

# **Mobilità Sostenibile Universitaria**

## **Piano Spostamenti Casa-Università**

15/05/2023

**Ilaria Delponte,**  
**Mobility Manager UniGe**

# Mobilità Sostenibile Universitaria (inquadramento normativo)



- ❖ **DECRETO del Ministero dell’Ambiente del 27/03/1998 Mobilità sostenibile nelle aree urbane**

*Le imprese e gli enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e le imprese con complessivamente più di 800 addetti, adottano il piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente, individuando a tal fine un responsabile. Il piano è finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico.  
(Mobility manager, rapporto con Ente territoriale)*

- ❖ **DECRETO del Ministero dell’Ambiente del 20/12/2000, Incentivazione dei Programmi proposti dai Mobility Managers Aziendali**

- ❖ **LEGGE n. 221 del 28/12/2015 Disposizioni relative alla protezione della natura e per la strategia dello sviluppo sostenibile (scuola)**

- ❖ **DECRETO LEGGE n. 34 del 19/05/2020 Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da Covid-19.**

- ❖ **DECRETO Interministeriale del 12/05/2021 (compendio)**

# ❖ DECRETO Interministeriale del 04/08/2021 Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro

→ PSCU Piani Spostamento Casa Università



CONVEGNO NAZIONALE  
RUS – Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile

**Mobility management  
universitario e mobilità  
locale sostenibile**

# **Piano Spostamenti Casa-Università**

## **La Struttura**

# Indice

## 1. INTRODUZIONE

### 1.1 Perché un PSCL?

### 1.2 Framework Normativo: dal Mobility Manager al PSCL

### 1.3 PSCL e Università

### 1.4 Metodologia

### 1.5 Le premesse

1.5.1 Contesto d'intervento

1.5.2 UniGe Sostenibile



## 2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

### 2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

### 2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

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

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

- Norme di riferimento
- Contesto delle politiche
- Obiettivi

## 3. PARTE PROGETTUALE

### 3.1 PROGETTAZIONE DELLE MISURE

3.1.1. Descrizione delle misure da implementare

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

### 3.2 PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE

## 4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

# Indice

## 1. INTRODUZIONE

### 1.1 Perché un PSCL?

### 1.2 Framework Normativo: dal Mobility Manager al PSCL

### 1.3 PSCL e Università

### 1.4 Metodologia

### 1.5 Le premesse

1.5.1 Contesto d'intervento

1.5.2 UniGe Sostenibile



- Dati UniGe
- Report Mobilità Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile
- Progetto PRINCE

## 2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

### 2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

### 2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

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

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

## 3. PARTE PROGETTUALE

### 3.1 PROGETTAZIONE DELLE MISURE

3.1.1. Descrizione delle misure da implementare

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

### 3.2 PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE

## 4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

# Indice

## 1. INTRODUZIONE

### 1.1 Perché un PSCL?

### 1.2 Framework Normativo: dal Mobility Manager al PSCL

### 1.3 PSCL e Università

### 1.4 Metodologia

### 1.5 Le premesse

#### 1.5.1 Contesto d'intervento

#### 1.5.2 UniGe Sostenibile

## 2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

### 2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

### 2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

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

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

## 3. PARTE PROGETTUALE

### 3.1 PROGETTAZIONE DELLE MISURE

#### 3.1.1. Descrizione delle misure da implementare

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

### 3.2 PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE

## 4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO



- Asse 1:  
Disincentivare uso auto privata
- Asse 2:  
Favorire uso TPL
- Asse 3:  
Favorire mobilità ciclabile e/o micro-mobilità
- Asse 4:  
Ridurre domanda di mobilità
- Asse 5:  
Ulteriori Misure

# **Piano Spostamento Casa-Università**

## **Le Analisi**



# Analisi 1/2

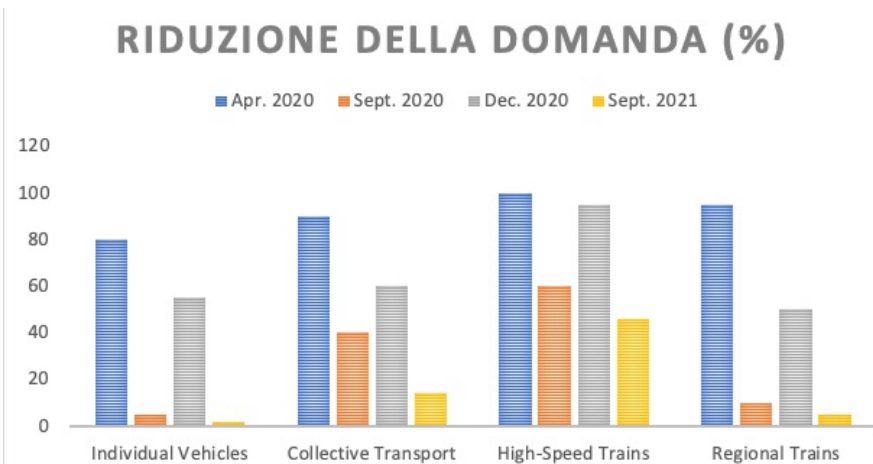
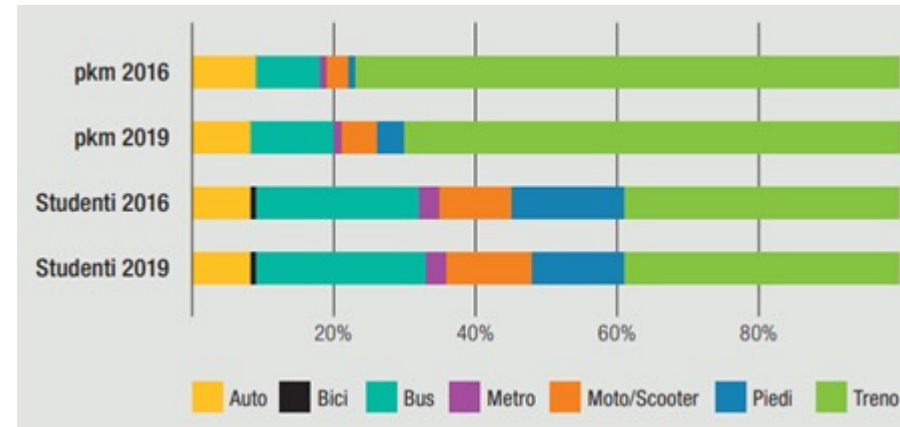


Le FONTI considerate per inquadrare le dinamiche di mobilità dell'ateneo corrispondono a due momenti profondamente diversi:

## 1. Gennaio e Marzo 2019

## 2. Luglio 2020 per comprendere le nuove scelte della community universitaria a seguito della prima ondata pandemica da Covid-19.

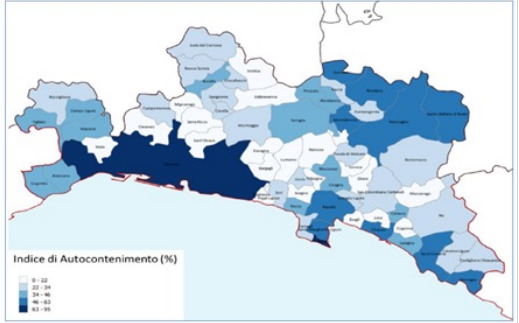
- ✓ Una significativa **riduzione del ricorso al TPL**
- ✓ Una **crescita nell'uso dell'auto privata**
- ✓ Un tendenziale **aumento della mobilità attiva al Nord**



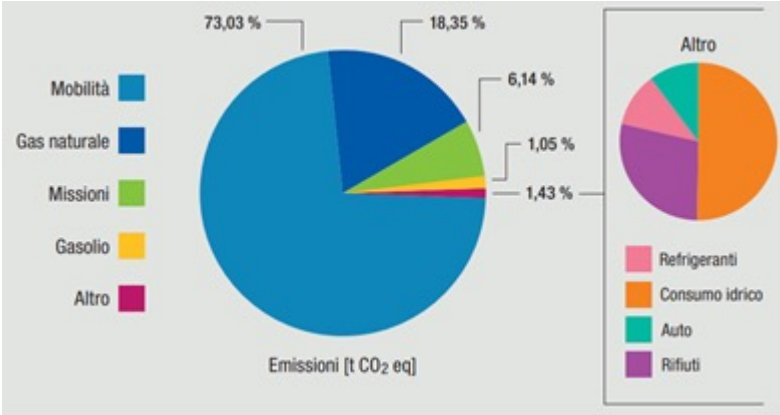
# Analisi 2/2



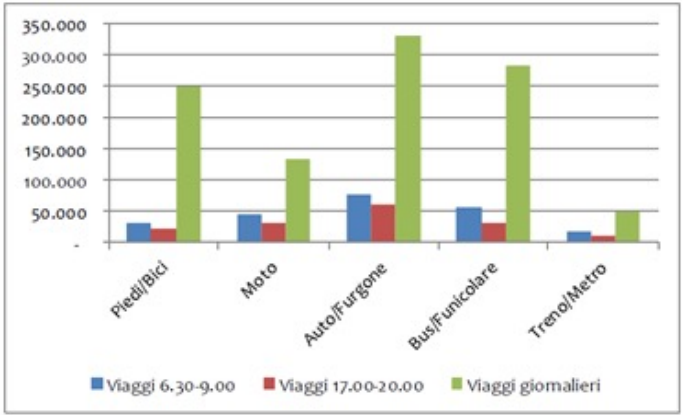
Indice di Auto-Contenimento nei comuni della Città Metropolitana di Genova



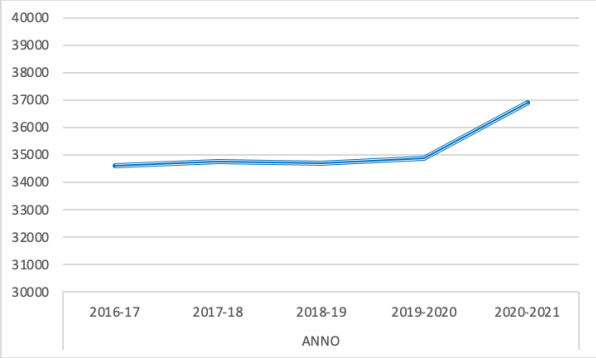
Emissioni della Community UniGe



Ripartizione modale degli spostamenti interni



Personale UniGe



Iscritti UniGe 2016-2021

# Forthcoming



Metodo delle INDAGINI:

- Inquadramento altre Università
- Campione rappresentativo
- Share modale
- Propensione al cambiamento

Comune di Genova → 0,69 t CO<sub>2</sub>/annue

Dati certificati UniGe → 0,51 t CO<sub>2</sub>/annue pro capite

**...aggiornamento 2023**

# **Piano Spostamento Casa-Università**

## **Le Azioni**

# PSCU

## Le Azioni



1. Incentivi all'uso del trasporto pubblico/sharing mediante progetto PRINCE (Comune di Genova), per Studenti UniGe;
2. Campagna abbonamenti gratuiti/scontati, per Studenti UniGe;
3. Misure per la ciclabilità: Ciclovie universitarie su Fondo Ministeriale, per Dipendenti e Studenti UniGe;
4. Misure per la ciclabilità: Ordine di rastrelliere UniGe, per Dipendenti e Studenti UniGe;
5. Green Deal Mobility Scheme, accordo fra università partners di Ulysseus, previsti incentivi per la mobilità degli Studenti Erasmus;
6. Iniziative di animazione, sensibilizzazione sul tema sustainable mobility (tra cui la presentazione pubblica del Piano stesso, coinvolgendo diversi Delegati UniGe, associazioni studentesche, inserito all'interno di Ulysseus...);
7. Misure per soggetti a ridotta mobilità per spostamento casa-lavoro, per Dipendenti UniGe;
8. Agevolazioni car sharing, per Studenti UniGe.

# PSCU

## Le Azioni

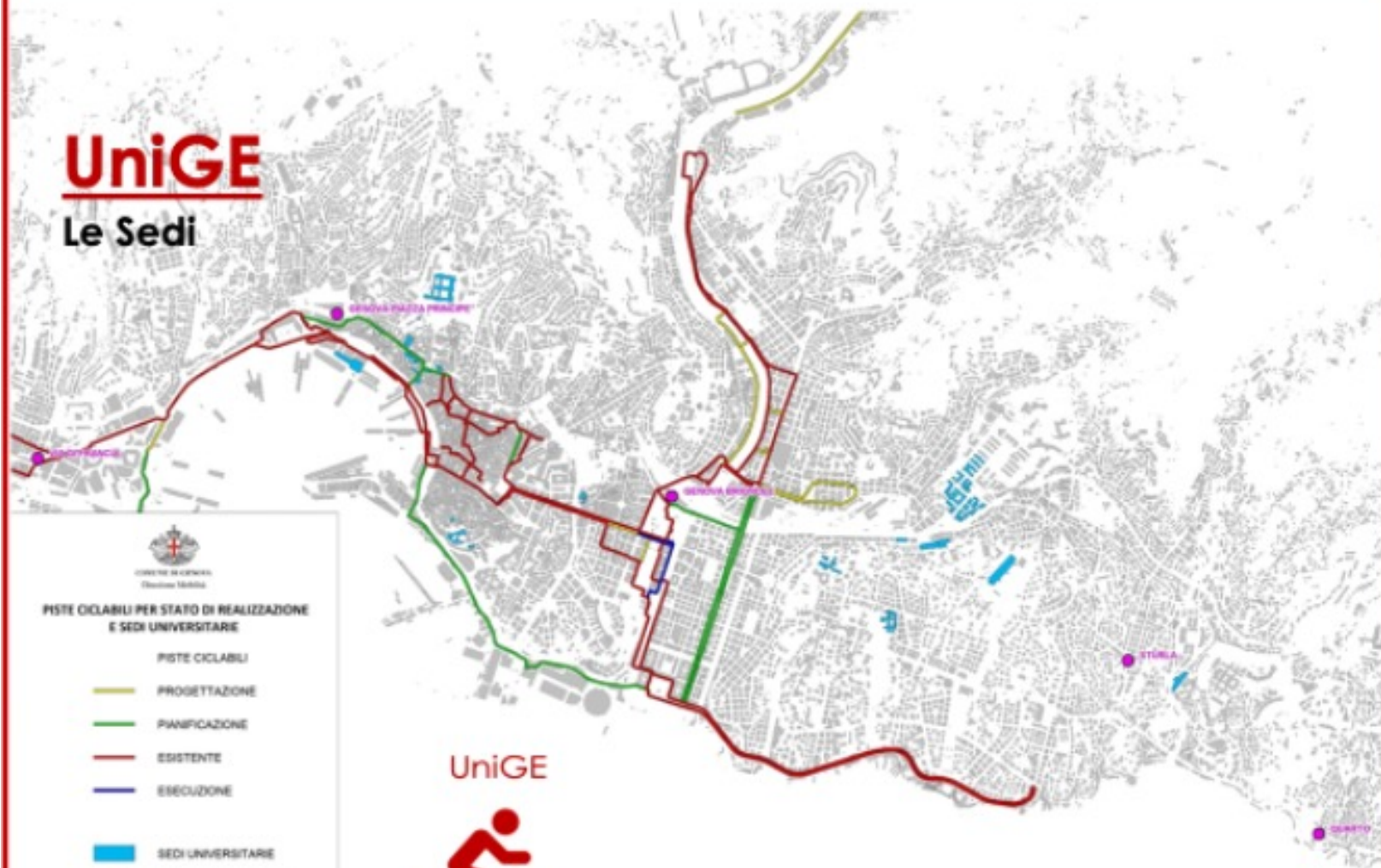


### 4. Misure per la ciclabilità: ordine Rastrelliere UniGe, per Dipendenti e Studenti UniGe;

<b>Descrizione</b>	<p>Questa azione si configura in un certo senso come complementare rispetto alla precedente 3. <i>Ciclovie Universitarie</i>, in quanto prevede l'installazione di rastrelliere per le biciclette in corrispondenza delle sedi UniGe, così da permettere il <b>completamento dell'infrastruttura a servizio della mobilità ciclabile</b>. <b>La predisposizione infatti di nuove attrezzature per la sosta di tipologia e dimensioni tali da garantire un'agevole e significativa disponibilità di parcheggio per chi raggiunge l'università con la bicicletta</b>, assicurandone altresì il posizionamento all'interno degli spazi UniGe così da garantire maggiori <i>standard</i> di sicurezza per i mezzi in sosta, costituisce il completamento ideale della realizzazione delle ciclovie per implementare il ricorso alla mobilità ciclabile da parte della <i>community</i> universitaria.</p>
<b>Risultati Conseguibili</b>	<p>L'iniziativa di UniGe relativa all'installazione di nuove rastrelliere in corrispondenza delle diverse sedi di ateneo risponde nuovamente alla necessità di garantire le pre-condizioni per un più robusto ricorso alla mobilità ciclabile da parte della <i>community</i> universitaria. Se l'azione 3. Mira alla realizzazione di nuovi percorsi ciclabili mirati al raggiungimento delle suddette sedi, questa azione permette invece di dotare l'ateneo di <b>strutture idonee a garantire una sosta adeguata e sicura (visto che le rastrelliere saranno collocate in punti che ricadono all'interno degli spazi UniGe, individuati e selezionati in collaborazione con i responsabili dei diversi plessi)</b>.</p>
<b>Budget Indicativo</b>	<b>30 000 Euro</b>

# UniGE

## Le Sedi



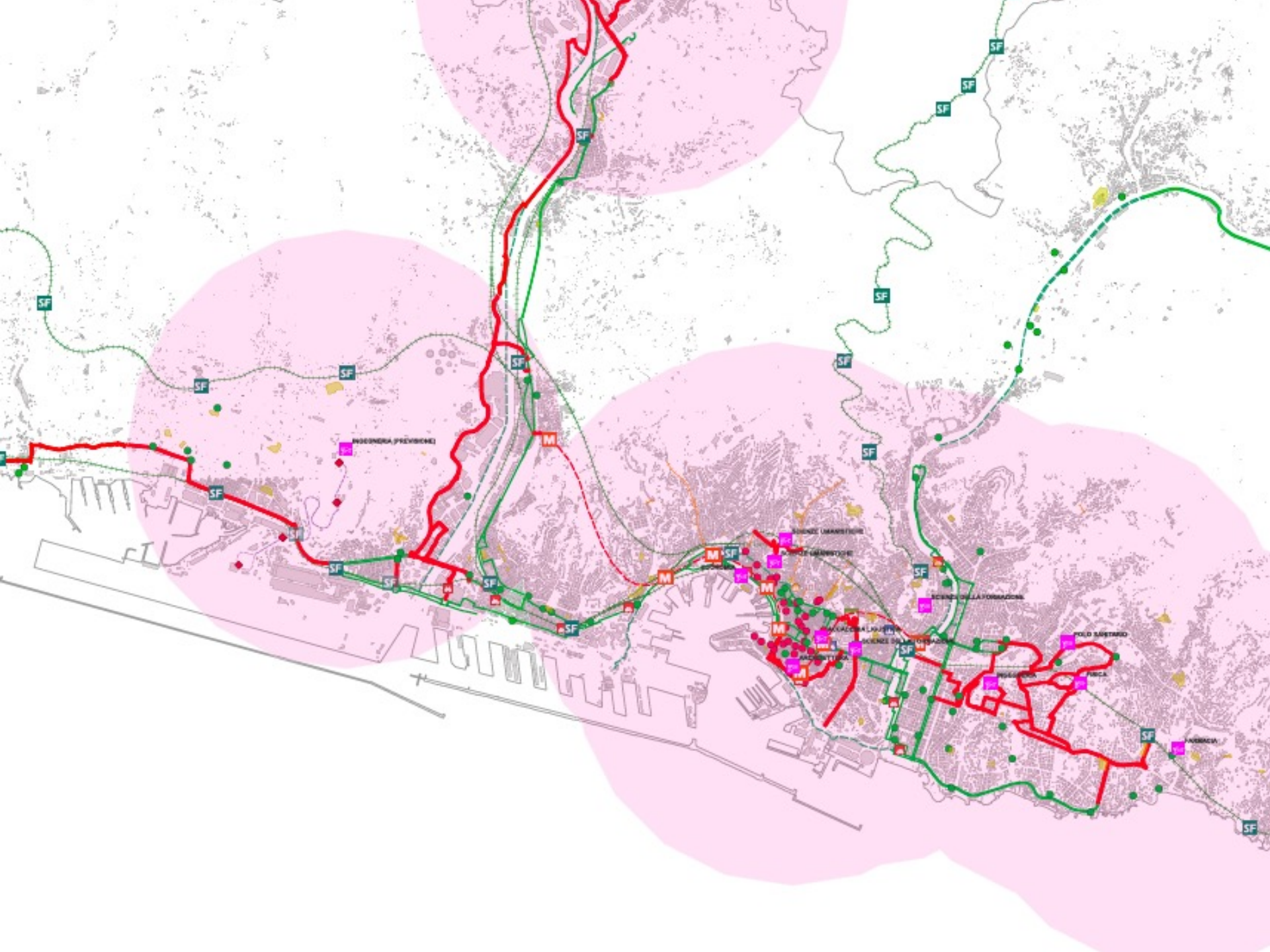
PISTE CICLABILI PER STATO DI REALIZZAZIONE  
E SEDI UNIVERSITARIE

- PISTE CICLABILI
- PROGETTAZIONE
- PIANIFICAZIONE
- ESISTENTE
- ESECUZIONE

- SEDI UNIVERSITARIE
- STAZIONI FERROVIARIE



• **Costo complessivo: 3,4 mil. euro**





BENVENUTO NELLA NUOVA UNIVERSITA' EUROPEA

# Incontra ULYSSEUS, l'Università Europea per i cittadini di domani

Una Università internazionale, aperta al mondo, incentrata sulla persona e imprenditoriale, che darà forma al futuro dell'Europa.  
Vieni, unisciti ai nostri [obiettivi](#), alla nostra [comunità](#) e ai nostri [partner](#)!



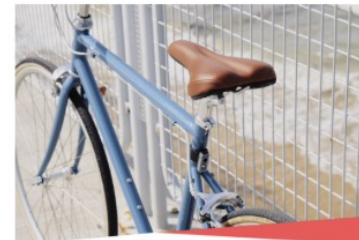
## Green Mobility in Genoa



When we consider moving around Genoa in a sustainable way, there are many possibilities. We may group into three categories:

- Slow individual mobility (walking or riding personal bikes)
- Public Transport
- Sharing mobility (scooters, bike or car sharing)

As Genoa climate conditions result relatively mild in every month of the year, walking and biking are favourable alternatives to move around the city.



Most of the historical centre of Genoa is completely car-free and many other pedestrian areas are located in the city centre. It is possible to walk to reach university buildings, main cultural and public institutions, shops, supermarkets, restaurants, etc. It is easy to move around Genoa when distances are relatively short.

Biking around Genoa is a good choice, too. Although historically its steep streets have always discouraged people from using bikes for everyday mobility, a new environmental consciousness and, recently, the Covid-19 outbreak has boosted the development of new bike lanes.

Gradually "emergency lanes"-that where built temporarily at the beginning of the pandemic-are now converted into permanent ones, and urban network is expanding from the city centre to the peripheral neighbourhoods along the coast and towards inner suburbs.

UniGe itself is contributing to this growth of the urban bike network through dedicated lanes design in order to make University accessibility simpler for those that choose to reach it by bicycle.

Bus network and urban railway are the most used options, being the first very widespread in the urban centre and the second one the main alternative for commuters.

Subway is also very used by people that need to move fast across the city centre, even though there aren't many stops, they're located in the main hubs of Genoese core area.

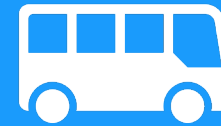
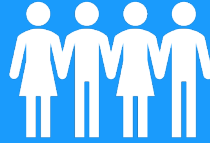
# PSCU

## Il Monitoraggio (biennale)

Indicatori proposti	
Nuovi abbonamenti TPL sottoscritti gratuitamente/ a tariffa agevolata	<ul style="list-style-type: none"><li>• N. Abbonamenti.</li></ul>
Accresciuta estensione della rete ciclabile urbana	<ul style="list-style-type: none"><li>• N. Chilometri realizzati ex-novo;</li><li>• % rispetto al chilometraggio complessivo della rete ciclabile</li></ul>
Aumento dei posti bici all'interno degli spazi universitari	<ul style="list-style-type: none"><li>• N. Posti Bici realizzati ex-novo;</li><li>• % media di occupazione delle rastrelliere.</li></ul>
Iniziative di comunicazione sul tema Sustainable Mobility	<ul style="list-style-type: none"><li>• N. Eventi organizzati;</li><li>• N. Partecipanti.</li></ul>
Misure per personale a ridotta mobilità	<ul style="list-style-type: none"><li>• N. Convenzioni attivate;</li><li>• N. Trasporti compiuti;</li><li>• N. Posti Auto "Rosa" realizzati.</li></ul>
Iscrizioni car-sharing a tariffe agevolate	<ul style="list-style-type: none"><li>• N. Sottoscrizioni attivate dagli studenti;</li><li>• N. Viaggi compiuti.</li></ul>
Riduzione emissioni di CO2 connesse alla componente mobilità	<ul style="list-style-type: none"><li>• N. Tonnellate CO2 equivalente non prodotte a seguito delle azioni</li></ul>

# PSCU

## I Benefici



### Per i Dipendenti

- Riduzione dei costi di trasporto con possibilità di usufruire di incentivi economici
- Aumento sicurezza
- Maggiore informazione e consapevolezza in merito alle alternative di mobilità sostenibile
- Accresciuta accessibilità anche per le persone a ridotta mobilità

### Per l'Azienda

- Maggiore dedizione al lavoro del personale
- Rafforzamento dell'immagine aziendale
- Potenziamento del ruolo dell'ateneo in ottica di Terza Missione
- Inserimento in un network europeo per la condivisione di buone pratiche

### Per la Collettività

- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti,
- Riduzione della congestione da traffico veicolare,
- Diminuzione del rischio di incidentalità



...abbattimento  
emissioni di c.a.  
9mila *UniGers*

Al 2030  
- 4.458 tCO<sup>2</sup>

# **Ulteriori contributi dell'Università per la Sostenibilità e la Mobilità Sostenibile**



MOBILITA' E SOSTENIBILITA'

0:30 / 48:45



# Ripensare la sopraelevata di Genova, "Hackathon UniWeLab" cerca idee con gli studenti





## Book UniWeLab

Questo volume racconta l'esperienza del primo anno di UniWeLab. L'obiettivo del laboratorio è indagare tutti i fenomeni che possano rendere un'infrastruttura sostenibile in ogni suo aspetto: sociale, economico e ambientale e, successivamente, applicare l'esperienza acquisita ai casi genovesi. UniWeLab si confronta con la Sopraelevata, strada simbolo di Genova; quale sarà il suo futuro qualora il traffico venga dirottato attraverso il tunnel subportuale che collega San Benigno a Calata Gadda? Quindici studenti si chiedono se sia possibile e come trasformarla, proiettandola al domani. Il volume a cura di Ilaria Delpono e Enrico Musso presenta anche diversi interventi esterni e riflessioni interessanti a rappresentare tutti gli attori partecipanti in UniWeLab: l'Università di Genova, Webuild e il comune di Genova.

Sulla pagina del GUP, il brand editoriale dell'Università di Genova, in cui è possibile consultare il book in formato online oppure richiederne una copia cartacea  
Per consultare la pagina è possibile cliccare sull'immagine a lato.

- UniWeHistory
- UniWeProjects
- Book UniWeLab
- UniWeTalks
- Hackathon UniWeLab
- UniWePeople





UniWeLab



# Building Brains for Robots?

Natural Intelligence versus Artificial Intelligence

20<sup>th</sup> December  
 Villa Giustiniani Cambiaso  
 Via Mentalegro 1, Genova

h 10.00  
 Admission and Welcome Coffee

h 11.00  
 Prof. Ilaria Delponte Chair  
 Prof. Fulvio Mastrogiovanni Introduction

h 11.30  
 Prof Rüdiger Dillmann Lecture



## Cross-Fertilization

26 Aeronautica e Aerospaziale

11 Industria Militare

10 Settore Agro-Alimentare

22 Settore Portuale

9 Elettronica e Informazione

17 Sicurezza e Sanità

8 Chimica e Materiali

16 Industria Energetica

6 Settore Minerario e Petrolifero



Oltre le sociologie.  
Dialoghi interdisciplinari su incertezza,  
rischio e vulnerabilità



**Citation:** Ilaria Delponte, Luca Daconto, Simone Caiello (2022). Il ruolo delle università nella promozione della mobilità sostenibile e inclusiva. *Società Mutamento Politica* 13(25): 121-131. doi: 10.36253/emp-13783

**Copyright:** ©2022 Ilaria Delponte, Luca Daconto, Simone Caiello. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/emp>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

**Data Availability Statement:** All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

**Competing Interests:** The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

## Il ruolo delle università nella promozione della mobilità sostenibile e inclusiva

ILARIA DELPONTE, LUCA DACONTO, SIMONE CAIELLO

**Abstract.** The general understanding of mobility phenomena has increasingly taken on multiple and broad meanings in the various disciplines that question spatial practices and the relationship with the territory by individuals and social groups. The Italian legal system in the sector of urban mobility has recently evolved, introducing new urban planning tools and expanding the sphere of influence and the tasks of the figure of the Mobility Manager. In the promotion and implementation of mobility policies, the University acts as a privileged actor, bringing together very different generations and heterogeneous populations from a socio-economic and cultural point of view as well as in terms of origin and residential contexts; all these are elements which often imply different needs, skills and practices. Within this framework, the paper intends to explore the theme of inclusiveness and disability with special reference to university institutions as preferential places for the collective re-composition of individual beliefs that promote sustainability policies. After the analysis and comparison between international experiences and Italian case studies, the paper concludes with some considerations regarding the still evident critical issues (regulatory, managerial, financial,...) that hinder the implementation of truly effective policies.

**Keywords.** Sustainability, inclusiveness, university, mobility management.

### MOBILITÀ E SOCIETÀ CONTEMPORANEE

La mobilità rappresenta, unitamente alla nascita e alla diffusione delle nuove tecnologie dell'informazione, uno dei tratti peculiari delle società contemporanee (Urry 2007), che ha trasformato la vita degli individui ampliandone i tempi e gli spazi di azione, così come i caratteri delle città in cui essi sempre più numerosi vivono e si muovono.

Come noto la morfologia della città diffusa e policentrica (Colleoni 2019) è strettamente legata all'affermazione di società *on the move* (Cresswell 2006) e, in particolare, del sistema automobile (Urry 2004) che ha trasformato i territori in contesti fortemente dipendenti dall'auto (Dupuy 1999), nei quali l'ambiente si conforma ai requisiti della mobilità privata motorizzata e la possibilità di interconnettere i vari ambiti di vita quotidiana è strettamente associata all'auto-mobilità. Lo dimostra il tasso di motorizzazione che, anche solo se riferito alle auto, è cresciuto in media costantemente a livello globale, passando, per i paesi OECD, da 335,1 auto/1000 abitanti nel 2000 a 511,1 auto/1000 abitanti nel 2020, con un incremento del 53% in 20 anni dunque.





**Università  
di Genova**