentino, uno dei principali plessi didattici dell'ateneo), le linee tramviarie attive sul territorio fiorentino, gestite dalla società Gest, lungo quali si trovano fermate dedicate al plesso didattico Morgagni, al policlinico universitario di Careggi e al plesso didattico di Novoli, nonché i treni regionali che effettuano servizio all'interno del Comune di Firenze (10 stazioni). Il contributo richiesto agli studenti per attivare il titolo di viaggio è di 48 euro, contro i 185 € di costo dell'abbonamento ordinario per studenti: una riduzione del 74%, coperta dall'Università con un finanziamento di 500.000 €. Per gli studenti disabili o a basso reddito il titolo di viaggio integrato alla Carta è gratuito. Nel bilancio complessivo dell'operazione l'accordo ha comportato, di contro, l'eliminazione delle agevolazioni sull'abbonamento Ataf (bus urbani) riservate dal 2011 al 2018 ai dipendenti dell'Università.

Negli anni di attivazione del servizio, la percentuale di studenti iscritti ai corsi curriculari che hanno aderito all'iniziativa, non esercitando il diritto di recesso, è stata dell'87% nell'a.a 2018-2019, del 91% nell' a.a. 2019-2020 e, nonostante le limitazioni imposte agli spostamenti individuali dalle misure di contrasto alla pandemia da COVID 19 durante il 2020, dell'89% nell'a.a. 2020-21.

Per comprendere meglio gli effetti dell'iniziativa sono state inserite 3 domande relative all'uso della Carta come abbonamento al TPL nel "Questionario di valutazione sui servizi offerti dall'Ateneo" somministrato annualmente agli studenti, ottenendo giudizi positivi sia per quanto riguarda la raggiungibilità delle sedi universitarie con i mezzi pubblici (punteggio medio 7,8 su 10), che sull'utilità dell'abbonamento (8,55). Il punteggio medio 5,6 al terzo quesito rivela inoltre che, sia pure in modo non radicale, il possesso della carta ha modificato in parte le abitudini di mobilità dei possessori – un dato in linea con quello dell'a.a. 2019-20 (5,78), che tuttavia non risulta particolarmente significativo nell'anno segnato dalla pandemia.

Questa infatti, come noto, ha avuto un impatto particolarmente pesante sul settore dei trasporti, con effetti che si sono ripercossi sul funzionamento delle altre attività, incluse quelle universitarie: da un lato si è infatti drasticamente ridotta la domanda di mobilità a causa delle misure restrittive imposte dal governo per limitare i contagi, con il trasferimento di gran parte delle attività formative, organizzative e di ricerca su piattaforme online e di quelle amministrative in modalità smart working; dall'altro si sono registrati cambiamenti nelle scelte di mobilità dei cittadini che potrebbero rivelarsi duraturi, le quali da un lato penalizzano il trasporto pubblico, percepito come poco sicuro, e dall'altro favoriscono diverse forme di mobilità attiva e micromobilità.

L'eccezionalità della situazione e le incertezze sui suoi sviluppi hanno impedito di portare a conclusione il processo di raccolta dati, tramite questionario, finalizzato alla formazione del primo "Piano degli spostamenti casa-lavoro" (PSCL) dell'Università di Firenze, avviato dal Mobility Manager nel 2019, in ottemperanza a quanto disposto dal Decreto Interministeriale "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" del 27/03/1998. Nel corso del 2020 sono comunque stati diffusi all'interno dell'Ateneo 2 questionari sul tema, che saranno utili per le elaborazioni del piano.

Il primo, messo a punto da un apposito sottogruppo della Rete Università Sostenibili (RUS), ha riguardato sia gli studenti che il personale. In tutto, le risposte sono state 4696 (quasi 1/10 della popolazione universitaria),

dall'analisi delle quali risulta che, prima della pandemia, negli spostamenti casa-università il 50% del campione ha utilizzato il TPL (26% treno, 16% bus, 8% tram), il 33% un mezzo a motore privato (23% auto come conducente, 3% auto come passeggero, 7% moto o scooter), mentre il restante 17% ha fatto ricorso alla mobilità attiva (12% piedi, 5% bicicletta)¹. Il 55% del campione si è detto disponibile a cambiare le fasce orarie e/o i giorni della sua attività accademica/lavorativa al fine di evitare l'eccessiva concentrazione di persone che si spostano contemporaneamente (contrario, invece il 38%); solo il 15%, però prevede di cambiare le proprie abitudini di mobilità una volta superata l'emergenza (a fronte del 78% che pensa di non cambiarle). Il 7% non ha risposto a entrambe le domande.

Il secondo questionario, predisposto dalla soc. Aleph per conto della Città Metropolitana di Firenze, ha invece riguardato gli utenti del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino, la cui accessibilità con mezzi alternativi all'automobile è a tutt'oggi del tutto insoddisfacente. Dalle 156 risposte pervenute (11% della popolazione studentesca del Polo) risulta che in epoca pre-Covid il 78% del campione impiegava per raggiungere le sedi universitarie più di 30 minuti (addirittura più di un'ora per il 28%) e con una distribuzione modale invertita rispetto al dato ricavato dal questionario generale: 50% mezzo individuale privato (26% auto come conducente, 11% auto come passeggero, 13% moto o scooter), 33% TPL (22% bus, 11% treno), 17% mobilità attiva (13% bicicletta, 4% piedi). Il questionario, elaborato nell'ambito del progetto di prossima realizzazione di una "superstrada ciclabile" tra Firenze e Prato passante per il Polo, ha evidenziato come, con tale infrastruttura in funzione, la percentuale di utenti disponibili a usare la bicicletta per raggiungere il plesso salga dall'attuale 32% a un potenziale 93%.

Grazie a una ricognizione più precisa dei servizi e delle dotazioni infrastrutturali presso le sedi Unifi (parcheggi, percorsi pedonali, ecc.), l'Ateneo ha visto significativamente aumentare nel 2020 il proprio punteggio nel ranking internazionale "Greenmetric" riguardante le prestazioni delle sedi universitarie nel mondo in tema di sostenibilità: 5425 punti su un massimo di 10.000, di cui 1100 punti ottenuti nella sezione "Transportation"².

Come membro (dal 2019) del Gruppo "Mobilità" della Rete Università Sostenibili, UNIFI è presente, con il suo referente, nei sottogruppi "Innovazione e tecnologie" e "Interventi di mobility management e rapporto con le istituzioni", all'interno dei quali partecipa all'elaborazione dei seguenti documenti:

- Linee guida sulla elettrificazione per la mobilità motorizzata universitaria;
- Report sullo stato dell'arte dei servizi di MAAS (Mobility as a service);
- Repertorio di modelli di convenzioni/accordi tra Università e soggetti erogatori di servizi di mobilità.

Dal 2019 UNIFI è anche associata a U-Mob, European Network for Sustainable Mobility at Universities, sostenuta con fondi del programma Life, nell'ambito delle cui iniziative ha organizzato, con il coordinamento nazionale dell'Università di Bergamo e il patrocinio della RUS, un concorso video a premi, aperto a tutta la comunità universitaria fiorentina, sull'Accessibilità e la Mobilità Sostenibile nelle Università Italiane (Progetto U-MOB Life – LIFE15 GIC/ES/000056), lanciato nel settembre 2019 e conclusosi nel 2020, i cui esiti sono stati pubblicati sul sito: <https://u-mob.eu/it/winning-videos-of-the-contest-in-italy/>

1.2 L'ATENEO E IL LAVORO AGILE

Come per la maggioranza delle pubbliche amministrazioni italiane, l'introduzione del Lavoro Agile (LA) nell'organizzazione dell'Ateneo non è stata realizzata in applicazione delle disposizioni contenute nella legge 7 agosto 2015 n. 124, ma per la necessità legata all'emergenza pandemica da Covid-19, disciplinata da una serie di norme emergenziali che si sono susseguite a ritmo quasi settimanale.

Prima dell'introduzione nel nostro ordinamento dell'art 263 del D. Legge 34 del 2020, l'Ateneo aveva dibattuto con le organizzazioni sindacali sulla portata dell'istituto anche rispetto al già attivato telelavoro, giungendo ad approvare e pubblicare le prime linee guida.

¹ Medie delle risposte alla domanda "Normalmente prima della pandemia, con che mezzo/modalità è partito da casa per recarsi in Università?".

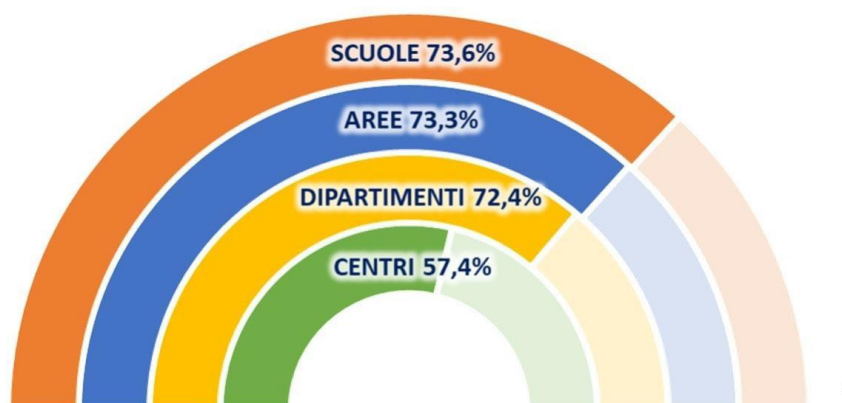
² Nel 2018 erano rispettivamente 3425 (totale) e 800 (Transportation).

Una parte importante del Piano integrato 2021-23, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 29 gennaio 2021 è dedicata allo sviluppo del Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA), con cui l'Ateneo intende far tesoro delle esperienze che la pandemia ha imposto, per istituzionalizzare, una volta cessata la fase emergenziale, le buone pratiche emerse e dare impulso a un cambiamento nell'organizzazione del lavoro che tenga insieme efficienza ed efficacia dell'azione amministrativa nell'erogazione dei servizi, con forme nuove e diverse di tutela delle esigenze personali, familiari e socio-culturali dei lavoratori.

Nel corso del 2020 sono state mappate le funzioni e i processi "smartabili" in modo consapevole, al fine di evitare che in un sistema flessibile si introducano elementi di fissità. Si è altresì lavorato per adottare un format unico per lasciare poi margini di libertà alle declinazioni delle singole strutture e si è avviata l'adozione di inusuali strumenti di monitoraggio e programmazione delle attività. Sono in corso la sperimentazione di un paio di applicativi che possano informatizzare queste iniziali esperienze. Si è cominciata la formazione ed elaborata un'analisi degli approcci e interventi che potranno costituire le azioni della performance organizzativa.

Del lavoro svolto si mostra, in estrema sintesi, la grafica dei risultati completi inerenti alla percentuale di 'smartabilità' delle strutture.

Percentuale delle attività lavorabili agilmente per tipologia di struttura



Ciò detto e tenuto conto delle indicazioni normative, il consolidamento dello "smart working" rappresenta pertanto per l'Ateneo un obiettivo di progetto a sé stante, caratterizzato da elementi di novità e incertezza del suo impatto sui processi amministrativi, che esige l'attenta programmazione sollecitata dalle "Linee Guida sul Piano Organizzativo di Lavoro Agile e Indicatori di Performance", e una fase di sperimentazione nell'anno 2021, da sviluppare negli anni successivi.

2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

2.1 ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELL'ENTE

2.1.1 LOCALIZZAZIONE

Le attività dell'Università degli studi di Firenze si sviluppano in circa 170 edifici (<https://www.unifi.it/vp-10508-sedi-e-trasporti.html#firenze>) collocati in vari punti della città e anche oltre l'area comunale, con l'insediamento del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino e sedi decentrate a Prato, Calenzano, Vinci. In queste sedi trovano collocazione diversi servizi agli studenti e ai ricercatori quali aule, laboratori, strutture bibliotecarie, sportelli all'utenza, mense, residenze studentesche.

Le sedi in cui si concentrano i dipendenti sono circa 90, secondo la distribuzione riportata sotto in tabella. Le sedi sono raggruppate in "plessi", tra cui i più importanti sono:

- il "Plesso Centro Storico", che comprende la sede amministrativa principale, le sedi dei dipartimenti umanistici e di Architettura, con relative biblioteche e servizi, alcune sedi di matematica, Fisica e Scienze Naturali, poste all'interno della ZTL Centro Storico di Firenze;
- Il plesso "Morgagni", che comprende diverse strutture ubicate lungo Viale Morgagni a Firenze;
- Il plesso "Santa Marta", costituito da un unico complesso, sede dei dipartimenti di Ingegneria, in via di S. Marta a Firenze;
- Il plesso "Novoli", organizzato in più edifici collegati da un'area pedonale in Via delle Pandette a Novoli; ospita le sedi dei dipartimenti di scienze sociali economiche e giuridiche
- Il Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino, campus universitario che raggruppa alcune sedi dei dipartimenti di area scientifica;
- Il Policlinico universitario di Careggi;
- Il polo universitario di "Città di Prato" in Piazza Ciardi 25 a Prato;
- Il "Design Campus" in via Pertini 93 a Calenzano.

I dati descrittivi delle condizioni strutturali dell'Ente sono riportati di seguito

2.1.1.1 DENOMINAZIONE DELLA SEDE PRINCIPALE: Università degli studi di Firenze

2.1.1.2. COMUNE: Firenze

2.1.1.3. VIA E NUMERO CIVICO: Piazza San Marco, 4

2.1.1.4. CAP: 50121

2.1.2 PERSONALE DIPENDENTE

Il personale dell'ateneo è costituito da:

- Professori e ricercatori strutturati, con una propria sede di lavoro, orari relativamente flessibili e specifiche esigenze di mobilità verso le sedi in cui viene erogata la didattica e/o effettuate le attività di ricerca e laboratoriali;
- Personale Tecnico/amministrativo e Collaboratori Esperti Linguistici, con una propria sede di lavoro fissa e orari "di ufficio";
- Assegnisti di ricerca, di numero variabile, con contratti annuali legati alle attività di ricerca in corso nei vari dipartimenti, sedi e orari relativamente flessibili.

2.1.2.1. NUMERO TOTALE (situazione al 30 marzo 2020): 4.051

2.1.2.1. Numero personale docente e ricercatori: 1.637

2.1.2.2. Numero personale TA dipendente tempo fisso: 1.555

2.1.2.3. Numero Assegnisti di ricerca: 779

Localizzazione delle sedi e distribuzione del personale per ruolo
Situazione rilevata al 31 marzo 2020 (fonte: Ufficio Statistica UNIFI)

Comune	CAP	Indirizzo sede	Professori	Ricercatori	Pers. TA-CEL	Assegnisti	Totale
Firenze	50121	Via della Mattonaia, 14	17	5	31	54	107
Firenze	50121	Via La Pira, 4	32	18	64	28	142
Sesto Fiorentino	50019	Via Sansone, 1	53	22	20	42	137
Firenze	50121	Via Laura, 48	21	9	31	27	88
Firenze	50139	Via S. Marta, 3	122	38	75	143	378
Firenze	50121	Via della Pergola, 60			10	25	35
Firenze	50134	Viale Morgagni, 67/a	34	11	18	9	72
Firenze	50134	Largo Brambilla, 3	102	75	94	78	349
Firenze	50139	Viale Pieraccini, 6	76	32	60	81	249
Firenze	50144	Piazzale delle Cascine, 18	22	11	54	66	153
Firenze	50134	Viale Morgagni, 50	35	23	22	45	125
Firenze	50127	Via delle Pandette, 32	75	25	41	63	204
Firenze	50134	Viale Morgagni, 59	23	10	12	12	57
Firenze	50129	Via S. Gallo, 10	26	10	19	15	70
Firenze	50121	Via degli Alfani, 58			52		52
Firenze	50129	Piazza Indipendenza, 8-9			67		67
Firenze	50121	Piazza S. Marco, 4			222		222
Firenze	50127	Piazza Ugo di Toscana, 3-5		2	16		18
Firenze	50141	Via delle Gore, 2			49		49
Sesto Fiorentino	50019	Viale delle Idee, 26			18		18
Firenze	50122	Via del Proconsolo, 12	5	3	10		18
Sesto Fiorentino	50019	Via Bernardini, 6			8		8
Firenze	50127	Via delle Pandette, 2			33		33
Firenze	50121	Via Micheli, 2	19	6	19	1	45
Firenze	50121	Piazza Brunelleschi, 3-4	3		4		7
Firenze	50121	Via degli Alfani, 31			33		33
Firenze	50121	Via della Pergola, 56			2		2
Firenze	50135	Via San Salvi, 12	19	10	5	2	36
Firenze	50144	Via Cittadella, 7			11		11
Firenze	50121	Piazza Brunelleschi, 6	8	8	2	1	19
Firenze	50121	Piazza Ghiberti, 27	11	7	3		21
Firenze	50121	Piazza Ghiberti, 6			1		1
Firenze	50121	Via della Mattonaia, 8		1	3		4
Firenze	50121	Via Micheli, 8	6	3	1	3	13
Firenze	50125	Via San Niccolò, 87	5	4		3	12
Firenze	50125	Via San Niccolò, 93	10	8	1		19
Calenzano	50041	Via Sandro Pertini, 93	6	5	2		13
Firenze	50121	Via Micheli, 6	2				2
Empoli	50053	Via Paladini, 40			6		6
Sesto Fiorentino	50019	Via Madonna del Piano, 6	10	11	6	4	31
Firenze	50121	Via Micheli, 1	1	3	4	1	9
Firenze	50121	Via Micheli, 3	1	1	11		13
Firenze	50125	Via Romana, 17	1		12		13
Sesto Fiorentino	50019	Via Sacconi, 6	1	1	4	2	8

Sesto Fiorentino	50019	Via della Lastruccia, 3-13	67	17	37	41	162
Sesto Fiorentino	50019	Via Ugo Schiff, 6	21	8	3		32
Firenze	50125	Largo Enrico Fermi, 2	1	5	5	2	13
Prato	59100	Piazza Ciardi, 25			3	1	4
Firenze	50134	Viale Morgagni, 65	22	10	3	5	40
Firenze	50134	Viale Morgagni, 40-44	12	1	39		52
Firenze	50121	Via Gino Capponi, 16-18			5	1	6
Calenzano	50041	Via Vittorio Emanuele, 32			1		1
Firenze	50121	Borgo Albizi, 12-14			3		3
Firenze	50132	Piazza Savonarola, 1	1	5			6
Firenze	50121	Via della Pergola, 58-60	52	22	18		92
Firenze	50127	Via delle Pandette, 9	77	20	7	1	105
Firenze	50139	Largo Palagi, 1			6		6
Firenze	50122	Viale Michelangelo, 41			5	3	8
Firenze	50141	Via delle Oblate, 4	1	1		7	9
Firenze	50134	Via Ponte di Mezzo, 46			2		2
Firenze	50134	Viale Morgagni, 48	9	8	12	7	36
Firenze	50134	Viale Morgagni, 63	10	6	4		20
Firenze	50139	Viale Pieraccini, 18	7	7	4		18
Firenze	50135	Via San Salvi, 26	9	3			12
Firenze	50134	Viale Morgagni, 57			2		2
Firenze	50139	Viale Pieraccini, 24	14	4	4		22
Firenze	50127	Via delle Pandette, 35	5	3	6		14
Firenze	50139	Via Bolognese, 52	1				1
Firenze	50127	Via delle Pandette, 21	26	13	5		44
Firenze	50141	Viale San Luca-Careggi			11		11
Sesto Fiorentino	50019	Via Guerri			1		1
Sesto Fiorentino	50019	Via Nello Carrara, 1			11		11
Firenze	50137	Via della Torretta, 16			10		10
Firenze	50127	Via G. Miele, 3			18		18
Empoli	50053	Via Paladini, 40*			1		1
Firenze	50121	Via Gino Capponi, 7-9	27	4	88		119
Sesto Fiorentino	50019	Via B. Rossi, 1			1		1
Firenze	50129	Via S. Reparata 93-95	19	7	52		78
Firenze	50141	Via di Boldrone, 2			3		3
Firenze	50144	Piazzale delle Cascine, 15	4	2	2		8
Firenze	50144	Piazzale delle Cascine, 24	4	1		1	6
Firenze	50144	Piazzale delle Cascine, 27	2				2
Firenze	50144	Piazzale delle Cascine, 28	8	3		2	13
Firenze	50144	Via delle Cascine, 23			2	1	3
Firenze	50144	Via delle Cascine, 5	7	4	3		14
Firenze	50144	Via Donizetti, 6	3	6	1		10
Firenze	50144	Via Maragliano, 77	5	3	1		9
Firenze	50145	Via San Bonaventura, 13	16	7	13	2	38
Sesto Fiorentino	50019	Viale delle Idee, 30	7	2	7		16
Totale			1.183	534	1.555	779	4.051

*) La sede di Empoli è stata chiusa nel 2021, con trasferimento del personale a Firenze e Prato.

2.1.3 ORARIO DI LAVORO

Le Sedi Unifi hanno orari solitamente prolungati al fine di garantire le molteplici attività di formazione e ricerca proprie di un'istituzione universitaria. All'interno di tali fasce si distribuiscono gli orari di lavoro dei dipendenti, sulla base della propria funzione. La frequentazione delle sedi, e conseguentemente gli orari, si riducono sensibilmente durante il mese di agosto.

2.1.3.1. ORARIO DI APERTURA (per ciascun giorno della settimana): lunedì-venerdì ore 7

2.1.3.2. ORARIO DI CHIUSURA (per ciascun giorno della settimana): lunedì-venerdì ore 19

2.2. RISORSE, SERVIZI E DOTAZIONI DELL'ENTE E OFFERTA DI TRASPORTO

A partire dal 2019, l'Università di Firenze ha deciso di concentrare le risorse per la mobilità sostenibile alla componente studentesca, ampiamente maggioritaria all'interno della comunità universitaria (ca. 48.000 studenti immatricolati rispetto a poco più di 4.000 dipendenti). In particolare, a partire dall'a.a. 2018-19 l'Ateneo ha dedicato un budget annuale di 500.000 € per integrare la Carta dello Studente, rilasciata agli studenti iscritti al momento dell'immatricolazione, con un servizio di abbonamento a tutti i mezzi pubblici circolanti nell'area di Firenze a una tariffa particolarmente agevolata (48 euro, contro i 185 € di costo dell'abbonamento ordinario per studenti). Con l'attivazione di tale iniziativa, la tariffa ridotta riservata dal 2011 ai dipendenti per l'abbonamento ai mezzi pubblici è stata eliminata.

È comunque attiva la convenzione tra l'Ateneo e Easy Welfare per abbonamenti al TPL (ATAF & LI-NEA) e abbonamenti PEGASO, che includono i servizi regionali. Possono usufruire della convenzione il personale tecnico-amministrativo, i collaboratori ed esperti linguistici, anche a tempo determinato, dirigenti, professori ordinari, associati, ricercatori, anche a tempo determinato e assegnisti di ricerca. In virtù di tale convenzione i dipendenti Unifi possono sottoscrivere gli abbonamenti annuali ATAF & LI-NEA al costo fisso di euro 279,00 e gli abbonamenti annuali PEGASO a prezzo di mercato o eventualmente a importo agevolato per chi ha indicatore ISEE inferiore a € 36.151,98. Il costo dell'abbonamento acquistato viene rateizzato in 12 rate in busta paga a partire dal mese di inizio dell'abbonamento.

Per richiedere gli abbonamenti è necessario registrarsi nel portale di Easy Welfare, utilizzando l'indirizzo mail con dominio @unifi.it. L'abbonamento ('working pass aziende') è poi ritirabile presso la portineria di piazza San Marco, 4

L'Università è dotata di un Mobility Manager interno ai sensi del DM 27/03/1998, nella veste di Delegato del Rettore per la mobilità. Il Mobility manager non dispone di uno staff né di risorse proprie.

Attualmente il ruolo è ricoperto dal Prof. Francesco Alberti, nominato dal precedente Rettore, prof. Luigi Dei, il 23.10.2018, a cui è anche affidato il compito di rappresentare l'ateneo presso la RUS – rete Università Sostenibili – sezione Mobilità.

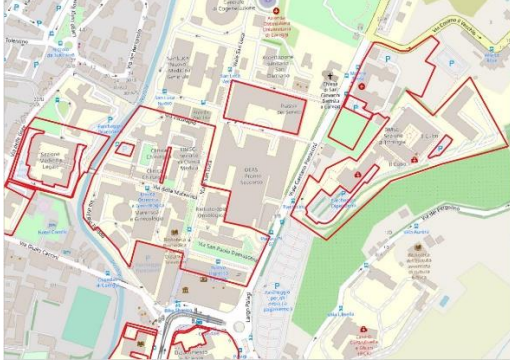
L'Università non gestisce alcun servizio di trasporto collettivo di tipo "aziendale", affidandosi all'interlocuzione con gli Enti Locali e le aziende di trasporto pubblico, affinché forniscano servizi adeguati alle esigenze della comunità universitaria (personale e studenti) per raggiungere le numerose sedi variamente dislocate nell'area metropolitana Firenze-Prato.

L'Ente dispone comunque di un numero, seppur limitato, di auto aziendali, impiegate per esigenze connesse al funzionamento dell'Ateneo.

Delle numerose sedi solo alcune sono dotate di aree di sosta riservate ai dipendenti, accessibili mediante pass (v. box 1). Il totale dei pass rilasciati dall'ateneo per l'accesso ai parcheggi è di 640.

Alcune sedi sono dotate di posteggi moto e bici all'interno delle aree di pertinenza utilizzate sia dai dipendenti che dagli studenti, a cui si aggiungono le dotazioni pubbliche collocate presso gli edifici universitari.

Box 1

	
L'area a parcheggio presso la sede di Ingegneria (Plesso "S. Marta" a Firenze)	Le aree a parcheggio presso il Policlinico universitario di Careggi, condivise con lo staff non universitario dell'ospedale
	
Il parcheggio presso la sede di Via Micheli (Architettura), principale area di sosta per I personale TA Unifi all'interno del la ZTL Centro Storico di Firenze	L'autorimessa presso il Policlinico di Careggi, per la quale Unifi dispone di 80 pass.

Le sedi sono mediamente ben servite dal TPL, con 30 linee della di rete bus urbani e 2 linee di tram che fanno fermata nelle immediate vicinanze delle strutture Unifi (v, box). La sede centrale di Piazza San Marco (Rettorato e Uffici amministrativi) si trova presso uno dei principali nodi di scambio del TPL su gomma all'interno del centro storico di Firenze, Fermate tramviarie dedicate sono state attivate, dal 2018, a servizio dei plessi didattici di Viale Morgagni, e Novoli (Firenze, Via delle Pandette) e del policlinico universitario di Careggi (largo Palagi). Una nuova linea tramviaria prevista dal PUMS della Città Metropolitana di Firenze e attualmente in fase di progettazione collegherà collegherà Firenze a sesto Fiorentino, con due fermate intermedia all'interno del Polio Scientifico. La sede di Prato si trova a poche decine di metri dalla stazione ferroviaria di Prato-Porta al Serraglio.

Al fine di rendere più agevole l'utilizzo del TPL tra studenti e dipendenti, l'Università ha attivato, già da novembre 2017, un sistema informativo all'interno del sito istituzionale che consente di visualizzare, in modo semplice, tutte le informazioni relative alle fermate dei vari mezzi (bus, tram, treno) più prossime a ciascuna delle sue circa 170 sedi (<https://www.unifi.it/vp-10508-sedi-e-trasporti.html>).

Le sedi dei dipartimenti umanistici e di Architettura si trovano all'interno della ZTL istituita nel centro storico di Firenze. Tutte le sedi fiorentine sono facilmente accessibili dalla rete ciclabile comunale e mediante i servizi di bike-sharing e di noleggio monopattini in funzione nella città, con spazi di sosta dedicati realizzati dal Comune.

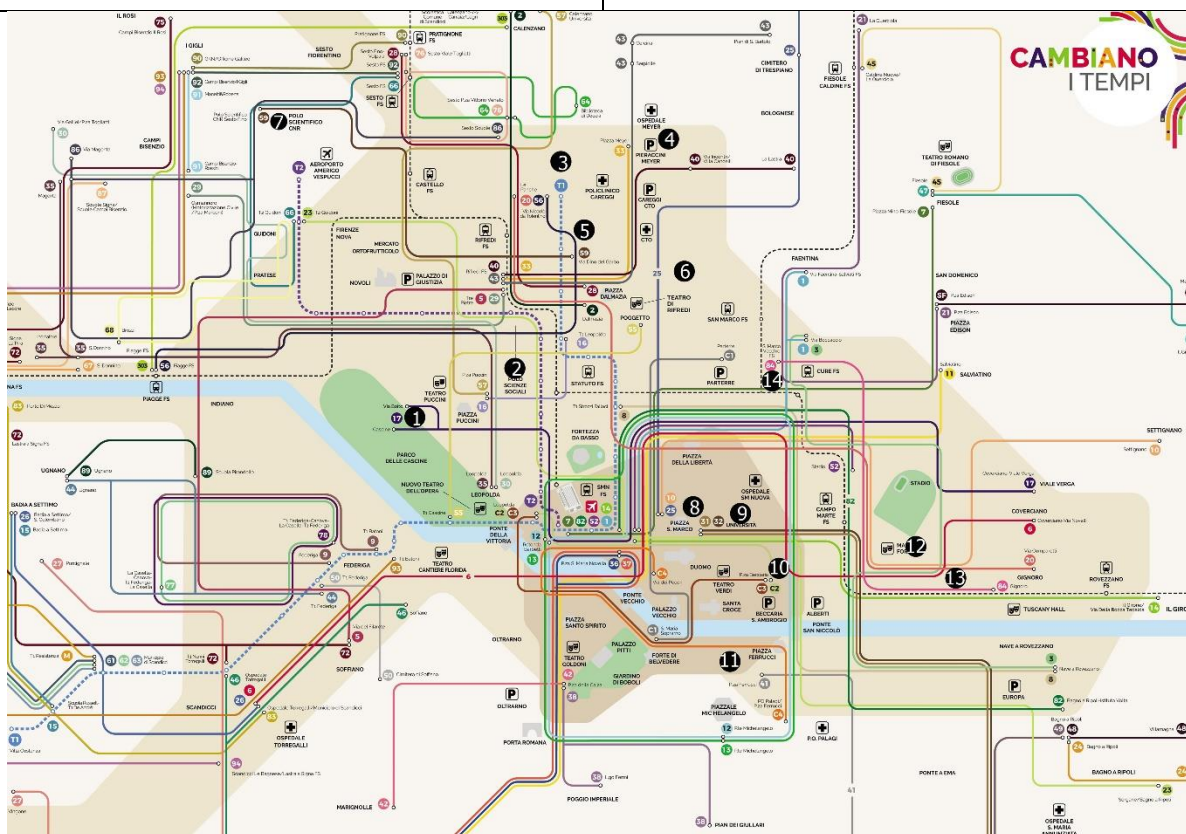
Box 2



Fermata tramviaria "Università" in Viale Morgagni a Firenze



Fermata bus presso il Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino



Mappa del TPL. Localizzazione delle sedi universitarie:

1. Cascine (Agraria). 2. Novoli (Scienze sociali economiche giuridiche). 3. Careggi (Medicina e Chirurgia). 4. Pieraccini (Medicina e Chirurgia). 5. Morgagni (Ingegneria, Matematica, Fisica, Scienze naturali). 6. Santa Marta (Ingegneria). 7. Sesto Fiorentino (Discipline area scientifica). 8. Sedi Universitarie nel Centro storico di Firenze: Capponi (Scienze umane, Amministrazione), via Laura (Scienze Umane), San Clemente (Architettura), Brunelleschi (Scienze Umane), via Alfani (Scienze Umane, Centro Linguistico), San Marco (Rettorato, Amministrazione centrale), La Pira (Matematica, Fisica, Scienze Naturali), via del Proconsolo (Matematica, Fisica, Scienze Naturali). 11. San Niccolò (Architettura). 12. Torretta (Psicologia). 13. San Salvi (Psicologia).

La sintesi delle informazioni relative alla gestione della mobilità, articolate in modo conforme alle *Linee guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL* dell'agosto 2021, è riportata di seguito.

2.2.1 RISORSE, SERVIZI E DOTAZIONI DELL'ENTE

2.2.1.1 RISORSE PER LA GESTIONE DELLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI

2.2.1.1.1 Budget annuale dedicato: nessun budget per i dipendenti (500.000 € per mobilità studentesca)

2.2.1.1.2. Risorse umane dedicate: 1 Delegato del Rettore per la mobilità (Mobility manager)

2.2.1.2. SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI

2.2.1.2.1. Navetta aziendale: no

2.2.1.2.2. Automobili aziendali: 81 (usi diversi)

2.2.1.2.3. Moto/biciclette/monopattini aziendali: no

2.2.1.2.4. Car sharing aziendale: no

2.2.1.2.5. Piattaforma di car-pooling aziendale: no

2.2.1.3. INCENTIVI / BUONI MOBILITÀ PER I DIPENDENTI

2.2.1.3.1. Incentivi / sconti per l'acquisto di abbonamenti al TPL: convenzione per l'acquisto rateizzato in busta paga dell'abbonamento ai mezzi pubblici urbani (Firenze) alla tariffa riservata ai dipendenti pubblici e dell'abbonamento PEGASO, inclusivo dell'abbonamento al trasporto ferroviario regionale, al prezzo di mercato o alle tariffe agevolate su base ISEE.

2.2.1.2. Incentivi / sconti per l'acquisto di servizi di SHARING MOBILITY: da settembre 2021 sarà attiva una convenzione a costo zero per l'Università relativa a un servizio urbano di monopattini in sharing a tariffe scontate per dipendenti e studenti UNIFI.

2.2.1.3. Incentivi all'uso della bicicletta (Bike to work): no.

2.2.1.4. AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI

2.2.1.4.1. Numero posti auto: 3.397, calcolati sulle 170 sedi (v. box)

2.2.1.4.2. Numero posti moto: dato non disponibile

2.2.1.4.3. Numero posti bici: dato non disponibile

2.2.1.4.4. Zona deposito monopattini: no

2.2.1.5. SPOGLIATOI CON PRESENZA DI DOCCE: no

2.2.1.6. MENSA AZIENDALE: no

2.2.1.7. STRUMENTI DI COMUNICAZIONE AZIENDALE: sito di ateneo, con specifica sezione dedicata a "Sedi e trasporti" (<https://www.unifi.it/vp-10508-sedi-e-trasporti.html#firenze>); sito "Ateneo sostenibile" (<https://www.ateneosostenibile.unifi.it/>) per la comunicazione di informazioni e iniziative nel campo della sostenibilità ambientale (inclusa la mobilità sostenibile).

2.2.3. OFFERTA DI TRASPORTO NEI PRESSI DELLE SEDI UNIFI (distanza max: 500 m)

2.2.3.1. NODI DI INTERSCAMBIO: no

2.2.3.2. STAZIONI FERROVIARIE: Fermate collocate entro un raggio di 500 m da sedi universitarie: Sesto Fiorentino-Zambra (polo Scientifico e Tecnologico); Prato-Porta al Serraglio (Polo universitario "Città di Prato")

2.2.3.3. STAZIONI METRO: no

2.2.3.4. FERMATE BUS/FILOBUS/TRAM: tutte le sedi sono servite da fermate bus o tram collocate entro un raggio di 500 m

2.2.3.5. ZONA SERVITA DA CAR SHARING: sì (solo per le sedi collocate all'interno del Comune di Firenze)

2.2.3.6. ZONA SERVITA DA SCOOTER SHARING: sì (solo per le sedi collocate all'interno del Comune di Firenze)

2.2.3.7. ZONA SERVITA DA BIKE SHARING: sì (solo per le sedi collocate all'interno del Comune di Firenze)

2.2.3.8. ZONA SERVITA DA MONOPATTINI IN SHARING: sì (solo per le sedi collocate all'interno del Comune di Firenze)

2.2.3.9. PISTE CICLABILI / CICLOPEDONALI: tutte le sedi sono servite da percorsi ciclabili della rete della Città Metropolitana di Firenze e del Comune di Prato

2.2.3.10. AREE DI SOSTA: Ampi parcheggi pubblici (standard) sono disponibili all'interno del Polo

Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino. Parcheggi di struttura (a pagamento) sono presenti nelle immediate vicinanze del Policlinico di Careggi, del Plesso di Novoli e del Polo Universitario “Città di Prato”. Parcheggi di struttura sono altresì presenti sul perimetro del Centro Storico di Firenze, offrendo opportunità di sosta a pagamento alle strutture universitarie del plesso “Centro Storico”.

2.2.3.11. AREA PEDONALE / ZTL: le sedi del plesso “Centro Storico” a Firenze sono all’interno di una ZTL.

2.3. ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

Al fine di ottemperare a quanto disposto dal Decreto Interministeriale “Mobilità sostenibile nelle aree urbane” del 27/03/1998, nel 2019 il Mobility manager dell’Università si è attivato in collaborazione dell’Ufficio Statistica dell’Ateneo per la predisposizione di un questionario online da somministrare ai dipendenti al fine di rilevarne le modalità abituali di spostamento casa-lavoro e la propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro utile alla redazione del PSCL.

Il questionario UNIFI avrebbe dovuto essere diffuso nel corso dell’anno accademico 2020-21, ma a causa della riorganizzazione di tutte le attività universitarie resa necessaria dalla pandemia da Covid-19 e dalle relative misure di contrasto e contenimento emanate a livello nazionale, regionale e da parte dello stesso Ateneo, è stato deciso di gravare ulteriormente il personale, in particolare tecnico-amministrativo, con tale adempimento. L’invio è stato pertanto riprogrammato per l’inizio dell’anno accademico 2021-22 (ottobre 2021).

L’Università ha comunque aderito a un’iniziativa della RUS - Rete Università Sostenibili, invitando la comunità universitaria (studenti e personale) a partecipare a un’indagine relativa agli spostamenti casa-università in regime pre-Covid e riferita a uno scenario di “ritorno alla normalità”. All’appello hanno risposto, su base volontaria, 4.695 persone (ca 1/10 della popolazione universitaria complessiva), di cui 1.190 dipendenti. Si tratta di un campione significativo (quasi il 30%) che consente di orientare alcune scelte progettuali. Tuttavia, date le sue finalità comparative tra diversi atenei, il questionario RUS risulta carente di alcune informazioni essenziali rispetto agli obiettivi di un PSCL.

Di seguito sono riportati sia la struttura del questionario UNIFI, che sarà somministrata a ottobre 2021, sia i dati più significativi relativi al personale estratti dall’indagine RUS. Entrambi i questionari sono comprensivi delle due parti:

2.3.1. Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro

2.3.2. Analisi della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

Questionario UNIFI Spostamenti Casa-Lavoro
QUESTIONARIO

INDAGINE SUGLI
SPOSTAMENTI CASA-LAVORO
DEL PERSONALE UNIFI

SEZIONE A. INFORMAZIONI GENERALI SUGLI SPOSTAMENTI

A1. In quale comune si trova la sua sede principale di studio (quella cioè dove trascorre la maggior parte delle sue attività universitarie)?

1. Firenze (compreso San Donnino e Quaracchi)
2. Calenzano/Sesto Fiorentino (Polo scientifico)
3. Empoli
4. Prato
5. Pistoia
6. Altro comune, specificare

Se A1 uguale a "Firenze"

A2. In quale zona di Firenze si trova la sede principale universitaria che frequenta di più?

1. Careggi
2. Santa Marta
3. Architettura (sedi Santa Teresa, Santa Verdiana, San Niccolò)
4. Centro Storico (inclusa Architettura – sede Via Micheli)
5. Novoli
6. Psicologia (Via Torretta, San Salvi)
7. Agraria (Cascine, Quaracchi, San Donnino)

A6. Da dove proviene prevalentemente per recarsi all'Università?

1. Comune di Firenze
2. Città metropolitana di Firenze
3. Province di Prato e Pistoia
4. Altre province toscane, specificare
5. Altre province fuori dalla Toscana, specificare

Se A6 uguale a "Comune di Firenze" o "Città metropolitana di Firenze"

A7. Indichi il CAP della zona da cui proviene prevalentemente per recarsi all'università

.....

A8. Quanto tempo impiega, mediamente, per lo spostamento casa-università e viceversa?

A	ANDATA	R	RITORNO
☐	1. meno di mezz'ora	☐	1. meno di mezz'ora
☐	2. tra mezz'ora e un'ora	☐	2. tra mezz'ora e un'ora
☐	3. tra un'ora e un'ora e mezza	☐	3. tra un'ora e un'ora e mezza
☐	4. più di un'ora e mezza	☐	4. più di un'ora e mezza

A9. Quanti km percorre mediamente per raggiungere il luogo di studio (solo andata)?

1. Fino a 2 Km
2. Da 2 a 5 Km
3. Da 5-a 10 Km
4. Da 10 a 20 Km
5. Da 20 a 30 Km
6. Da 30 a 40 Km
7. Oltre 40 Km

A12. Che modalità di trasporto utilizza prevalentemente per gli spostamenti casa-Università?

1. Mezzo pubblico (con abbonamento)
2. Mezzo pubblico (senza abbonamento)
3. Solo a piedi o con bicicletta (di proprietà o bike sharing)
4. Motoveicolo privato
5. Autoveicolo privato
6. Car sharing
7. Combinazione fra più mezzi

Se A12 diverso da 3.

A13. A quale condizione sarebbe disposto a recarsi al lavoro utilizzando la bicicletta per l'intero tragitto?

1. Se ci fossero migliori e più sicure piste adatte a tali mezzi
2. Se fossero disponibili ricoveri dedicati e sicuri per tali mezzi
3. Se ci fossero facilitazioni/incentivi da parte degli Enti locali (Regione, Provincia, Comune)
4. Soluzione non praticabile, a causa dell'eccessiva distanza
5. Nessuna, indipendentemente dalla distanza
6. Altro.... (indicare)

SEZIONE B. SPOSTAMENTO CON AUTOVEICOLO O MOTOVEICOLO PRIVATO

Rispondono alle domande di questa sezione soltanto coloro che hanno risposto 1. alla domanda A12.

B1. Quale mezzo privato utilizza abitualmente per recarsi al lavoro e tornare a casa?

Se utilizzata più di una modalità riferirsi a quella con la maggior percorrenza

1. Moto/scooter (da solo)
2. Moto/scooter (conducente con altre persone)
3. Moto/scooter (come passeggero)
4. Automobile (da solo)
5. Automobile (conducente con altre persone)
6. Automobile (come passeggero)

Se ha risposto 1., 2. o 4. 5. a B1

B3. Indichi il tipo di alimentazione prevalente dei mezzi privati utilizzati

1. Benzina
2. Gasolio
3. GPL
4. Metano
5. Ibrida/elettrica

Se ha risposto 1., 2. o 4. 5. a B1

B4. Dove parcheggia abitualmente?

1. Parcheggio gratuito su strada
2. Parcheggio a pagamento su strada
3. Autorimessa a pagamento (pubblica o privata)
4. Parcheggio aziendale

Se ha risposto 1., 2. o 4. 5. a B1 + B4 1 o 2

B5. Quanto tempo impiega mediamente per trovare parcheggio?

1. Meno di 10 minuti
2. Tra 10 e 20 minuti
3. Oltre 20 minuti

B6. Qualora, in un determinato giorno, non potesse utilizzare il mezzo privato abituale quale soluzione alternativa principale adotterebbe?

1. Mezzo di trasporto pubblico collettivo: treno, bus, tramvia, ...
2. Mezzo di trasporto condiviso: car-sharing, ...
3. Mezzo di trasporto pubblico individuale: taxi
4. Bicicletta (di proprietà o bike sharing)
5. Automobile (come passeggero)
6. Prenderei un giorno di ferie
7. A piedi

B7. A quale condizione sarebbe disposto a recarsi al lavoro utilizzando mezzi di trasporto pubblici?

1. Se potessi sottoscrivere un abbonamento a prezzo ridotto e/o valido su tutti i mezzi
2. Se aprissero nuove linee/fermate della tramvia o autobus
3. Se il tempo di spostamento fosse minore
4. Se avessi informazioni più precise e facilmente consultabili sugli orari delle corse
5. Se fossero più puntuali e/o frequenti
6. Se fossero disponibili parcheggi di scambio
7. Se avessi un collegamento diretto
8. Se fosse migliore il comfort di viaggio
9. Se fosse assicurata l'accessibilità alle fermate e/o ai mezzi a persone con disabilità motorie
10. Nessuna

Solo per chi è conducente da solo

B8. Sarebbe disposto a condividere il viaggio in automobile con altri colleghi, come conducente o passeggero?

1. No
2. Sì, a patto che:
 - a. sia facile da organizzare
 - b. i tempi di spostamento non siano superiori a quelli attuali
 - c. il viaggio sia effettuato solo con conoscenti
 - d. il viaggio sia effettuato solo con persone dello stesso genere
 - e. il viaggio sia effettuato solo con non fumatori
 - f. sia io a guidare
 - g. io non debba guidare
 - h. ci siano specifiche facilitazioni per il parcheggio
 - i. si dividano le spese

SEZIONE C. SPOSTAMENTO CON MEZZO PUBBLICO O CAR SHARING

Rispondono alle domande di questa sezione soltanto coloro che hanno risposto 2. alla domanda A12.

C1. Quale/i mezzo/i pubblico/i utilizza abitualmente per recarsi all'Università e tornare a casa?

Possibile più di una risposta

1. Treno
2. Bus extra-urbano
3. Tramvia
4. Bus urbano
5. Car-sharing
6. Taxi

C2. Per recarsi al lavoro quante volte deve effettuare un cambio da un mezzo o da una linea ad un altro/a (andata o ritorno)?

1. Nessuna (un solo mezzo per tragitto)
2. Una volta per tragitto
3. Due o più volte per tragitto

Se ha risposto 1., 2., 3., o 4 alle domande C1 e C3

C3. Per quale motivo ha scelto di utilizzare abitualmente i mezzi pubblici per gli spostamenti casa/lavoro?

Possibile più di una risposta

1. È una scelta obbligata perché non ho la possibilità di usare un mezzo privato
2. È più comodo/piacevole
3. È più rapido
4. È più economico
5. È più sostenibile dal punto di vista ambientale
6. È più sicuro

C4. Qual è, complessivamente, il suo giudizio sui servizi di trasporto pubblico che utilizza per recarsi al lavoro e tornare a casa?

1. Positivo
2. Sufficiente
3. Insufficiente
4. Negativo

SEZIONE D. SPOSTAMENTO A PIEDI O CON BICICLETTA

Rispondono alle domande di questa sezione soltanto coloro che hanno risposto 3. alla domanda A12.

D1. Quale mezzo utilizza abitualmente per recarsi al lavoro e tornare a casa?

1. Solo a piedi
2. Bicicletta di proprietà (tradizionale o a pedalata assistita)
3. Bike-sharing
4. Altro (specificare)

D2. Per quale motivo ha scelto di utilizzare tali mezzi gli spostamenti casa/lavoro?

Possibile più di una risposta

1. È una scelta obbligata perché non ho la possibilità di usare altri mezzi
2. È più comodo/piacevole
3. È più rapido
4. È più economico
5. È più sostenibile dal punto di vista ambientale
6. È più salutare

Se ha risposto 2. o 3. a D1

D3. Qual è, complessivamente, il suo giudizio sui percorsi (piste o altro) che utilizza in bicicletta per recarsi al lavoro e tornare a casa?

1. Positivo
2. Sufficiente
3. Insufficiente
4. Negativo

SEZIONE E. SPOSTAMENTO CON COMBINAZIONE DI MEZZI DI TRASPORTO

Rispondono alle domande di questa sezione soltanto coloro che hanno risposto 4. alla domanda A12.

E1. Quale sequenza di mezzi utilizza abitualmente per recarsi al lavoro (e poi tornare a casa)?

ANDATA

SEQUENZA (ORDINARE GLI ITEM)

1. moto/scooter (da solo)
2. moto/scooter (conducente con altri passeggeri)
3. moto/scooter (come passeggero)
4. automobile (da solo)
5. automobile (conducente con altri passeggeri)
6. automobile (come passeggero)
7. bus urbani
8. tramvia
9. bus extraurbano
10. treno
11. auto in sharing
12. taxi
13. bicicletta di proprietà
14. bicicletta in sharing

Se con E1 ha dichiarato di utilizzare mezzi privati come conducente (risposte 1, 2, 4, 5)

E3. Indichi il tipo di alimentazione prevalente dei mezzi privati utilizzati

1. Benzina
2. Gasolio
3. GPL
4. Metano
5. Ibrida/elettrica

Se con E1 ha dichiarato di utilizzare mezzi privati come conducente (risposte 1, 2, 4, 5)

E4. Dove parcheggia abitualmente?

1. Parcheggio gratuito su strada
2. Parcheggio a pagamento su strada
3. Autorimessa a pagamento (pubblica o privata)
4. Parcheggio aziendale

Se con E1 ha dichiarato di utilizzare solo mezzi privati (risposte 1, 2, 3, 4, 5, 6)

E5. A quale condizione sarebbe disposto a recarsi al lavoro utilizzando solo mezzi di trasporto pubblici?

1. Se potessi sottoscrivere un abbonamento a prezzo ridotto e/o valido su tutti i mezzi
2. Se aprissero nuove linee/fermate della Tramvia o Autobus
3. Se il tempo di spostamento fosse minore
4. Se avessi informazioni più precise e facilmente consultabili sugli orari delle corse
5. Se fossero più puntuali e/o frequenti
6. Se fossero disponibili parcheggi di scambio
7. Se avessi un collegamento diretto
8. Se fosse migliore il comfort di viaggio
9. Se fosse assicurata l'accessibilità alle fermate e/o ai mezzi a persone con disabilità motorie
10. Nessuna

Se con E1 non ha già dichiarato di farlo (risposte 2, 3, 5, 6)

E6. Sarebbe disposto a condividere il viaggio in automobile con altri colleghi, come conducente o come passeggero?

1. No
2. Sì, a patto che:
 - a. sia facile da organizzare
 - b. i tempi di spostamento non siano superiori a quelli attuali
 - c. il viaggio sia effettuato solo con conoscenti
 - d. il viaggio sia effettuato solo con persone dello stesso genere
 - e. il viaggio sia effettuato solo con non fumatori
 - f. io non debba guidare
 - g. sia io a guidare
 - h. ci siano specifiche facilitazioni per il parcheggio
 - i. si dividano le spese

Se con E1 ha dichiarato di utilizzare pubblici (risposte 7, 8, 9, 10)

E7. Qual è, complessivamente, il suo giudizio sui servizi di trasporto pubblico che utilizza per recarsi al lavoro e tornare a casa?

1. Positivo
2. Sufficiente
3. Insufficiente
4. Negativo

Se con E1 ha dichiarato di utilizzare la bicicletta (risposte 13, 14)

E8. Qual è, complessivamente, il suo giudizio sui percorsi (piste o altro) che utilizza in bicicletta per recarsi lavoro e tornare a casa?

1. Positivo
2. Sufficiente
3. Insufficiente
4. Negativo

SEZIONE F. DOMANDE SULL'INTERESSE E LA MOTIVAZIONE

F1. Ritiene utile la predisposizione di una pagina web, all'interno del sito istituzionale dell'Università, dedicata alle tematiche degli spostamenti casa-lavoro e alla mobilità?

1. Sì
2. No

F2. Quali fra le misure di seguito elencate ritiene più utili per potenziare la sostenibilità dei suoi spostamenti?

1. Misure per l'incentivazione del trasporto pubblico
2. Misure per il potenziamento del trasporto pubblico
3. Misure per la conciliazione dei tempi, orari e spostamenti di lavoro
4. Misure per il sostegno allo smart-working e il telelavoro
5. Misure per il decentramento delle attività accademiche
6. Altro, specificare ...

F3. Come ritiene sarà la mobilità urbana in un arco di 5 anni?

1. Specificare ...



SEZIONE G. DOMANDE DI PROFILO

G1. Genere

2. Femminile
3. Maschile

G2. Età

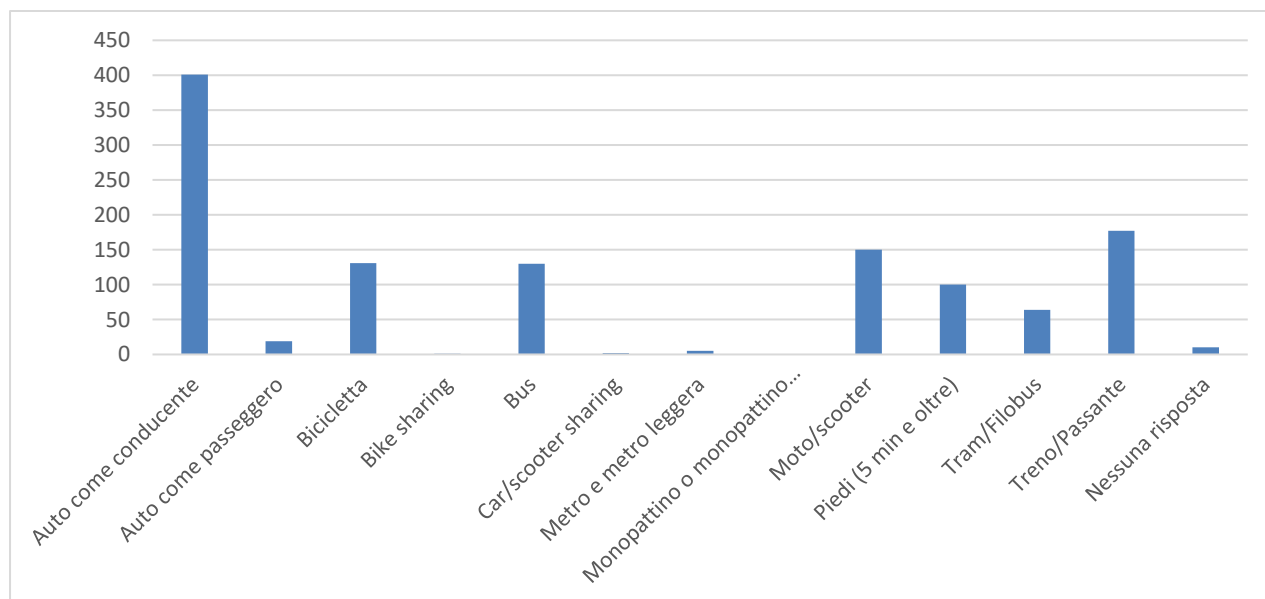
G3. Qualifica

1. Personale docente e ricercatore
2. Personale tecnico-Amministrativo
3. Collaboratore linguistico
4. Assegnista

Indagine RUS-UNIFI Mobilità pre- e post-Covid (settembre 2020)

Scenario pre-Covid

Ante_covid_tr1_Normalmente prima della pandemia, con che mezzo/modalità è partito da casa per recarsi in Università?									
Conteggio	Etichette di co								
Etichette di riga	Assegnista di ricerca, borsista, collaboratore	Docente a contratto	Docente/ricerca	Dottorando di ricerca o specializzando	Personale tecnico-amministrativo	Studente	#NULLI	(vuoto)	Totale complessivo
Auto come conducente	48	24	188	45	165	549	8		1027
Auto come passeggero	5	1	6	6	8	113	1		140
Bicicletta	14	2	59	14	58	96	1		244
Bike sharing		1			1				2
Bus	17	3	22	12	91	626	3		774
Car/scooter sharing			1		1	3			5
Metro e metro leggera			4		1	6			11
Monopattino o monopattino elettrico						1			1
Moto/scooter	17	3	74	15	59	224			392
Piedi (5 min e oltre)	13	4	47	18	40	379	4		505
Tram/Filobus	7	4	11	12	46	265	1		346
Treno/Passante	23	3	81	34	73	995	7		1216
#NULLI (vuoto)			4		6	20	2		32
Totale complessivo	144	45	497	156	549	3277	27		4695
PERSONALE UNI						totale pers.			
Auto come conducente	48		188		165	401			
Auto come passeggero	5		6		8	19			
Bicicletta	14		59		58	131			
Bike sharing					1	1			
Bus	17		22		91	130			
Car/scooter sharing			1		1	2			
Metro e metro leggera			4		1	5			
Monopattino o monopattino elettrico						0			
Moto/scooter	17		74		59	150			
Piedi (5 min e oltre)	13		47		40	100			
Tram/Filobus	7		11		46	64			
Treno/Passante	23		81		73	177			
Nessuna risposta			4		6	10			
						1190			



Il grafico fa riferimento alle scelte modali del personale UNIFI

Sintesi delle risposte del campione (1.190 dipendenti su 4.051, pari al 29,4% del totale)

Mobilità casa-lavoro-casa (pre-pandemia)

- Auto privata: 35,3% (di cui: 33,7 % come conducente, 1,6% come passeggero)
- Moto/Scooter: 12,6%
- Trasporto pubblico (bus, tram, treno): 31,2%
- Mobilità elementare: 19,5% (di cui: 8,4% piedi, 11,1% bicicletta)
- Sharing mobility: 0,2%.

Propensione al cambiamento (post-pandemia)

- Disponibilità totale o parziale a modificare l'orario di lavoro per evitare concentrazioni di traffico: 51,4%
- Disponibilità totale o parziale a lavorare da casa: 20,26%
- Propensione a cambiare modalità di spostamento casa-lavoro-casa: 1,8%

Scenario “Ritorno alla normalità”

[SCENARIO 1 - Il virus è pressoché debellato] Quanto frequentemente pensa che andrà in università dal prossimo anno accademico?

Conteggio	Eti­cette di co Asseg­nista di								
Eti­cette di riga	+ collaboratore	Docente a contratto	Docente/ricer­ca tore	Dottorando di ricerca o specializzando	Perso­nale tecnico-amministrativo	Studente	#NULLI	(vuoto)	Totale complessivo
Andrò in università al massimo la metà delle volte che andavo in precedenza	20	7	50	28		393			488
Andrò più o meno quanto prima	113	32	397	121		1840			2503
Ciandrò nelle occasioni nelle quali è strettamente necessario	8	6	47	5		816			882
#NULLI (vuoto)	3		3	2	549	238	27		822
Totale complessivo	144	45	497	156	549	3277	27		4695
PERSONALE UNI									
Andrò in università al massimo la metà delle volte che andavo in precedenza	20		50			70			
Andrò più o meno quanto prima	113		397			510			
Ciandrò nelle occasioni nelle quali è strettamente necessario	8		47			55			
Nessuna risposta	3		3		549	555			
						1190			

The bar chart displays the number of respondents for each category of future university attendance frequency. The categories are: 'Andrò in università al massimo la metà delle volte che andavo in precedenza' (approx. 70), 'Andrò più o meno quanto prima' (approx. 510), 'Ciandrò nelle occasioni nelle quali è strettamente necessario' (approx. 55), and 'Nessuna risposta' (approx. 549). The y-axis ranges from 0 to 600.

Risposta	Count
Andrò in università al massimo la metà delle volte che andavo in precedenza	70
Andrò più o meno quanto prima	510
Ciandrò nelle occasioni nelle quali è strettamente necessario	55
Nessuna risposta	549

[SCENARIO 1: Il virus è pressoché debellato] Qualora fosse possibile, sarebbe disponibile a cambiare le fasce orarie e/o i giorni della sua attività accademica/lavorativa al fine di evitare l'eccessiva concentrazione

Conteggio		Etichette di co-Assegnista di ricerca, borsista, Docente a contratto, Docente/ricercatore, Dottorando di ricerca o specializzando, Personale tecnico-amministrativo, Studente, #NULL!, (vuoto), Totale complessivo							
Etichette di riga	collaboratore	Docente a contratto	Docente/ricercatore	Dottorando di ricerca o specializzando	Personale tecnico-amministrativo	Studente	#NULL!	(vuoto)	Totale complessivo
No	65	10	188	62	302	1164	12		1803
Si, anche attività al sabato e in fascia serale 18-22	6	1	31	9	8	262	1		318
Si, anche attività al sabato entro le 20	11	9	44	15	22	296	2		399
Si, ma solo da lunedì a venerdì, compresa la fascia serale 18-22	13	2	47	18	30	275	3		388
Si, ma solo da lunedì a venerdì, entro le 20	45	22	179	50	176	1002	9		1483
#NULL! (vuoto)	4	1	8	2	11	278			304
Totale complessivo	144	45	497	156	549	3277	27		4695
PERSONALE UNI	totale pers.								
No	65		188		302	555			
Si, anche attività al sabato e in fascia serale 18-22	6		31		8	45			
Si, anche attività al sabato entro le 20	11		44		22	77			
Si, ma solo da lunedì a venerdì, compresa la fascia serale 18-22	13		47		30	90			
Si, ma solo da lunedì a venerdì, entro le 20	45		179		176	400			
Nessuna risposta	4		8		11	23			
						1190			

Risposta	Count
No	555
Si, anche attività al sabato e in fascia serale 18-22	45
Si, anche attività al sabato entro le 20	77
Si, ma solo da lunedì a venerdì, compresa la fascia serale 18-22	90
Si, ma solo da lunedì a venerdì, entro le 20	400
Nessuna risposta	23

[SCENARIO 1: Il virus è pressoché debellato] Considerando il tipo di lavoro che svolge, sarebbe eventualmente disponibile a lavorare da casa?

Conteggio		Etichette di co		Assegnista di		Docente a		Docente/ricerca		Dottorando di		ricerca o		Personale		tecnico-		amministrativo		Studente		#NULLI		(vuoto)		Totale		complessivo	
Etichette di riga		collaboratore		contratto				tore		specializzando																			
No																													
Si, solo per alcune giornate al mese																													
Si, tutti i giorni																													
#NULLI																													
(vuoto)																													
Totale complessivo		144		45		497		156		549		3277		27		4695													

PERSONALE UNI		totale pers.	
No		79	
Si, solo per alcune giornate al mese		253	
Si, tutti i giorni		175	
Nessuna risposta		884	
		1391	

Categoria	Conteggio
No	79
Si, solo per alcune giornate al mese	253
Si, tutti i giorni	175
Nessuna risposta	884

[SCENARIO 1: Il virus è pressoché debellato] Pensa che le sue modalità di spostamento per recarsi in università cambieranno dal prossimo anno accademico?

Conteggio		Etichette di colore		Assegnista di ricerca, borsista		Docente a contratto		Docente/ricercatore		Dottorandi di ricerca o specializzando		Personale tecnico-amministrativo		Studente		#NULLI		(vuoto)		Totale complessivo	
Etichette di riga		collaboratore																			
No		118		39		444		122		462		2464		17						3666	
Sì		22		6		48		31		74		514		8						703	
#NULLI (vuoto)		4				5		3		13		299		2						326	
Totale complessivo		144		45		497		156		549		3277		27						4695	

PERSONALE UNI																					
No		118				444				462		1024									
Sì		22				48				74		144									
Nessuna risposta		4				5				13		22									
												1190									

Categoria	Valore
No	1024
Sì	144
Nessuna risposta	22

3. PARTE PROGETTUALE

3.1 PROGETTAZIONE DELLE MISURE

3.1.1. Descrizione delle misure da implementare

Di seguito sono elencate le misure proposte, volte a disincentivare l'uso del mezzo privato da parte dei dipendenti Unifi, riferite agli assi di intervento di cui alle Linee Guida dell'agosto 2021:

ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA

- 1.1 Razionalizzazione nell'uso dei parcheggi auto/moto interni alle pertinenze delle sedi Unifi favorendo l'uso di mezzi condivisi, con particolare riguardo ai plessi Morgagni, Policlinico di Careggi e Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino.
- 1.2 Creazione di spazi dedicati sul sito istituzionale per la gestione del carpooling aziendale, avendo come target privilegiati:
 - I dipendenti residenti fuori comune rispetto alla sede di lavoro
 - I dipendenti con sede presso i distaccamenti Unifi meno facilmente raggiungibili con i mezzi pubblici o con altre modalità alternative all'automobile (in particolare: Polo Scientifico di Sesto F.no, Design Campus di Calenzano)

ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

- 2.1 Richiesta di miglioramento delle linee TPL che effettuano servizio nei pressi delle sedi universitarie, con specifico riferimento alle sedi Unifi meno raggiungibili (in particolare: Polo Scientifico di Sesto F.no, Design Campus di Calenzano).
- 2.2 Richiesta di nuove linee e fermate di collegamento tra i principali snodi del TPL e le sedi Unifi, con particolare riguardo alla realizzazione della linea tramviaria di progetto Firenze Peretola-Sesto Fiorentino e alle fermate previste a servizio del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto F.no.
- 2.3 Convenzioni con la Regione e le aziende al fine di fornire abbonamenti al TPL e ai servizi ferroviari regionali a prezzi agevolati per i dipendenti, similmente a quanto già realizzato per gli studenti Unifi

ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ

- 3.1 Realizzazione di aree a posteggio videosorvegliate per biciclette e mezzi elettrici leggeri (LEV, *light electric vehicle*) e di stazioni di ricarica elettrica per e-bike e monopattini presso le sedi Unifi, con particolare riguardo ai Plessi all'interno del Comune di Firenze: Centro Storico (2 posteggi), Santa Marta, Novoli, Morgagni, Policlinico di Careggi.
- 3.2 Convenzioni con aziende di bikesharing e micromobilità condivisa al fine di fornire servizi di bikesharing o micromobilità condivisa a prezzi agevolati per i dipendenti e studenti Unifi, sull'esempio della convenzione già stipulata con un provider di monopattini elettrici nell'area del Comune di Firenze.
- 3.3 Implementazione di un servizio di micromobilità elettrica aziendale, a partire da un progetto sviluppato dal Dipartimento di Ingegneria Industriale di Unifi, basato sulla creazione di postazioni di ricarica per batterie applicabili a monopattini e bici elettriche. Tale servizio, oltre che ai dipendenti potrà essere esteso, dopo la sperimentazione, anche agli studenti.

ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ

- 4.1 Implementazione del Piano Organizzativo Lavoro Agile (POLA) previsto dal Piano Integrato dell'Ateneo 2021-2023 relativo all'istituzionalizzazione delle buone pratiche di lavoro a distanza sperimentate durante la pandemia (https://www.unifi.it/upload/sub/personale/trasparenza/performance/2021-2023/piano_integrato_2021_2023.pdf).
- 4.2 Organizzazione delle attività universitarie finalizzata a ridurre gli spostamenti tra le varie sedi da parte della comunità universitaria

ASSE 5 - ULTERIORI MISURE

- 5.1 Iniziative di sensibilizzazione dei dipendenti sui temi della mobilità sostenibile con particolare riguardo all'istituzione di seminari per i dipendenti tenuti da docenti Unifi e l'implementazione dei siti [unifi.it](https://www.unifi.it) e ateneosostenibile.it.

- 5.2 Richieste di interventi di messa in sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti pedonali/ciclabili in prossimità degli accessi alle sedi universitarie con particolare riguardo al Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto F.no.
- 5.3 Costituzione di un gruppo di lavoro interdisciplinare a supporto del Mobility Manager, formato da personale interno (esperti dei settori disciplinari coinvolti e rappresentanti delle varie componenti universitarie).

3.1.2. Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

Si evidenziano di seguito i principali benefici connessi all'attuazione delle misure previste, individuando sia i vantaggi per i dipendenti coinvolti, sia quelli per l'ente, che per la collettività. L'esatta quantificazione dei benefici ambientali per la collettività in termini di riduzione degli inquinanti e delle emissioni climalteranti sarà effettuata sulla base dei dati raccolti attraverso il questionario Unifi Spostamenti Casa-Lavoro, che, come precisato, sarà somministrato all'inizio del nuovo anno accademico. Nello schema è riportato il riferimento alle procedure di calcolo previste in base alle diverse tipologie di misure dalle *Linee guida* dell'agosto 2021.

Asse/ misura	Titolo sintetico	Benefici attesi		
		Per il dipendente	Per l'ente	Per la collettività
1.1	Razionalizzazione parcheggi Unifi	- Riduzione tempi di accesso alla sede di lavoro - Riduzione dei costi di spostamento - Aumento socializzazione tra colleghi	- Regolarità arrivo dei dipendenti - Miglioramento della produttività - Riorganizzazione funzionale degli spazi esterni	- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti (<i>Procedura 2 calcolo benefici ambientali</i>) - Riduzione della congestione da traffico veicolare - Riduzione incidentalità
1.2	Carpooling aziendale	- Riduzione dei costi di spostamento - Aumento socializzazione tra colleghi	- Consolidamento rapporti tra dipendenti - Rafforzamento dell'immagine in tema di sostenibilità - Maggiore dedizione al lavoro del personale per effetto dei servizi offerti	- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti (<i>Procedura 2 calcolo benefici ambientali</i>) - Riduzione della congestione da traffico veicolare - Riduzione incidentalità
2.1	Miglioramento servizi TPL	- Riduzione tempi di accesso alla sede di lavoro - Aumento del comfort negli spostamenti - Riduzione del rischio di incidentalità	- Regolarità arrivo dei dipendenti - Aumento produttività dei dipendenti connesso alla riduzione dello stress	- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti (<i>Procedura 1 calcolo benefici ambientali</i>) - Riduzione della congestione da traffico veicolare - Riduzione incidentalità - Miglioramento dei servizi per tutta la cittadinanza
2.2	Nuove linee e fermate TPL	- Riduzione tempi di accesso alla sede di lavoro - Riduzione del rischio di incidentalità	- Regolarità arrivo dei dipendenti - Aumento produttività dei dipendenti connesso alla riduzione dello stress	- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti (<i>Procedura 1 calcolo benefici ambientali</i>) - Riduzione della congestione da traffico veicolare - Riduzione incidentalità - Miglioramento dei servizi per tutta la cittadinanza
2.3	Abbonamento TP a prezzo agevolato	- Riduzione dei costi di spostamento - Beneficio utilizzabile anche fuori dall'orario di lavoro - Riduzione del rischio di incidentalità	Maggiore dedizione al lavoro del personale per effetto dei servizi offerti	- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti (<i>Procedura 1 calcolo benefici ambientali</i>) - Riduzione della congestione da traffico veicolare - Riduzione incidentalità

3.1	Posteggi bici/LEV e colonnine ricarica	- Riduzione tempi di accesso alla sede di lavoro - Riduzione dei costi di spostamento	- Rafforzamento dell'immagine in tema di sostenibilità - Riorganizzazione funzionale degli spazi esterni - Maggiore dedizione al lavoro del personale per effetto dei servizi offerti	- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti (<i>Procedura 2 calcolo benefici ambientali</i>) - Riduzione della congestione da traffico veicolare
3.2	Agevolazioni per servizi sharing	- Riduzione dei costi di spostamento - Beneficio utilizzabile anche fuori dall'orario di lavoro	- Rafforzamento dell'immagine in tema di sostenibilità - Maggiore dedizione al lavoro del personale per effetto dei servizi offerti	- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti (<i>Procedura 2 calcolo benefici ambientali</i>) - Riduzione della congestione da traffico veicolare
3.3	Micromobilità elettrica aziendale	- Riduzione tempi di accesso alla sede di lavoro - Riduzione dei costi di spostamento tra le sedi	- Rafforzamento dell'immagine in tema di sostenibilità - Miglioramento della produttività	- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti (<i>Procedura 2 calcolo benefici ambientali</i>) - Riduzione della congestione da traffico veicolare
4.1	Piano smart working	- Conciliazione tempi lavoro e temi personali - Azzeramento tempi e costi di spostamento	- Riduzione costi gestionali - Riorganizzazione spazi interni ed esterni - Miglioramento della produttività - Regolarità orari di lavoro dei dipendenti	- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti (<i>Procedura 1 calcolo benefici ambientali</i>) - Riduzione della congestione da traffico veicolare - Riduzione incidentalità
4.2	Riduzione spostamenti fra sedi	- Ottimizzazione dei tempi di lavoro - Azzeramento tempi e costi di spostamento fra le sedi	Miglioramento della produttività	- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti (<i>Procedura 1 calcolo benefici ambientali</i>) - Riduzione della congestione da traffico veicolare - Riduzione incidentalità
5.1	Iniziative sensibilizzazione	Aumento della consapevolezza	Rafforzamento dell'immagine in tema di sostenibilità	Creazione di un clima culturale adatta allo sviluppo della mobilità sostenibile
5.2	Messa in sicurezza percorsi pedonali	Riduzione del rischio di incidentalità	Miglioramento dell'accessibilità delle sedi	- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti (<i>Procedura 1 calcolo benefici ambientali</i>) - Riduzione della congestione da traffico veicolare - Riduzione incidentalità - Miglioramento dei servizi per tutta la cittadinanza
5.3	GdL Mobility Manager	Presenza di rappresentanti nella definizione delle scelte di mobilità dell'ateneo	- Riduzione costi gestionali - Riorganizzazione spazi interni ed esterni - Miglioramento della produttività	Creazione di un clima culturale adatta allo sviluppo della mobilità sostenibile

3.2 PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE

In base al budget economico che sarà messo a disposizione dall'azienda e in considerazione dei tempi di realizzazione delle misure previste saranno precisate le fasi del programma di implementazione del PSCL,

definendo puntualmente per ogni misura da realizzare la priorità, la relativa tempistica e le risorse necessarie. L'esatta definizione di tali aspetti sarà effettuata sulla base dei dati raccolti attraverso il questionario Unifi Spostamenti Casa-Lavoro, che, come precisato, sarà somministrato all'inizio del nuovo anno accademico. In linea indicativa è da prevedere una tempistica così organizzata:

Breve periodo (anno accademico 2021-22) - attivazione delle misure a costo zero (o quasi zero) per l'amministrazione universitaria:

2.2 Richiesta di miglioramento delle linee TPL.

2.2 Richiesta di nuove linee e fermate di collegamento tra i principali snodi del TPL e le sedi Unifi.

3.2 Convenzioni con aziende di bikesharing e micromobilità condivisa per ottenere tariffe agevolate sui servizi per i dipendenti Unifi

4.1 Redazione di un piano per favorire lo smart working a rotazione dei dipendenti.

4.2 Organizzazione delle attività universitarie finalizzata a ridurre gli spostamenti tra le sedi.

5.1 Iniziative di sensibilizzazione dei dipendenti

5.2 Richieste di interventi di messa in sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti pedonali/ciclabili in prossimità degli accessi alle sedi universitarie

5.3 Costituzione di un gruppo di lavoro interdisciplinare a supporto del Mobility Manager, formato da personale interno (esperti dei settori disciplinari coinvolti e rappresentanti delle varie componenti universitarie)

Medio periodo (entro anno accademico 2022-23) – attivazione delle misure che richiedono un maggior impegno economico, organizzativo e/o contrattuale con gli enti pubblici coinvolti e/o interventi strutturali presso le sedi Unifi:

1.1 Razionalizzazione nell'uso dei parcheggi auto/moto interni alle pertinenze Unifi

1.2 Creazione di spazi dedicati sul sito istituzionale per la gestione del carpooling aziendale

2.3 Convenzioni con la Regione e le aziende al fine di fornire abbonamenti al TPL e ai servizi ferroviari regionali a prezzi agevolati per i dipendenti, similmente a quanto già realizzato per gli studenti Unifi

3.1 Razionalizzazione nell'uso dei parcheggi auto/moto interni alle pertinenze Unifi

3.3 Implementazione di un servizio di micromobilità elettrica aziendale, a partire da un progetto sviluppato dal Dipartimento di Ingegneria Industriale di Unifi, basato sulla creazione di postazioni di ricarica per batterie applicabili a monopattini e bici elettriche.

4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

Il PSCL sarà oggetto di costante monitoraggio da parte del Mobility manager Unifi, supportato dal gruppo di lavoro previsto con la misura 5.3 in relazione all'efficacia delle misure implementate, anche al fine di individuare eventuali impedimenti e criticità che ne ostacolino o rendano difficile l'attuazione, nonché di proporre soluzioni di tempestiva risoluzione.

Al momento dell'attuazione delle misure si applicheranno gli strumenti di valutazione e di monitoraggio che saranno individuati, a integrazione del presente Piano, a valle del questionario Unifi Spostamenti Casa-Lavoro e della definizione puntuale del programma di implementazione sopra delineato.