



UNIVERSITÀ
DI TRENTO

PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL) E CASA-STUDIO (PSCS) 2023



Ai sensi dell'art. 4 comma 1 del Decreto Interministeriale n. 179/2021, il presente PSCL, adottato dall'Ateneo di Trento con Decreto Rettorale, viene trasmesso, entro 15 giorni dall'adozione, al Mobility Manager d'Area del Comune di Trento, territorialmente competente, per una valutazione complessiva da parte di quest'ultimo delle misure previste nel territorio di riferimento, una fase di confronto sulle soluzioni ipotizzate, l'armonizzazione delle diverse iniziative e la formulazione di proposte di finanziamento in relazione alle fonti disponibili, anche sulla base di iniziative integrate che coinvolgono diversi soggetti e competenze. Sempre in conformità a quanto in materia disciplinato, il PSCL viene altresì portato a conoscenza dei dipendenti dell'Ateneo, mediante pubblicazione sul sito istituzionale.

Il presente documento è stato redatto dal Mobility Manager dell'Università degli Studi di Trento ing. Mirella Ponte
– Direzione Patrimonio Immobiliare – mobilitymanager@unitn.it

INDICE

1. Premessa introduttiva.....	5
2. Riferimenti normativi.....	6
3. Politiche di mobility management e il ruolo del mobility manager.....	7
4. LA STRUTTURA DEL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO E CASA-STUDIO	8
4.1. Fase di Analisi.....	10
4.2. Fase Progettuale.....	11
4.3. Fase Attuativa	11
5. Parte informativa e di analisi.....	12
5.1. Situazione strutturale dell’Ateneo	13
5.2. Analisi degli Spostamenti casa-lavoro e casa-studio.....	46
6. Parte progettuale	47
6.1. Misure implementate dall’Ateneo per la mobilità dei propri lavoratori e studenti, con particolare attenzione agli spostamenti sistematici casa – lavoro – casa e casa – studio - casa.	48
6.2. Benefici conseguibili.....	52
6.3. Programma di implementazione.....	62
7. Monitoraggio e valutazione.....	64
8. AGGIORNAMENTO DELPIANO	65
9. Allegati.	65

1. PREMESSA INTRODUTTIVA

Il tema della mobilità nelle aree urbane rappresenta sempre più una sfida cruciale per le sue implicazioni sul piano ambientale, socio-economico, nonché della salute dei cittadini.

La European Environmental Agency¹ sottolinea come i trasporti consumino un terzo di tutta l'energia finale nell'UE. La maggior parte di questa energia proviene dal petrolio. Di conseguenza, i trasporti sono responsabili di gran parte delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE e contribuiscono in larga misura ai cambiamenti climatici. Mentre gli altri settori economici, come quello della produzione di energia elettrica e l'industria, per lo più hanno ridotto le loro emissioni dal 1990, le emissioni da trasporto sono aumentate. Attualmente i trasporti sono responsabili di **oltre un quarto** delle emissioni totali di gas a effetto serra nell'UE e non è prevista un'inversione di tendenza. Ciò rende il settore dei trasporti un grosso ostacolo alla realizzazione degli obiettivi dell'UE in materia di protezione del clima. Autovetture, furgoni, camion e autobus producono oltre il 70% delle emissioni di gas a effetto serra generate dai trasporti. La quota restante proviene principalmente dal trasporto marittimo e aereo.

I trasporti continuano a costituire una fonte significativa di inquinamento atmosferico, soprattutto nelle città, rappresentando una delle principali fonti di emissioni sia di gas serra che di altri inquinanti, quali le polveri sottili (emesse sia direttamente attraverso i fumi di scarico - soprattutto di motori diesel -, che indirettamente a causa dell'usura di freni, pneumatici e manto stradale) e gli NO_x (tipici sottoprodotti delle combustioni, non solo tossici di per sé - come l'NO₂, ma anche precursori di polveri secondarie e ozono).

Dall'analisi del *Nono Rapporto sullo stato dell'ambiente* della Provincia di Trento si evince che il traffico veicolare e le combustioni non industriali costituiscono le principali cause dell'inquinamento atmosferico nelle aree urbane del Trentino, soprattutto quando al traffico e alle combustioni corrispondono condizioni meteorologiche poco favorevoli alla loro dispersione in atmosfera. Queste situazioni, oltre a poter avere effetti negativi sulla salute delle persone che permangono in tali zone per periodi di tempo significativi, hanno anche un impatto sugli ecosistemi e sulla vegetazione circostante, nonché su eventuali altri recettori presenti.

Dall'aggiornamento del capitolo *Aria* del Rapporto sullo stato dell'ambiente del Trentino si deduce come, nel biennio 2020-21, gli inquinanti atmosferici presenti in concentrazioni più rilevanti continuano a essere le polveri

¹ <https://www.eea.europa.eu/it/themes/transport/intro>

fini e ultrafini (PM₁₀ e PM_{2,5}), il biossido di azoto (NO₂), l'ozono (O₃) e il benzo(a)pirene, con il superamento dei limiti fissati per la salute umana solo nel caso dell'ozono.

Alle emissioni mobili (macrosettore 07 - Trasporto su strada) sono imputabili il **61%** delle emissioni di NO_x, il **18%** di CO, poco meno del **40%** di CO₂ e il 10% di PM₁₀.

L'utenza delle università italiane rappresenta un elemento generatore di forti flussi di mobilità che merita la giusta attenzione. La mobilità è un diritto di ciascun individuo e deve essere pertanto sempre garantita (diritto "universale"). Il diritto alla mobilità in particolare si traduce in diritto allo studio quando si fa riferimento agli spostamenti per motivo di studio (mobilità studentesca). Infatti è necessario che l'accessibilità alle [...] università [...] sia garantita a tutti ma, per l'importante flusso di mobilità che genera il bacino di utenza, è necessario che tale domanda sia caratterizzata da una forte componente sostenibile².

Il presente documento rappresenta il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) dei dipendenti e il Piano degli Spostamenti Casa-Studio (PSCS) degli studenti dell'Università degli Studi di Trento. Oltre al PSCL obbligatorio per Legge, si è deciso di redigere il PSCS degli studenti in quanto l'impatto dei loro spostamenti da e verso le sedi universitarie risulta essere notevolmente superiore rispetto a quello dei dipendenti, secondo una platea numericamente soverchiante.

2. RIFERIMENTI NORMATIVI

- D.M. 27 marzo 1998: *Mobilità sostenibile nelle aree urbane*
- Legge n.221 del 2015: *Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali.*
- Legge n.2 del 2018: *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*
- D.M 4 giugno 2019: *Sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica*
- Decreto Rilancio del 19 maggio 2020 - *ha reso obbligatoria l'adozione del PSCL e la nomina del Mobility Manager per tutte le aziende con più di 100 dipendenti localizzate in un capoluogo di Regione o di Provincia, in una Città metropolitana o in un Comune con più di 50.000 abitanti,*

² Università e governance della mobilità sostenibile", a cura di Matteo Colleoni e Massimiliano Rossetti, 2019. Editore: Franco Angeli.

- Decreto Attuativo Interministeriale MiTE-MiMS del 12 maggio 2021, che ha definito obiettivi e contenuti del PSCL e delineato funzioni e competenze della figura del Mobility Manager aziendale.
- A completamento del quadro, si sottolinea il ruolo importante giocato dagli Atenei italiani sul tema della mobilità sostenibile. Nel 2012 è stato creato Il Coordinamento Nazionale Mobility Manager Università, un gruppo di lavoro composto dai Mobility Manager degli Atenei italiani con lo scopo di condividere le esperienze messe in atto per promuovere la mobilità sostenibile delle singole realtà locali. Il coordinamento si è poi trasformato nel Gruppo di Lavoro Mobilità della RUS (Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile), la quale è promossa dalla CRUI (Conferenza dei Rettori delle Università Italiane) come la prima esperienza di coordinamento e condivisione tra tutti gli Atenei italiani impegnati sui temi della sostenibilità ambientale e della responsabilità sociale. Questa collaborazione ha reso possibile il raggiungimento dei risultati elencati di seguito in ordine cronologico:
- 2016: realizzazione dell'Indagine nazionale sugli spostamenti e sulla mobilità condivisa degli studenti e del personale docente e tecnico-amministrativo nelle Università italiani (i cui esiti sono stati inseriti nel Rapporto Annuale 2016 pubblicato dall'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility),
- 2019: pubblicazione del libro "Università e governance della mobilità sostenibile"³
- 2020: realizzazione dell'Indagine nazionale sulla mobilità casa-università (al tempo del Covid-19), patrocinata dalla CRUI.

3. POLITICHE DI MOBILITY MANAGEMENT E IL RUOLO DEL MOBILITY MANAGER

Ai sensi del citato DM del 12 maggio 2021, al Mobility Manager aziendale definito come la "*figura specializzata nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente*" sono affidate le seguenti funzioni:

- promozione e realizzazione di interventi per l'organizzazione e la gestione della domanda di mobilità del personale dipendente, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane;
- supporto all'adozione del PSCL;
- adeguamento del PSCL anche sulla base delle indicazioni ricevute dal Comune territorialmente competente, elaborate con il supporto della Mobility Manager d'area.

³ "Università e governance della mobilità sostenibile", a cura di Matteo Colleoni e Massimiliano Rossetti, 2019. Editore: Franco Angeli

Lo stesso decreto all'Art. 2 definisce il PSCL come lo "strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale lavorativa" e all'Art. 3 specifica che "... al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ... si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero con presenza quotidiana continuativa, presso la medesima unità locale in virtù di contratti di appalto di servizi o di forme quali distacco, comando o altro". Lo stesso Art. 3 specifica che il "... PSCL, finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato, 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".

4. LA STRUTTURA DEL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO E CASA-STUDIO

Come previsto dall'Art. 3 del citato DM del 12 maggio 2021, con decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile sono state adottate il 4 agosto 2021 le *"Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)"*, a cui fa riferimento il presente documento, secondo le quali l'obiettivo di un PSCL *"... è consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale del traffico veicolare promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone"*.

Le linee guida sono strutturate in 6 differenti paragrafi e 4 allegati:

1. Mobility management e PSCL – Contesto di riferimento
2. Struttura del PSCL
3. Parte informativa e di analisi del PSCL (3.1. Analisi delle condizioni strutturali aziendali e dell'offerta di trasporto e 3.2. Analisi degli spostamenti casa-lavoro)
4. Parte progettuale del PSCL (4.1. Progettazione delle misure, 4.2. Benefici conseguibili e 4.3. Programma di implementazione)
5. Adozione del PSCL
6. Comunicazione del PSCL ai dipendenti
7. Monitoraggio del PSCL

Allegato 1 - Indice tipo di un PSCL: contenuti minimi

Allegato 2 - Scheda informativa su condizioni strutturali aziendali e offerta di trasporto

Allegato 3 - Scheda informativa sugli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti

Allegato 4 - Metodologia di valutazione dei benefici ambientali

Le misure sono aggregate in 5 assi di intervento/strategie di interesse:

- asse 1 - disincentivare l'uso individuale dell'auto privata
- asse 2 - favorire l'uso del trasporto pubblico
- asse 3 - favorire la mobilità ciclabile e o la micromobilità
- asse 4 - ridurre la domanda di mobilità
- asse 5 - ulteriori misure

Giova ricordare che l'individuazione delle misure nell'ambito della fase progettuale, ai sensi delle linee guida, scaturisce dall'incrocio tra la domanda di trasporto (questionario), l'offerta di servizi aziendali e pubblici, la propensione al cambiamento e le risorse aziendali disponibili.

Le linee guida pertanto suggeriscono una struttura del PSCL suddivisa in tre fasi (Figura 1):

- 1) fase di analisi;
- 2) fase progettuale;
- 3) fase attuativa (o di implementazione).

L'elaborazione di un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro o Casa-Studio può essere suddivisa in 2 momenti fondamentali. Il primo consiste nell'analisi dello stato di fatto, ossia nella valutazione del quadro di riferimento iniziale (fattori esterni, contesto, analisi degli spostamenti casa-lavoro e casa-studio), mentre il secondo consiste nella definizione delle misure di intervento (ambiti d'intervento, misure teoriche).

Dopo aver definito le misure più idonee da implementare, è necessario che le stesse vengano adottate e che siano monitorati i risultati dell'azione del Piano in modo da poterlo eventualmente modificare nel tempo.



Figura 1 – Struttura del Piano Spostamenti Casa – Lavoro e Casa – Studio (PSCL – PSCS).

4.1. Fase di Analisi

La fase di analisi è volta alla conoscenza dettagliata del quadro generale di riferimento delle condizioni di *background* del sito in cui si collocano il PSCL – PSCS e delle caratteristiche del gruppo di *target*. Vengono pertanto analizzate:

1. le caratteristiche e le dotazioni dell'Ateneo (informazioni sulla sede di lavoro, eventuali dotazioni in termini, ad esempio, di posti auto, posti bici, docce e spogliatoi per i ciclisti, etc.);
2. l'offerta di trasporto presente sul territorio (condizione della rete stradale, distanza dalle fermate del trasporto pubblico, presenza di percorsi ciclabili e pedonali);
3. domanda di mobilità espressa dalla popolazione universitaria (dipendenti e studenti), ovvero le caratteristiche degli spostamenti casa-lavoro (dipendenti) e casa-studio (studenti).

L'obiettivo è la costruzione di un quadro conoscitivo delle caratteristiche, in termini di accessibilità delle sedi universitarie, al fine di ricostruire i fattori che possono influenzare la scelta modale di spostamento della popolazione universitaria.

La raccolta dei dati utili ai fini dell'analisi di background viene condotta attraverso:

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

4.2. Fase Progettuale

A seguito di accurata analisi delle condizioni iniziali e dei servizi già offerti dall'Ateneo, vengono selezionate le misure di *Mobility Management* più opportune e che scaturiscono "... dall'incrocio tra la domanda di trasporto analizzata attraverso il questionario ai dipendenti e l'offerta dei servizi aziendali e pubblici, tenendo opportunamente in conto la propensione al cambiamento dichiarata dai dipendenti, nonché le risorse aziendali disponibili".

Le misure vengono individuate e proposte con il fine di incentivare comportamenti virtuosi da parte dei dipendenti e degli studenti e orientare gli spostamenti casa-lavoro e casa-studio della popolazione universitaria verso alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore. Ciò allo scopo di ridurre l'impatto degli spostamenti da e verso le sedi universitarie sulla congestione del traffico veicolare e i conseguenti effetti indotti, in primis il consumo di energia e gli impatti sulla qualità dell'aria ed effetti climalteranti.

4.3. Fase Attuativa

In questa fase si provvede all'attuazione degli interventi individuati come opportuni nella fase progettuale, predisponendo tutte le misure e tutti gli strumenti di supporto per l'attuazione del PSCL e PSCS dell'Ateneo. Inoltre, in questa fase sono messe in atto attività di comunicazione per ottenere la partecipazione ed il consenso della popolazione universitaria (dipendenti e studenti). Parte della strategia fondante della fase attuativa sarà proprio la strutturazione di una campagna informativa per rendere partecipe l'utenza di UniTrento circa i progressi e le modalità di attuazione del PSCL e PSCS.

La fase attuativa prevede, nel dettaglio, la realizzazione dei seguenti interventi:

- Valutazione dei risultati conseguiti;
- Verifica della congruità di quanto realizzato con gli obiettivi prefissati;
- Aggiornamento dell'indagine sulle abitudini di spostamento della popolazione universitaria;
- Identificazione di eventuali ulteriori interventi da proporre;

- Studio di nuove strategie di realizzazione;
- Revisione del piano (con cadenza annuale);
- Aggiornamento dei dati relativi alla mobilità di Ateneo.

5. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

La scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro e casa-studio può essere determinata da più fattori, di natura sia soggettiva sia oggettiva. Tra i fattori oggettivi figurano:

- l'accessibilità della sede, ossia la rete stradale;
- l'offerta di trasporto pubblico;
- la presenza di facilitazioni per i ciclisti e i pedoni.

Un servizio pubblico efficiente e la presenza di percorsi sicuri per i ciclisti e i pedoni possono favorire spostamenti sostenibili; viceversa, una grande offerta di parcheggio può incentivare l'utilizzo dell'automobile.

Pertanto, 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" e gli "Studenti", per numero e tipologia;

C. gli "Orari di lavoro" delle attività svolte per sede;

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).

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).

La fase di analisi è volta alla conoscenza dettagliata del quadro generale di riferimento delle condizioni di background del sito in cui si collocano il PSCL e IL PSCS e delle caratteristiche del gruppo target. In questa fase si analizzano le caratteristiche e le dotazioni dell'impresa/P.A. (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 (condizione della rete stradale, 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 e casa-studio. L'obiettivo è ricostruire un quadro conoscitivo delle caratteristiche delle sedi 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:

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

5.1. Situazione strutturale dell'Ateneo

L'Università degli Studi di Trento si articola in 11 Dipartimenti e 4 Centri, 3 strutture per la formazione e 7 strutture di ricerca. Gli edifici di Ateneo ospitano altresì 9 strutture di ricerca e istituti esterni ed il supporto allo studio è garantito da 5 strutture (Biblioteche, Collegio di merito Bernardo Clesio, Didattica Online, Job Guidance e Test Center ECDL/GMAT/TOEFL).

L'Università degli Studi di Trento è ubicata nel territorio della Provincia di Trento e suddivisa in tre Poli, per complessive 33 sedi; al fine di analizzare la domanda di mobilità degli utenti delle sedi ubicate nel Comune di Rovereto, si riportano nel seguito anche le informazioni, in termini di dotazioni di sede e di offerta locale in termini di rete viaria / offerta di parcheggi auto e stalli bici anche per il Comune di Rovereto.

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

- DENOMINAZIONE DELLA SEDE PRINCIPALE: Università degli studi di Trento
- COMUNE: Trento
- VIA E NUMERO CIVICO: via Calepina, 14
- CAP: 38122

Nella tabella 1 viene riportato il dettaglio delle sedi universitarie.

Polo di Città	
Sede	Indirizzo
Palazzo Sardagna	via Calepina, 14 - 38122 Trento
Molino Vittoria	via Verdi, 6 - 38122 Trento

Uffici via Rosmini	via Rosmini, 70 - 38122 Trento
Cittadella dello Studente	via Briamasco, 1 - 38122 Trento
Palazzina DIT	via Briamasco, 2 - 38122 Trento
Litografia	via Lavisotto, 119 - 38122 Trento
Palazzo di Sociologia	via Verdi, 26 - 38122 Trento
Palazzo di Giurisprudenza	via Verdi, 53 - 38122 Trento
Palazzo di Economia	via Inama, 5 - 38122 Trento
Palazzo Paolo Prodi	via Tomaso Gar, 14 - 38122 Trento
BUC	via Adalberto Libera, 3 - 38122 Trento
Palazzo Cavazzani	via Verdi, 8 - 38122 Trento
Centro Europeo di Eccellenza Jean Monnet	via Prati, 2 - 38122 Trento
Condominio Verdigar	via Tomaso Gar, 16/2 - 38122 Trento
Palazzo Consolati	via S. Maria Maddalena, 1 - 38122 Trento
Unisport	via Prati, 10 - 38122 Trento
Polo di Collina	
Sede	Indirizzo
Polo di Mesiano	via Mesiano, 77 - 38123 Trento
Laboratorio L.I.S.A.	c/o Depuratore Trento Nord - via lung'Adige Luigi Braille, 24 - 38121 Trento
Laboratori centro B.I.C. Pergine Valsugana	via Dante, 300 - 38057 Pergine Valsugana (TN)
Povo Zero	via Sommarive, 14 - 38123 Trento
Polo Ferrari 1	via Sommarive, 5 - 38123 Trento
Polo Ferrari 2	via Sommarive, 9 - 38123 Trento
Povo via alla Cascata	via alla Cascata, 56 - 38123 Trento
Villazzano	Via Molini, 1 - 38123 Trento
Polo di Mattarello e Rovereto	
Sede	Indirizzo
Complesso di Mattarello	via Delle Regole, 101 - 38123 Trento
Palazzo Fedrigotti	corso Bettini, 31 - 38068 Rovereto (TN)

Palazzo Piomarta	corso Bettini, 84 - 38068 Rovereto (TN)
Trade Center	Dato non disponibile
CEeRiN	via Matteo del Ben, 5b - 38068 Rovereto (TN)
Manifatture	piazza della Manifattura, 1 - 38068 Rovereto (TN)
Palazzo Alberti Poja (GECO)	corso Bettini, 41 - 38068 Rovereto (TN)
Palazzo Annona (biblioteca Scienze Cognitive)	corso Bettini, 43 - 38068 Rovereto (TN)
Auditorium Sala Piave (DIPSCO)	Auditorium Piave - Trentino Sviluppo, Via Zeni Fortunato 8, Rovereto 38068 (TN)
C3A (Centro Agricoltura Alimenti Ambiente)	via Mach, 1 - 38010 San Michele all'Adige (TN)
IPRASE	via Gerolamo Tartarotti, 15 - 38068 Rovereto

Tabella 1 – Sedi universitarie.

Nelle *Figure 2a, 2b e 2c* si evidenzia la localizzazione delle sedi nel Comune di Trento; nelle *Figure 3a e 3b* la localizzazione delle sedi ubicate nella frazione di Mattarello e nel Comune di Rovereto (polo di Mattarello e Rovereto); nella *Figura 4* la dislocazione della sede del Centro Agricoltura Alimenti Ambiente (C3A) nel Comune di S. Michele all'Adige, nella *Figura 5* il complesso afferente al polo produttivo BIC di Pergine Valsugana.

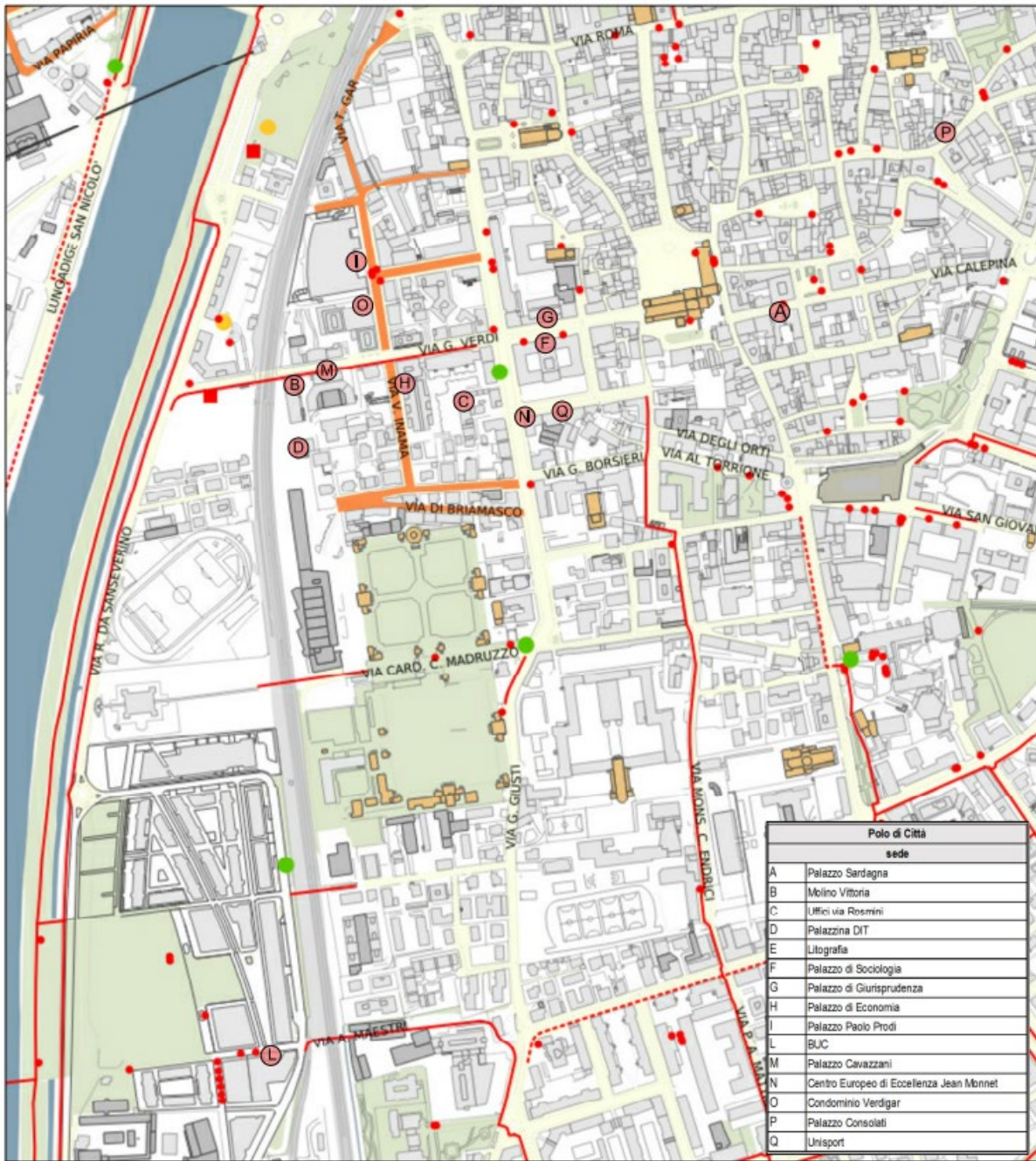


Figura 2a – localizzazione sedi – Trento (Polo di Città)

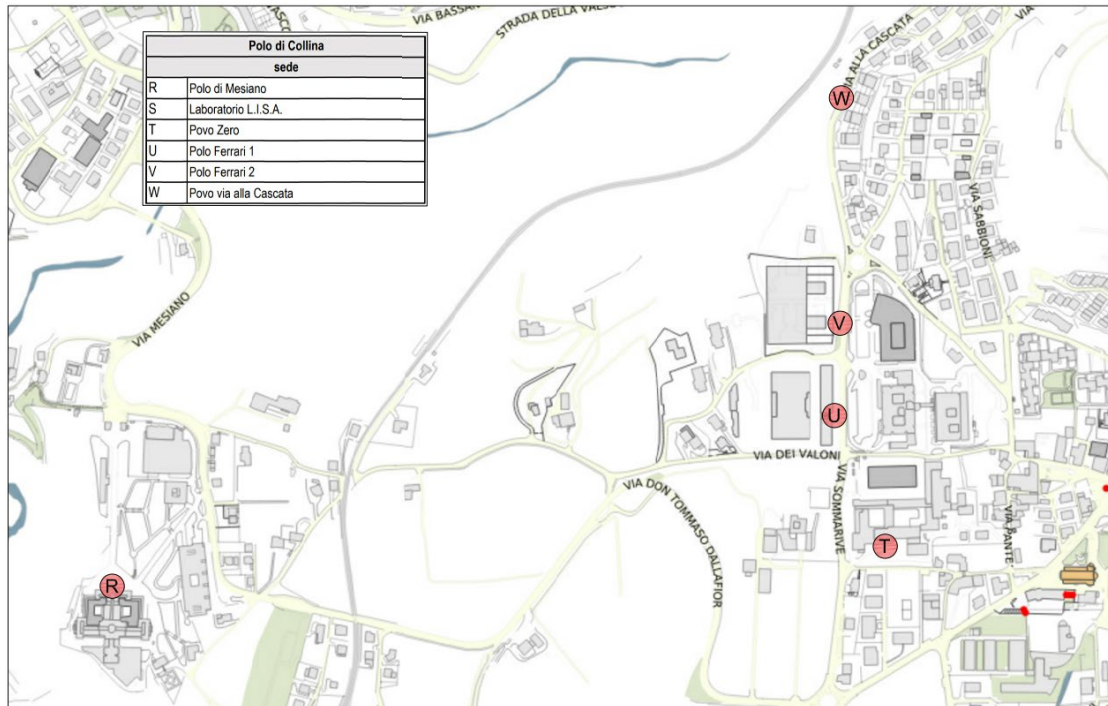


Figura 2b – localizzazione sedi – Trento (Polo di Collina)

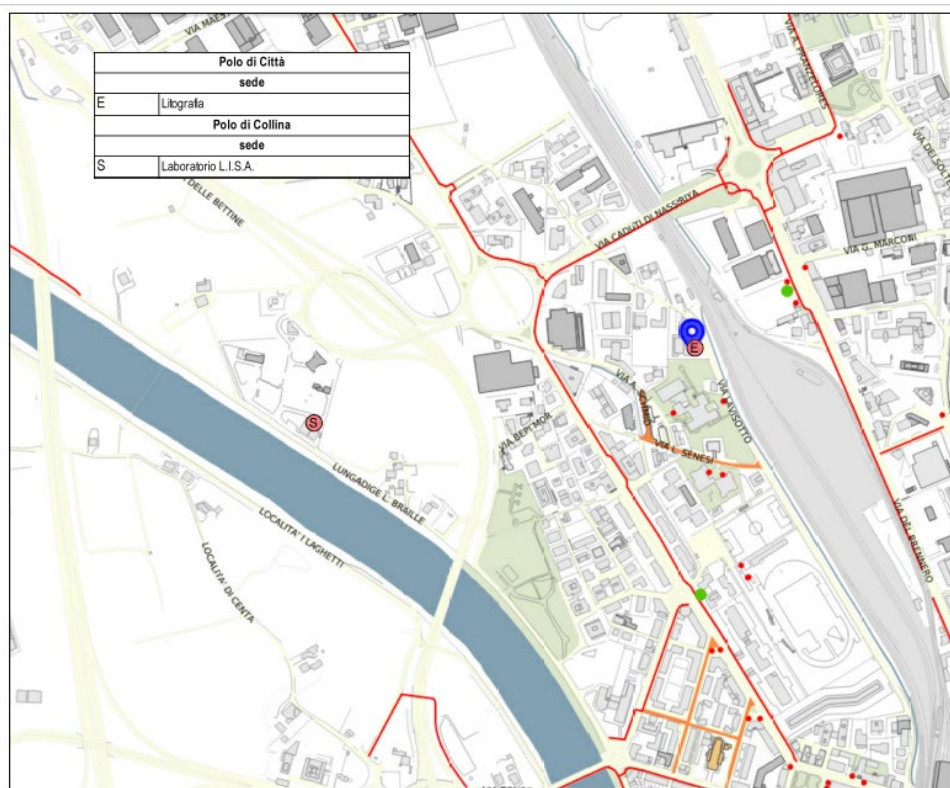


Figura 2c – localizzazione sedi – Trento - NORTH (via Lavisotto – Depuratore Trento nord: lab. L.I.S.A.)

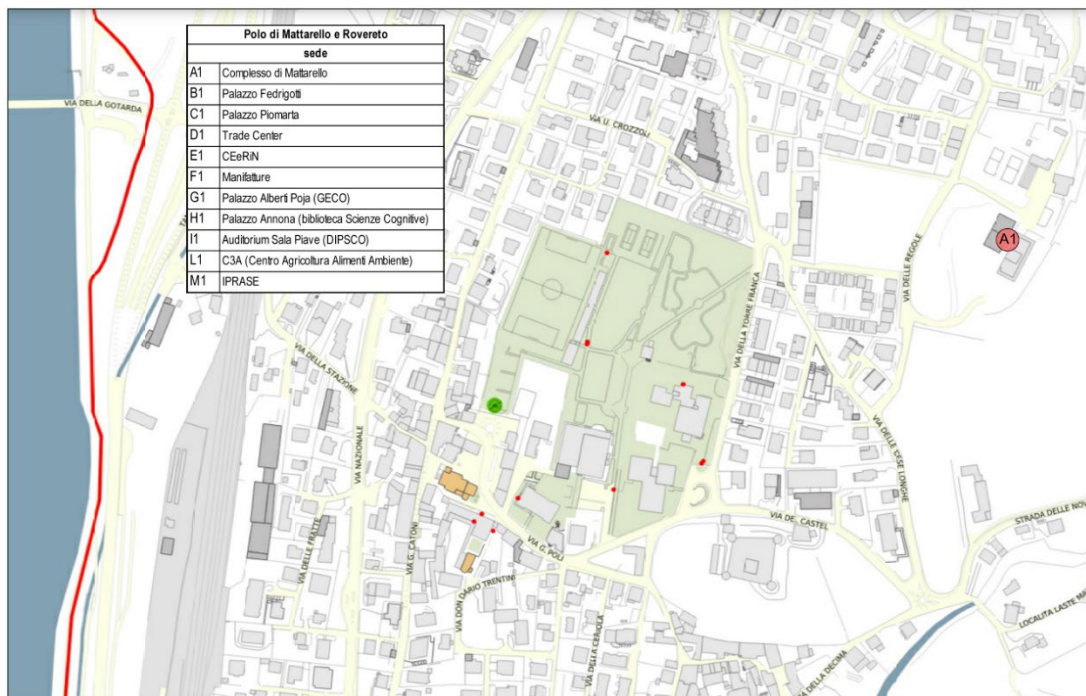


Figura 3a – localizzazione sedi – (Polo Mattarello e Rovereto – Polo di Mattarello)



Figura 3b – localizzazione sedi – (Polo Mattarello e Rovereto – Rovereto)

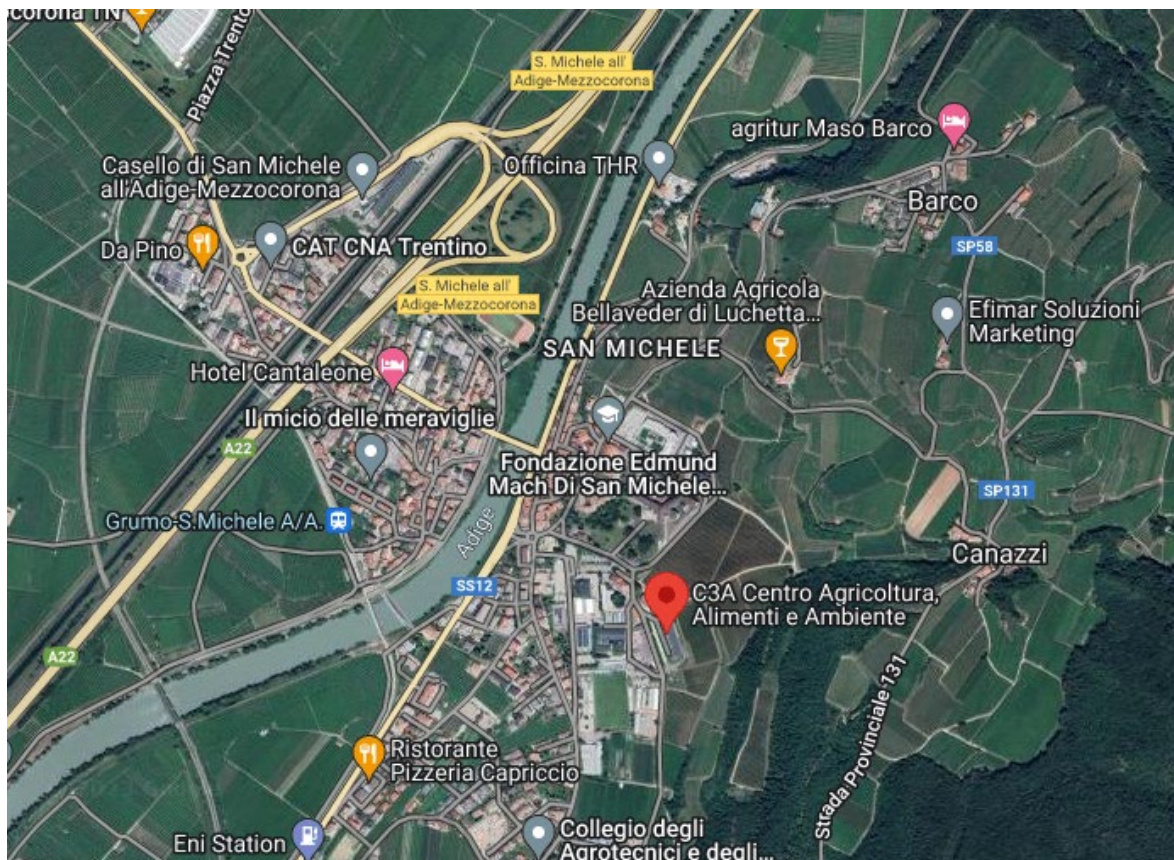


Figura 4 – localizzazione sedi – S. Michele all'Adige

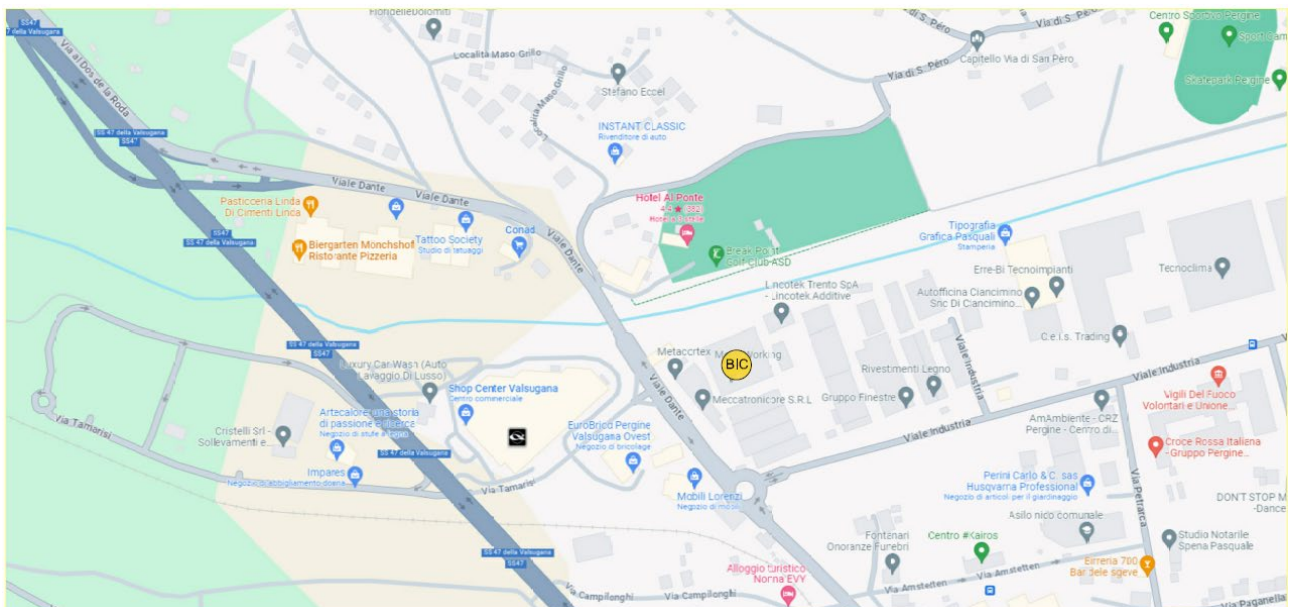


Figura 5 - BIC (Pergine Valsugana)

Risorse umane

Mobility Manager

Mobility Management: l'Università di Trento ha nominato nel 2022 il Mobility Manager di Ateneo, nella figura del Responsabile della Divisione Ambiente e Sicurezza, in staff alla Direzione Patrimonio Immobiliare di Ateneo.

Al Mobility Manager è anche affidato il compito di rappresentante dell'Ateneo presso la RUS - rete Università Sostenibili - gruppo di lavoro Mobilità.

Personale TA, CEL e docente / ricercatore

Personale di Ateneo: 1665 unità di personale strutturato (ovvero: 875 docenti/ricercatori oltre a 790 unità rappresentate da personale tecnico-amministrativo-C.E.L. ed ex lettori)

Un totale complessivo di ulteriori afferenze all'Ateneo può essere stimato in quasi 343 persone, rappresentato dagli assegnisti di ricerca, la cui presenza quotidiana presso le strutture universitarie, pur non costituendo personale strutturato e dipendente dell'Ateneo, è frequente e spesso costante.

Studenti

Al 31.03.2023 il numero complessivo di studenti è di 15.761 iscritti ai corsi di studio a.a. 2022/2023 e 908 iscritti ai Corsi post-Laurea ovvero corsi di Master, Dottorati di ricerca, Scuole di Specializzazione).

Fonte: *Ufficio Studi - Dati al 31.12.2022 - Ultimo aggiornamento ad aprile 2023*

Nella *Tabella 2* viene riportata la distribuzione di dipendenti per sede.

Polo di Città		
	indirizzo	dipendenti per sede
Palazzo Sardagna	via Calepina, 14 - 38122 Trento	121
Molino Vittoria	via Verdi, 6 - 38122 Trento	210
Uffici via Rosmini	via Rosmini, 70 - 38122 Trento	43
Palazzina DIT	via Briamasco, 2 - 38122 Trento	35
Litografia	via Lavisotto, 119 - 38122 Trento	4
Palazzo di Sociologia	via Verdi, 26 - 38122 Trento	134
Palazzo di Giurisprudenza	via Verdi, 53 - 38122 Trento	170
Palazzo di Economia	via Inama, 5 - 38122 Trento	158
Palazzo Paolo Prodi	via Tomaso Gar, 14 - 38122 Trento	244
BUC	via Adalberto Libera, 3 - 38122 Trento	45
Palazzo Cavazzani	via Verdi, 8 - 38122 Trento	115
Centro Europeo di Eccellenza Jean Monnet	via Prati, 2 - 38122 Trento	1
Condominio Verdigar	via Tomaso Gar, 16/2 - 38122 Trento	73
Palazzo Consolati	via S. Maria Maddalena, 1 - 38122 Trento	10
Unisport	via Prati, 10 - 38122 Trento	2
Polo di Collina		
sede	indirizzo	dipendenti per sede
Polo di Mesiano	via Mesiano, 77 - 38123 Trento	240
Laboratorio L.I.S.A.	c/o Depuratore Trento Nord - via lung'Adige Luigi Braille, 24 - 38121 Trento	1
Povo Zero	via Sommarive, 14 - 38123 Trento	295
Polo Ferrari 1	via Sommarive, 5 - 38123 Trento	74
Polo Ferrari 2	via Sommarive, 9 - 38123 Trento	431
Povo via alla Cascata	via alla Cascata, 56 - 38123 Trento	67
Polo di Mattarello e Rovereto		
sede	indirizzo	dipendenti per sede
Complesso di Mattarello	via Delle Regole, 101 - 38123 Trento	66
Palazzo Fedrigotti	corso Bettini, 31 - 38068 Rovereto (TN)	98
Palazzo Piomarta	corso Bettini, 84 - 38068 Rovereto (TN)	75

Trade Center	via Matteo del Ben, 5b - 38068 Rovereto (TN)	29
CEeRiN		
Manifatture	piazza della Manifattura, 1 - 38068 Rovereto (TN)	16
Palazzo Alberti Poja (GECO)	corso Bettini, 41 - 38068 Rovereto (TN)	
Palazzo Annona (biblioteca Scienze Cognitive)	corso Bettini, 43 - 38068 Rovereto (TN)	8
Auditorium Sala Piave (DIPSCO)	Auditorium Piave - Trentino Sviluppo, Via Zeni Fortunato 8, Rovereto 38068 (TN)	
C3A (Centro Agricoltura Alimenti Ambiente)	via Mach, 1 - 38010 San Michele all'Adige (TN)	31
IPRASE	via Gerolamo Tartarotti, 15 - 38068 Rovereto	

Tabella 2 – Distribuzione dipendenti per sede

Risorse strumentali per la mobilità del personale e della popolazione studentesca

La presenza di aree di sosta di pertinenza è mostrata nella *Tabella 3*.

Polo di Città					
sede	indirizzo	posti auto scoperti	H (scoperti)	posti auto coperti	H (coperti)
Palazzo Sardegna	via Calepina, 14 - 38122 Trento	0	0	0	0
Molino Vittoria	via Verdi, 6 - 38122 Trento	65	1	0	0
Uffici via Rosmini	via Rosmini, 70 - 38122 Trento	0	0	0	0
Palazzina DIT	via Briamasco, 2 - 38122 Trento	in comune con Molino Vittoria	0	0	0
Litografia	via Lavisotto, 119 - 38122 Trento	5	0	0	0
Palazzo di Sociologia	via Verdi, 26 - 38122 Trento	30	1	0	0
Palazzo di Giurisprudenza	via Verdi, 53 - 38122 Trento	0	0	57	2
Palazzo di Economia	via Inama, 5 - 38122 Trento	0	0	141 (4 con ricarica elettrica)	4
Palazzo Paolo Prodi	via Tomaso Gar, 14 - 38122 Trento	0	0	91	2
BUC	via Adalberto Libera, 3 - 38122 Trento	0	2	40 (4 con ricarica elettrica)	5
Palazzo Cavazzani	via Verdi, 8 - 38122 Trento	0	0	0	0
Centro Europeo di Eccellenza Jean Monnet	via Prati, 2 - 38122 Trento	0	0	0	0

Condominio Verdigar	via Tomaso Gar, 16/2 - 38122 Trento	0	0	0	0
Palazzo Consolati	via S. Maria Maddalena, 1 - 38122 Trento	0	0	0	0
Unisport	via Prati, 10 - 38122 Trento	0	0	0	0

Polo di Collina					
sede	indirizzo	posti auto scoperti	H (scoperti)	posti auto coperti	H (coperti)
Polo di Mesiano	via Mesiano, 77 - 38123 Trento	166	0	209	8
Laboratorio L.I.S.A.	c/o Depuratore Trento Nord - via lung'Adige Luigi Braille, 24 - 38121 Trento	2	0	0	0
Povo Zero	via Sommarive, 14 - 38123 Trento	96	4	0	0
Polo Ferrari 1	via Sommarive, 5 - 38123 Trento	40	0	246	10
Polo Ferrari 2	via Sommarive, 9 - 38123 Trento	100	0	142	2
Povo via alla Cascata	via alla Cascata, 56 - 38123 Trento	Dato non disponibile	Dato non disponibile	Dato non disponibile	Dato non disponibile

Polo di Mattarello e Rovereto					
sede	indirizzo	posti auto scoperti	H (scoperti)	posti auto coperti	H (coperti)
Complesso di Mattarello	via Delle Regole, 101 - 38123 Trento	50	1	0	0

Palazzo Fedrigotti	corso Bettini, 31 - 38068 Rovereto (TN)	16	1	0	0
Palazzo Piomarta	corso Bettini, 84 - 38068 Rovereto (TN)	19	1	0	0
Trade Center	via Matteo del Ben, 5b - 38068 Rovereto (TN)	15	0	0	0
CEeRiN	via Matteo del Ben, 5b - 38068 Rovereto (TN)	15	0	0	0
Manifatture	piazza della Manifattura, 1 - 38068 Rovereto (TN)	20	0	0	0
Palazzo Alberti Poja (GECO)	corso Bettini, 41 - 38068 Rovereto (TN)	0	0	0	0
Palazzo Annona (biblioteca Scienze Cognitive)	corso Bettini, 43 - 38068 Rovereto (TN)	0	0	0	0
Auditorium Sala Piave (DIPSCO)	Auditorium Piave - Trentino Sviluppo, Via Zeni Fortunato 8, Rovereto 38068 (TN)	0	0	0	0
C3A (Centro Agricoltura Alimenti Ambiente)	via Mach, 1 - 38010 San Michele all'Adige (TN)	18	2	0	0
IPRASE	via Gerolamo Tartarotti, 15 - 38068 Rovereto	20	0	0	0

Legenda: nelle colonne contrassegnate come "H" viene riportato il numero di posti auto coperti e scoperti per disabili, per sede.

Tabella 3 – Presenza di parcheggi per Dipartimento/Localizzazione e numero di posti auto.

In *Tabella 4* vengono riportati gli stalli bici presenti presso ogni sede:

Polo di Città		
	indirizzo	posti bici
Palazzo Sardegna	via Calepina, 14 - 38122 Trento	10
Molino Vittoria	via Verdi, 6 - 38122 Trento	14
Uffici via Rosmini	via Rosmini, 70 - 38122 Trento	4
Palazzina DIT	via Briamasco, 2 - 38122 Trento	0
Litografia	via Lavisotto, 119 - 38122 Trento	0
Palazzo di Sociologia	via Verdi, 26 - 38122 Trento	88
Palazzo di Giurisprudenza	via Verdi, 53 - 38122 Trento	50
Palazzo di Economia	via Inama, 5 - 38122 Trento	163
Palazzo Paolo Prodi	via Tomaso Gar, 14 - 38122 Trento	30
BUC	via Adalberto Libera, 3 - 38122 Trento	70
Palazzo Cavazzani	via Verdi, 8 - 38122 Trento	28
Centro Europeo di Eccellenza Jean Monnet	via Prati, 2 - 38122 Trento	0
Condominio Verdigar	via Tomaso Gar, 16/2 - 38122 Trento	0
Palazzo Consolati	via S. Maria Maddalena, 1 - 38122 Trento	10
Unisport	via Prati, 10 - 38122 Trento	0
Polo di Collina		
sede	indirizzo	posti bici
Polo di Mesiano	via Mesiano, 77 - 38123 Trento	0
Laboratorio L.I.S.A.	c/o Depuratore Trento Nord - via lung'Adige Luigi Braille, 24 - 38121 Trento	0
Povo Zero	via Sommarive, 14 - 38123 Trento	30
Polo Ferrari 1	via Sommarive, 5 - 38123 Trento	20
Polo Ferrari 2	via Sommarive, 9 - 38123 Trento	0
Povo via alla Cascata	via alla Cascata, 56 - 38123 Trento	0
Polo di Mattarello e Rovereto		
sede	indirizzo	posti bici
Complesso di Mattarello	via Delle Regole, 101 - 38123 Trento	12

Palazzo Fedrigotti	corso Bettini, 31 - 38068 Rovereto (TN)	43
Palazzo Piomarta	corso Bettini, 84 - 38068 Rovereto (TN)	30
Trade Center	via Matteo del Ben, 5b - 38068 Rovereto (TN)	0
CEeRiN		0
Manifatture	piazza della Manifattura, 1 - 38068 Rovereto (TN)	21
Palazzo Alberti Poja (GECO)	corso Bettini, 41 - 38068 Rovereto (TN)	0
Palazzo Annona (biblioteca Scienze Cognitive)	corso Bettini, 43 - 38068 Rovereto (TN)	0
Auditorium Sala Piave (DIPSCO)	Auditorium Piave - Trentino Sviluppo, Via Zeni Fortunato 8, Rovereto 38068 (TN)	0
C3A (Centro Agricoltura Alimenti Ambiente)	via Mach, 1 - 38010 San Michele all'Adige (TN)	0
IPRASE	via Gerolamo Tartarotti, 15 - 38068 Rovereto	0

Tabella 4 – Presenza di stalli bici per Dipartimento/Localizzazione

In Tabella 5, si riportano sinteticamente l'offerta di trasporto entro 500 metri da ciascuna sede. L'offerta riguarda il grado di accessibilità al trasporto pubblico urbano ed extraurbano, ovvero le stazioni ferroviarie, le fermate del TPL, e ai punti di interscambio tra diverse modalità/vettori di trasporto.

L'accessibilità alle fermate TPL caratterizza tutte le sedi, data l'estesa rete di trasporto pubblico dei Comuni di Trento e Rovereto, che contano rispettivamente 23 e 12 linee di trasporto pubblico su gomma. L'interscambio è sempre possibile con la bicicletta.

Polo di Città				
Sede	Indirizzo	Stazione Ferroviaria	Fermata TPL	Punti di interscambio
Palazzo Sardegna	via Calepina, 14 - 38122 Trento	no	si	Bus+bici
Molino Vittoria	via Verdi, 6 - 38122 Trento	no	si	Bus+bici
Uffici via Rosmini	via Rosmini, 70 - 38122 Trento	no	si	Bus+bici
Palazzina DIT	via Briamasco, 2 - 38122 Trento	no	si	Bus+bici

Litografia	via Lavisotto, 119 - 38122 Trento	no	no	Dato non disponibile
Palazzo di Sociologia	via Verdi, 26 - 38122 Trento	no	si	Bus+bici
Palazzo di Giurisprudenza	via Verdi, 53 - 38122 Trento	no	si	Bus+bici
Palazzo di Economia	via Inama, 5 - 38122 Trento	no	si	Bus+bici
Palazzo Paolo Prodi	via Tomaso Gar, 14 - 38122 Trento	no	si	Bus+bici
BUC	via Adalberto Libera, 3 - 38122 Trento	no	si	Bus+bici
Palazzo Cavazzani	via Verdi, 8 - 38122 Trento	no	si	Bus+bici
Centro Europeo di Eccellenza Jean Monnet	via Prati, 2 - 38122 Trento	no	si	Bus+bici
Condominio Verdigar	via Tomaso Gar, 16/2 - 38122 Trento	no	si	Bus+bici
Palazzo Consolati	via S. Maria Maddalena, 1 - 38122 Trento	no	si	Bus+bici
Unisport	via Prati, 10 - 38122 Trento	no	si	Bus+bici

Polo di Collina				
sede	Indirizzo	Stazione Ferroviaria	Fermata TPL	Punti di interscambio
Polo di Mesiano	via Mesiano, 77 - 38123 Trento	si	si	bus+treno
Laboratorio L.I.S.A.	c/o Depuratore Trento Nord - via lung'Adige Luigi Braille, 24 Trento	no	no	Dato non disponibile
Povo Zero	via Sommarive, 14 - 38123 Trento	no	si	-Dato non disponibile

Polo Ferrari 1	via Sommarive, 5 - 38123 Trento	si	si	bus+treno
Polo Ferrari 2	via Sommarive, 9 - 38123 Trento	no	si	-Dato non disponibile
Povo via alla Cascata	via alla Cascata, 56 - 38123 Trento	no	si	-Dato non disponibile

Polo di Mattarello e Rovereto				
Sede	Indirizzo	Stazione Ferroviaria	Fermata TPL	Punti di interscambio
Complesso di Mattarello	via Delle Regole, 101 - 38123 Trento	no	si	Bus+bici
Palazzo Fedrigotti	corso Bettini, 31 - 38068 Rovereto (TN)	no	si	Bus+bici
Palazzo Piomarta	corso Bettini, 84 - 38068 Rovereto (TN)	no	si	Bus+bici
Trade Center	via Matteo Del Ben, 5/b, 38068 Rovereto (TN)	si	si	Bus+ treno+bici
CEeRiN	via Matteo del Ben, 5b - 38068 Rovereto (TN)	si	si	Bus+ treno+bici
Manifatture	piazza della Manifattura, 1 - 38068 Rovereto (TN)	no	si	Bus+bici
Palazzo Alberti Poja (GECO)	corso Bettini, 41 - 38068 Rovereto (TN)	no	si	Bus+bici
Palazzo Annona (biblioteca Scienze Cognitive)	corso Bettini, 43 - 38068 Rovereto (TN)	no	si	Bus+bici
Auditorium Sala Piave (DIPSCO)	Auditorium Piave - Trentino Sviluppo, Via Zeni Fortunato 8, Rovereto (TN)	si	si	Bus+bici

C3A (Centro Agricoltura Alimenti Ambiente)	via Mach, 1 - 38010 San Michele all'Adige (TN)	no	si	-Dato non disponibile
IPRASE	via Gerolamo Tartarotti, 15 - 38068 Rovereto	no	si	Bus+bici

Tabella 5 – Grado di accessibilità da mezzi di trasporto pubblico per Dipartimento/Localizzazione.

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

Ciò è garantito:

- (1) dalla rete ciclabile del Comune di Trento, costituita di 17 itinerari ciclabili che attraversano tutta la città di cui alcuni tratti in sede propria e altri in sede promiscua con le automobili (Figura 6);

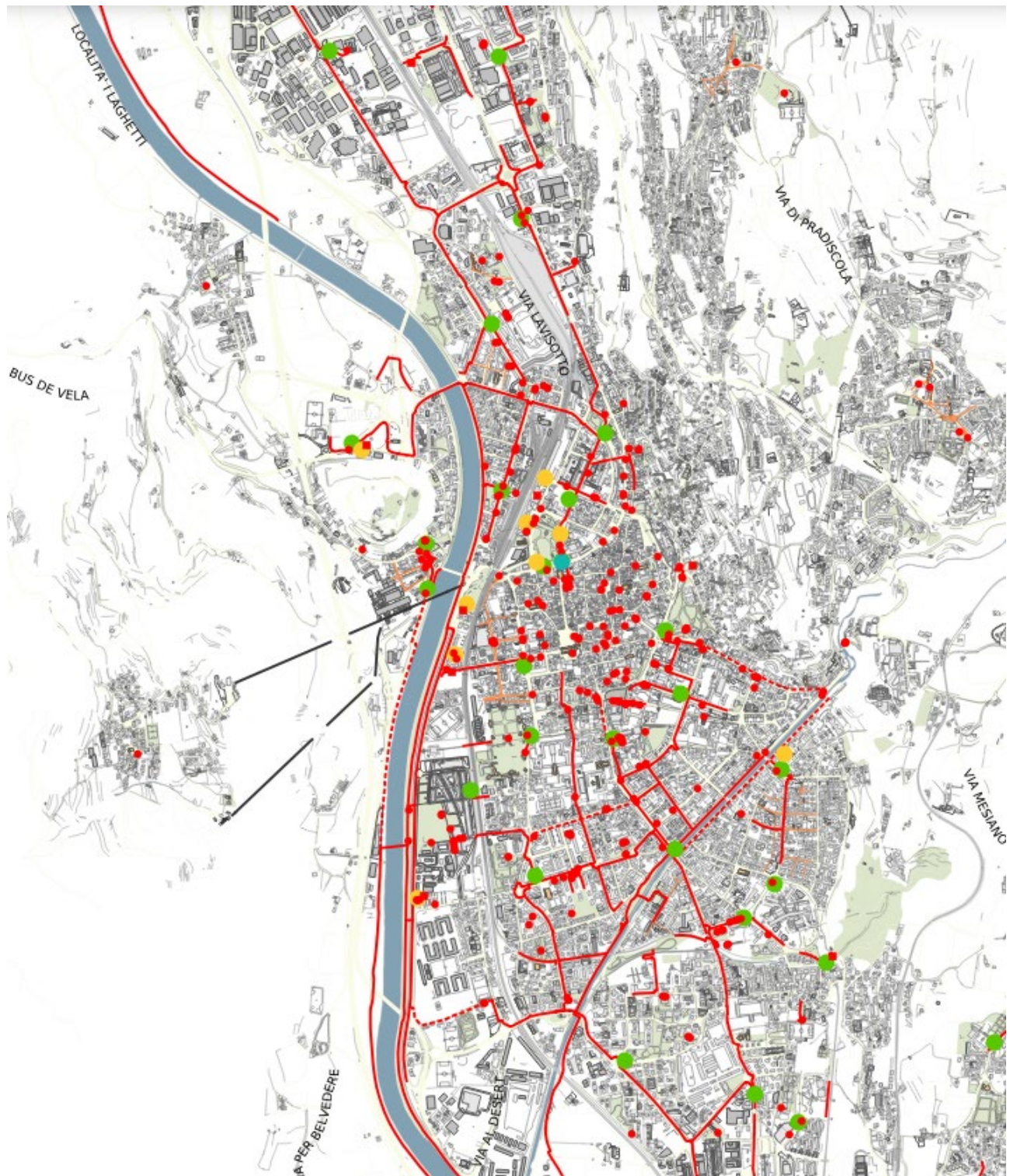


Figura 6 – Piste ciclabili Comune di Trento

(2) dal diffuso servizio di bike sharing E-motion.

- **E-motion**

Il progetto “e-motion” (dove la “e” sta per “electric”) promosso dalla Provincia autonoma di Trento in collaborazione con i Comuni di Trento, Rovereto e Pergine, nasce dalla volontà di favorire la mobilità elettrica in Trentino, per promuovere una mobilità più leggera a tutela dell’ambiente, della qualità dell’aria e di uno stile di vita più sano e virtuoso.

Il sistema di *bike sharing* proposto è del tipo aperto (rende possibile il prelievo e la riconsegna della bicicletta in una postazione differente da quella del prelievo, purché all'interno del circuito E-motion) e basato su card elettronica. Il progetto infatti, si integra con il sistema MITT (Mobilità integrata trasporti del Trentino), ovvero con le smart card di cui dispongono gli utenti del trasporto pubblico provinciale. In questo modo, all'utente è consentito di utilizzare, con un'unica tessera, i diversi sistemi di mobilità presenti sul territorio (autobus, biciclette, treno).

Nel dettaglio, sul territorio di Trento l'utente potrà disporre di 517 stalli distribuiti su 41 stazioni:

1. Bren Center - via Guardini
2. Top Center - via Pranzelores / via Giuseppe Gilli
3. Piazza di Centa - piazza di Centa / via Vannetti
4. Piazza Venezia - via Grazioli / piazza Venezia
5. Piazza della Mostra - piazza della Mostra (temporaneamente sospesa)
6. Stazione Autocorriere - via Pozzo / via Torre Vanga
7. Biblioteca - via Alfieri / via Torre Vanga
8. Università - via Rosmini
9. Centro Santa Chiara - via S. Croce
10. Piscina - via Fogazzaro / via Gocciadoro
11. Stazione FF.SS._Ospedale - via Gocciadoro / Stazione S. Chiara
12. Azienda Sanitaria - via Degasperi / lato Trento Frutta
13. Lidorno - via Lidorno / parcheggio Trento sud
14. Aeroporto - via Lidorno / Museo e aeroporto Caproni
15. MuSe. - corso del Lavoro e della Scienza

16. Bezzi - via Bezzi / via Vittorio Veneto
17. Gardolo_piscina - via IV Novembre / piscina
18. Vannetti - piazza Dante / via Vannetti
19. Cimitero - via Madruzzo / via Rosmini
20. Zuffo_via Dos Trento - piazzale Zuffo / uscita via Dos Trento
21. Ex Atesina_Lidl - via del Brennero / via Marconi
22. Campo CONI - corso degli Alpini
23. Studentato Mayer - corso Buonarroti
24. Verona - viale Verona / via Olmi
25. Clarina - via Degasperi / via Anna Frank
26. Barbacovi - via Barbacovi / via Brigata Acqui
27. Gardolo, ex segheria - via Feiningher / piazzale Groff
28. Maccani - via Maccani / Comando Polizia Locale
29. Canova - via Paludi / parcheggio campo sportivo
30. Piedicastello - piazza di Piedicastello / giardino Andreas Hofer
31. Stazione FF.SS. Villazzano - via Asiago
32. Madonna Bianca - via Menguzzato / viale Verona
33. Gorizia - via Gorizia / via Vicenza
34. Ospedale Santa Chiara - largo Medaglie d'Oro
35. PalaTrento - via Fersina / via Bartali
36. Roncafort - via Caneppele
37. Cimitero Villazzano - via Valnigra
38. Piedicastello - Ex Italcementi - Lungadige San Nicolò
39. Ponte dei cavalleggeri – viale Rovereto / Viale Verona
40. Studentato San Bartolameo - via della Malpensada
41. Mattarello – piazza Q. Perini

Per quanto riguarda la flotta di biciclette, quelle a disposizione sul territorio di Trento sono indicativamente 550, suddivise in circa 275 city bike e 275 a pedalata assistita (il numero può subire variazioni in base alla reale disponibilità).

Di seguito vengono riportate le postazioni di bike sharing in prossimità delle sedi universitarie: (entro i 500 metri)

1. Piazza Venezia - via Grazioli / piazza Venezia
2. Biblioteca - via Alfieri / via Torre Vanga
3. Università - via Rosmini
4. Centro Santa Chiara - via S. Croce
5. MuSe. - corso del Lavoro e della Scienza
6. Cimitero - via Madruzzo / via Rosmini
7. Mattarello – piazza Q. Perini

Sul territorio di Rovereto l'utente potrà disporre di 146 biciclette distribuite su 20 stazioni

- **Monopattini elettrici - Comune di Trento**

Il servizio di noleggio monopattini elettrici è stato promosso dal Comune di Trento nell'autunno 2020, con il fine di ampliare l'utilizzo dei mezzi di mobilità alternativa per migliorare la qualità dell'ambiente e di ridurre, nel contempo, la capienza consentita per il trasporto pubblico urbano, a favore del necessario distanziamento sociale atto a contenere la diffusione epidemiologica da Covid-19.

Il servizio di noleggio proposto sul territorio comunale prevede ad oggi una flotta di monopattini elettrici geolocalizzati gestiti da due operatori privati per un totale di 500 unità

Entrambi i servizi di micromobilità offerti sono fruibili tramite l'app mobile dell'operatore di riferimento che, in tempo reale, informa anche sulla collocazione dei monopattini disponibili in città.

In generale, la sosta è consentita la sosta negli stalli riservati ai velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

Dal mese di marzo 2023, nelle zone centrali della città le applicazioni dei servizi di sharing suggeriscono di sostare in uno degli oltre 250 "*Punti di non intralcio*". Le soste effettuate all'esterno dei "*Punti di non intralcio*" verranno invece disincentivate con l'applicazione di un sovrapprezzo dell'importo minimo di 1,00 € eventualmente maggiorato direttamente dal gestore.

L'amministrazione ha individuato 41 punti di sosta a *tariffazione agevolata* nei quali si ha diritto ad un'agevolazione economica. Nella tabella 6 l'elenco delle aree di sosta a tariffa agevolata sul Comune di Trento:

AREE DI SOSTA A TARIFFA AGEVOLATA		
Cod.	Ubicazione	Ordinanza
1	via Dogana	n. 1366/2020/27
2	via Dos Trento	n. 1366/2020/27
3	via Sanseverino	n. 1366/2020/27
4	via Canestrini	n. 1366/2020/27
5	via Torre Vanga	n. 1366/2020/27
6	piazza delle Donne Lavoratrici	n. 1366/2020/27
7	via del Brennero	n. 1366/2020/27
8	via Trener	n. 1366/2020/27
9	via Inama	n. 1366/2020/27
10	via Rosmini	n. 1366/2020/27
11	via Rosmini	n. 1366/2020/27
12	via Endrici	n. 1366/2020/27
13	via Fogazzaro	n. 1366/2020/27
14	piazza di Centa	n. 1419/2020/27
15	via Torre Verde	n. 1419/2020/27
16	piazza della Mostra	n. 1419/2020/27
17	piazza Sanzio	n. 1419/2020/27
18	via Canestrini	n. 1419/2020/27
19	via S. Croce	n. 1419/2020/27
20	corso 3 Novembre incrocio via Malfatti	n. 1419/2020/27
21	viale Bolognini	n. 1419/2020/27
22	via Degasperri	n. 1419/2020/27
23	via Barbacovi	n. 1419/2020/27
24	via Grazioli	n. 1419/2020/27
25	via Lampi incrocio corso Buonarroti	n. 1419/2020/27
26	via dei Solteri	n. 1419/2020/27
27	G. Falcone Giardino Michele de Finis	n. 432/2022/27
28	via della Malpensada	n. 432/2022/27
29	via Veneto	n. 432/2022/27
30	via Matteotti	n. 432/2022/27
31	viale Rovereto	n. 432/2022/27
32	via Mancini	n. 432/2022/27
33	via Maccani	n. 432/2022/27
34	via Pranzelores	n. 432/2022/27
35	via Unterveger	n. 432/2022/27
36	piazza Cantore	n. 432/2022/27
37	vicolo Colico	n. 432/2022/27
38	via Brescia	n. 432/2022/27
39	via Calepina	n. 432/2022/27
40	via al Torrione	n. 432/2022/27
41	via Milano	n. 432/2022/27

Tabella 6 – Elenco aree di sosta monopattini a tariffa agevolata – Comune di Trento.

Sono esclusi dalla circolazione il parco delle Albere nei pressi del Muse, il parco Alexander Solzenizyn in prossimità del Centro Santa Chiara, il parco Gocciadoro nei pressi dell'ospedale Santa Chiara, il giardino di piazza Dante nei pressi della Stazione ferroviaria, il parco del Doss Trento e via C. Madruzzo nel tratto compreso tra via Rosmini e il sottopassaggio ferroviario.

- **Analisi rete viaria (aree di sosta e nodi di interscambio) – Comune di Trento**
- Parcheggi scoperti gratuiti:

- PARCHEGGIO AREA EX ITALCEMENTI
- PARCHEGGIO AREA EX ZUFFO - P9
- PARCHEGGIO GHIAIE VIA FERSINA
- PARCHEGGIO VIA ASIAGO - VILLAZZANO STAZIONE FS
- PARCHEGGIO VIA BARTALI
- PARCHEGGIO VIA LIDORNO
- PARCHEGGIO VIA RAGAZZI DEL '99
-
- Parcheggi a pagamento e disco orario
- PARCHEGGI LOCALITÀ VIOTE
- PARCHEGGIO AREA EX SIT VIA CANESTRINI - P1
- PARCHEGGIO CAMPO CONI - PIAZZALE RUSCONI
- PARCHEGGIO SANTA CHIARA
-
- Parcheggi in struttura
- GARAGE AUTORIMESSA EUROPA
- GARAGE AUTOSILO BUONCONSIGLIO - P3
- GARAGE CENTRO EUROPA - P2
- GARAGE PARCHEGGIO DUOMO - P5
- GARAGE PARCHEGGIO PALAZZO ONDA
- GARAGE PIAZZA FIERA - P4
- GARAGE TORRE VERDE

Nella Tabella 7 sono riportati i parcheggi in prossimità delle sedi (strisce blu e/o aree parcheggi) con le relative tariffe.

Polo di Città		strisce blu	aree parcheggi
sede	indirizzo	Tariffe parcheggi	
Palazzo Sardagna	via Calepina, 14 - 38122 Trento	2,20 €	
Molino Vittoria	via Verdi, 6 - 38122 Trento	2,20 €	
Uffici via Rosmini	via Rosmini, 70 - 38122 Trento	2,20 €	
Palazzina DIT	via Briamasco, 2 - 38122 Trento	2,20 €	
Litografia	via Lavisotto, 119 - 38122 Trento	0,50 €	
Palazzo di Sociologia	via Verdi, 26 - 38122 Trento	2,20 €	
Palazzo di Giurisprudenza	via Verdi, 53 - 38122 Trento	2,20 €	
Palazzo di Economia	via Inama, 5 - 38122 Trento	2,20 €	
Palazzo Paolo Prodi	via Tomaso Gar, 14 - 38122 Trento	2,20 €	
BUC	via Adalberto Libera, 3 - 38122 Trento		0,50 €
Palazzo Cavazzani	via Verdi, 8 - 38122 Trento	2,20 €	
Centro Europeo di Eccellenza Jean Monnet	via Prati, 2 - 38122 Trento	2,20 €	
Condominio Verdigar	via Tomaso Gar, 16/2 - 38122 Trento	2,20 €	
Palazzo Consolati	via S. Maria Maddalena, 1 - 38122 Trento		
Unisport	via Prati, 10 - 38122 Trento	2,20 €	
Polo di Collina		strisce blu	aree parcheggi
sede	indirizzo	Tariffe parcheggi	
Polo di Mesiano	via Mesiano, 77 - 38123 Trento	-	-
Laboratorio L.I.S.A.	c/o Depuratore Trento Nord - via lung'Adige Luigi Braille, 24 - 38121 Trento	-	-
Povo Zero	via Sommarive, 14 - 38123 Trento	-	-
Polo Ferrari 1	via Sommarive, 5 - 38123 Trento	-	-
Polo Ferrari 2	via Sommarive, 9 - 38123 Trento	-	-
Povo via alla Cascata	via alla Cascata, 56 - 38123 Trento	-	-
Polo di Mattarello e Rovereto		strisce blu	aree parcheggi
sede	indirizzo	Tariffe parcheggi	
Complesso di Mattarello	via Delle Regole, 101 - 38123 Trento	-	-

Tabella 7 – Elenco tariffe parcheggi in prossimità delle sedi di UniTn – Comune di Trento.

- **Analisi rete viaria (aree di sosta e nodi di interscambio) – Comune di Rovereto**

Le aree di sosta si dividono in zona rossa (1 e 2), zona gialla (1 e 2), zona arancio.

L'orario del parcheggio sulle aree a pagamento è compreso tra le 8.00 e le 19.30 di tutti i giorni feriali, con esclusione delle domeniche e delle festività.

I parcheggi in struttura, sono di seguito elencati:

- parcheggio 'Rovereto Centro', via Manzoni,
- parcheggio 'Centro storico', viale dei Colli,
- parcheggio di via brigata Acqui,
- parcheggio in Piazza della Pace,
- parcheggio in via Magazol,
- parcheggio via Piave Lizzana,
- parcheggio 'Municipio', via Lungo leno sx,
- parcheggio 'Ospedale' corso Verona,
- parcheggio 'Laghio', via Caproni,
- parcheggio 'Urban city', via Don Rossaro.

Analisi rete piste ciclabili

La Città di Trento risulta avere una buona dotazione di sosta per biciclette sul territorio comunale sia per quella breve, dislocata nei maggiori poli attrattori, sia per quella lunga, grazie agli attuali cicloparcheggi esistenti e così localizzati:

Parcheggi protetti per biciclette:

- GARAGE AUTORIMESSA EUROPA
- PARCHEGGIO AREA EX ZUFFO - P9
- SERVIZIO DI RIMESSAGGIO BICICLETTE EX LAVATOIO PUBBLICO ALLA SALUGA
- SERVIZIO DI RIMESSAGGIO BICICLETTE OSP. SANTA CHIARA
- SERVIZIO DI RIMESSAGGIO BICICLETTE PARCHEGGIO MONTE BALDO
- SERVIZIO DI RIMESSAGGIO BICICLETTE PARCHEGGIO SANSEVERINO
- SERVIZIO DI RIMESSAGGIO BICICLETTE PARCHEGGIO VIA CANESTRINI

- SERVIZIO DI RIMESSAGGIO BICICLETTE PIEDICASTELLO
- SERVIZIO DI RIMESSAGGIO BICICLETTE STAZIONE DI TRENTO
- SERVIZIO DI RIMESSAGGIO BICICLETTE VIA BARTALI
- SERVIZIO DI RIMESSAGGIO BICICLETTE VIA UNTERVEGER

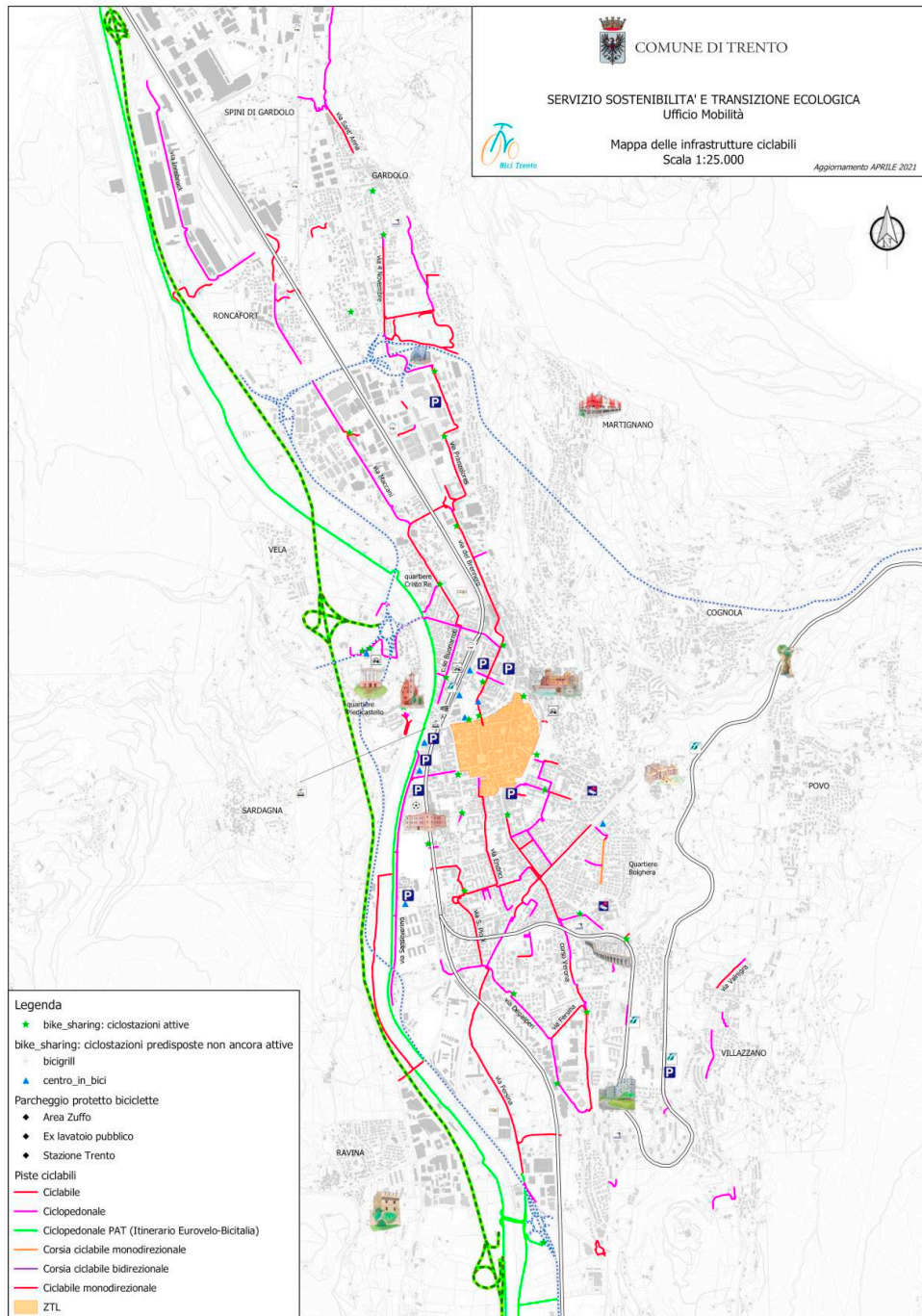


Figura 7 – Comune di Trento - Mappa delle infrastrutture ciclabili esistenti (Fonte: Comune di Trento-Ufficio Mobilità)

- **la Bicipolitana del Comune di Trento**

nel PUMS del Comune di Trento sono previsti degli interventi sul tema della viabilità ciclabile, dettagliati nel "Biciplan".

Il Biciplan è finalizzato a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere lo sviluppo di tutti gli aspetti legati alla ciclabilità, dunque ad intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane, sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

Le azioni previste dal Biciplan per favorire e promuovere la mobilità ciclabile a Trento sono molteplici e di diversa natura, con obiettivi realizzabili nel breve e nel lungo periodo, e possono essere così riassunte:

- istituzione di nuove zone 30;
- misure di tipo infrastrutturale:
- realizzazione di nuove piste e corsie ciclabili;
- manutenzione e messa in sicurezza degli itinerari esistenti;
- interventi puntuali per la risoluzione o il superamento di punti critici;
- interventi di ricucitura dei tratti già esistenti;
- individuazione dei principali itinerari ciclabili;
- potenziamento dei servizi dedicati:
- segnalazione all'utenza degli itinerari ciclabili principali mediante installazione di specifica segnaletica di indicazione;
- potenziamento del sistema bike-sharing (servizio integrato di utilizzo condiviso di biciclette pubbliche o private);
- maggiore diffusione delle rastrelliere in città;
- nuove ciclostazioni, in corrispondenza dei nodi di attestamento e di interscambio;
- utilizzazione di sistemi antifurto;
- programmazione di eventi ed azioni di marketing comunicativo per incentivare l'uso della bicicletta e promuovere nuovi stili di vita.

Dettagli dell'iniziativa si possono trovare al seguente indirizzo web: <https://www.comune.trento.it/Comunicazione/Il-Comune-informa/Ufficio-stampa/Comunicati-stampa/Bicipolitana-di-Trento-via-al-piano-della-segnaletica-ciclabile>.



Figura 8: Rete ciclabile nell'area urbana di Trento, scenario di piano del PUMS (Fonte: PUMS Trento 2022) - Schema totale dei 14 percorsi sviluppati per il Biciplan di Trento.

Dotazioni di Ateneo

Le dotazioni dell'Ateneo risultano difformi. Al momento non sono presenti zone deposito per i monopattini o spogliatoi con la presenza di docce. Tuttavia, sono a disposizione dei dipendenti automobili e biciclette aziendali. 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-studio sostenibili.

Agevolazioni per studenti

"Libera circolazione" è l'abbonamento a tariffa agevolata annuale di € 50,00 al trasporto pubblico su tutto il territorio della Provincia di Trento per gli studenti e le studentesse dell'Università di Trento.

I dottorandi e le dottorande iscritti/e al 1°, 2°, 3° anno (ed eventuale 4° per i corsi di durata quadriennale) di un corso di dottorato dell'Università di Trento, possono aderire al servizio di "Libera circolazione", che consente di acquistare un abbonamento annuale di libera circolazione fruibile su tutto il territorio provinciale di Trento alla tariffa agevolata di € 50.

Agevolazioni per dipendenti

L'Ateneo ha in essere una Convenzione con Trentino Trasporti Esercizio S.p.A. che prevede uno sconto del 30% sull'acquisto, da parte dell'insieme dei propri collaboratori, di abbonamenti annuali per i Comuni di Trento e di Rovereto.

Mezzi usati per raggiungere le sedi di Ateneo dal personale UniTrento (da rilevazione – questionario dipendenti)

In linea generale (rilevazione 2023):

- il mezzo principalmente utilizzato per raggiungere l'Università è il mezzo privato, con percentuali del 53% in auto e l'1% in moto/scooter;
- Mediamente il 21% utilizza i mezzi pubblici, di cui l'11% in treno, l'8% con mezzo urbano e il 2% con trasporto extraurbano;
- Mediamente il 16% si reca all'Università a piedi e l'8% in bicicletta/monopattino;

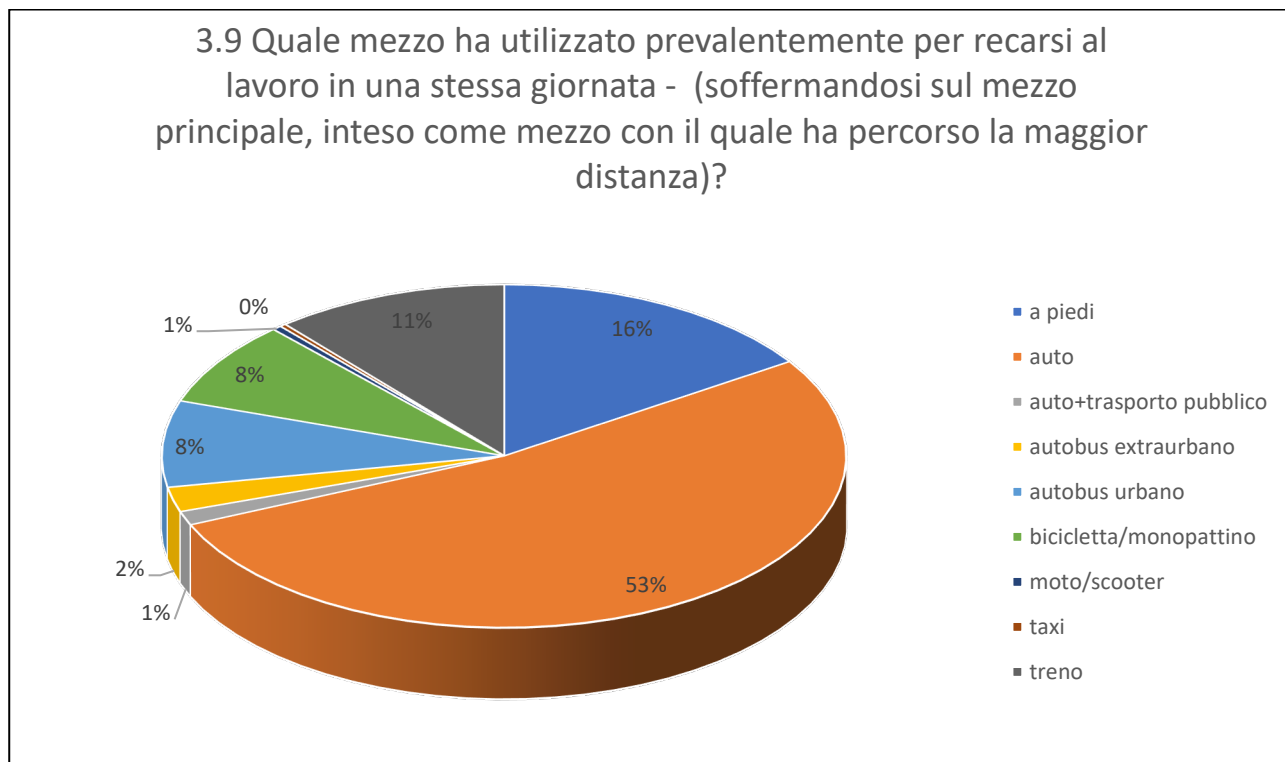


Figura 9: Diagramma di distribuzione mezzo prevalente per lo spostamento Casa-Lavoro (Dipendenti UniTrento).

Mezzi usati per raggiungere le sedi di Ateneo dagli studenti UniTrento (da rilevazione – questionario studenti)

In linea generale (rilevazione 2023):

- il mezzo principalmente utilizzato per raggiungere l'Università è il servizio pubblico, con percentuali del 33% di utilizzo dell'autobus urbano, del 18% del treno e l'8% autobus extraurbano;
- Mediamente il 12% utilizza i mezzi privati, con preferenza per l'automobile mentre una percentuale trascurabile dichiara l'uso di moto/scooter;
- Mediamente il 23% si reca all'Università a piedi e circa il 3% in bicicletta/monopattino;

Potenzialmente:

- Moto giornaliera verso l'Università: circa 20 moto private.
- Biciclette giornaliera verso l'Università: 692 biciclette.

- Auto giornaliera verso l'Università: circa 3.024 auto private.

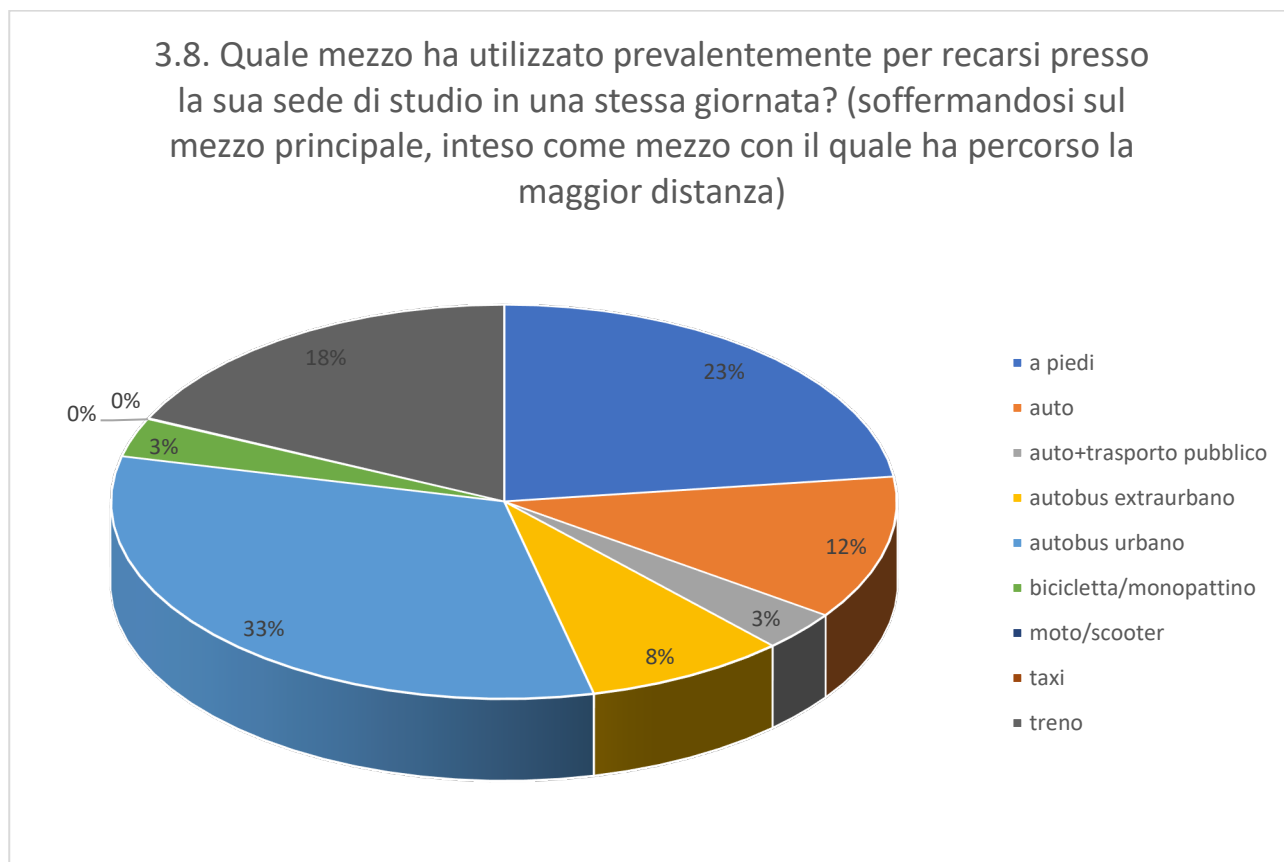


Figura 10: Diagramma di distribuzione mezzo prevalente per lo spostamento Casa-Studio (Studenti UniTrento).

Auto aziendali

Parco Autovetture al 31.12.2022:

- veicoli a combustione interna di proprietà dell'Ateneo comprensivi di mezzi per trasporto di persone/cose: 6 in capo all'Amministrazione centrale e 5 in capo a Dipartimenti;
- auto ibride in capo all'Amministrazione centrale: 2
- auto elettriche in capo all'Amministrazione centrale: 4

Superficie parcheggi

Dalla stima effettuata – vedasi Tabella 3 - ci sono in Università (tutte le sedi) 1.634 parcheggi (fonte: Direzione Patrimonio Immobiliare). Considerando che un parcheggio è circa 2,5 m x 5 m (12,5 m²), si ottiene che in Università l'area dedicata a parcheggi è pari a 20.425 m². A questa area andrebbe aggiunta quella di manovra

che è all'incirca la medesima. Si può quindi valutare che complessivamente l'area di parcheggio sia pari a 48.850 m².

5.2. *Analisi degli Spostamenti casa-lavoro e casa-studio*

PRESENTAZIONE DEI DATI

L'Università degli Studi di Trento ha inteso reperire i dati sulla Mobilità Sostenibile in Ateneo, con riferimento agli spostamenti ed ai trasporti utilizzati da tutte le figure professionali, dagli studenti e dai dottorandi, specializzandi e assegnisti che compongono la vasta platea di appartenenza.

Pertanto, a tutti i costi è stata inviata una mail individuale, attraverso le liste interne di posta elettronica dell'Ateneo, con l'invito a prendere parte alla compilazione dei questionari appositamente predisposti (un questionario per il personale tecnico-amministrativo e bibliotecario, professori, ricercatori; un altro questionario apposito per gli studenti, dottorandi, specializzandi, assegnisti) disponibile on-line a partire dal 9 gennaio 2023 al 12 febbraio 2023 (ad indirizzo dedicato, con link apposito).

I dati raccolti, pur nel riscontro proporzionalmente contenuto rispetto alla complessiva potenzialità numerica di tutta la platea universitaria di riferimento per l'Ateneo (composta da dipendenti, studenti, dottorandi, specializzandi, assegnisti, collaboratori) possono comunque validamente intendersi quale campione rappresentativo di tale collettività.

Tali dati, oltre a fornire un quadro delle propensioni e delle necessità per l'utenza, secondo le risultanze emerse, che verranno rese note all'utenza proprio in occasione della presentazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro 2023 dell'Ateneo, hanno consentito di elaborare compiutamente un'analisi necessaria ai fini della presentazione annuale del Piano Spostamenti Casa-Lavoro stesso, secondo le previste finalità volte alla creazione di un tavolo di cooperazione con la Città di Trento (e Rovereto) per una interazione tra le Istituzioni, gli operatori di mobilità condivisa e la società civile, fornendo un quadro maggiormente completo circa la realtà universitaria e specialmente attraverso la partecipazione all'indagine anche da parte della componente studentesca, che certamente ne costituisce parte integrante e preponderante come entità numerica nonché di "massa critica" nell'ambito della valutazione del *pondus* degli spostamenti determinati dall'Ateneo.

L'obiettivo dell'indagine non solo ha contemplato la possibilità di poter acquisire informazioni aggiornate sulla "mobilità" dell'Ateneo, ma ha rivolto la propria attenzione anche alla disponibilità di informazioni utili ad orientare

e valutare successivamente le politiche di mobility management, volte a migliorare le modalità e le possibilità degli spostamenti e dei trasporti di chi lavora e di chi studia all'Università di Trento

Nella redazione e predisposizione del Questionario si è volutamente inteso privilegiare la chiarezza e la semplificazione dell'indagine, la cui compilazione è risultata breve e chiara.

I dati personali (nome e cognome contenuti nell'indirizzo email istituzionale) sono stati ovviamente resi anonimi dal sistema di raccolta; la loro elaborazione e presentazione in forma anonima e aggregata, quindi, non consente la possibilità di collegare le risposte ai dati personali.

Al questionario hanno risposto 1314 studenti (pari all'8% degli iscritti + 687 dipendenti (pari al 34%, con una leggera prevalenza femminile tra gli studenti che si articola in più della metà di coloro che hanno preso parte all'indagine (il 48% dei questionari compilati contro il 45% dei maschi), mentre tra il personale dipendente si assiste ad una sostanziale parità di rispondenti dei due sessi.

L'affluenza maggiore dell'intera popolazione universitaria si riscontra nei poli di Collina (Polo Ferrari 1 e 2 e Mesiano (40%) e nel polo Centrale (35%)

Il mezzo principalmente utilizzato dagli **studenti** per raggiungere l'Università è il servizio pubblico, con percentuali del 58,68% (di cui il 18,04% utilizza il treno, il 32,34% utilizza il trasporto urbano e l'8,30% il trasporto pubblico extraurbano – fig. 10

Il mezzo principalmente utilizzato dai **dipendenti** per raggiungere l'Università è l'autovettura privata, con percentuali del 52,69% - fig. 9.

Il dettaglio dei risultati del questionario è riportato in Appendice:

PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL) e casa studio (PSCU) 2023 - Appendice

Risposte al questionario informativo sugli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti e degli studenti dell'Università degli Studi di Trento

6. PARTE PROGETTUALE

Dopo un'accurata analisi delle condizioni iniziali e dei servizi già offerti dall'Ateneo, vengono selezionate le misure di Mobility Management più opportune e che scaturiscono "... dall'incrocio tra la domanda di trasporto analizzata attraverso il questionario ai dipendenti e l'offerta di servizi aziendali e pubblici, tenendo

opportunamente in conto la propensione al cambiamento dichiarata dai dipendenti, nonché le risorse aziendali disponibili”.

Le misure sono volte a incentivare comportamenti virtuosi da parte dei dipendenti e degli studenti e orientare gli spostamenti casa-lavoro e casa-studio degli stessi verso modalità alternative all’uso individuale del veicolo privato a motore, ciò con lo scopo di ridurre la congestione da traffico veicolare e i suoi effetti indotti, primi fra tutti il consumo di energia e gli impatti sulla qualità dell’aria e gli effetti climalteranti.

L’obiettivo principale del Piano è quello di ridurre l’uso del veicolo privato a motore da parte dei dipendenti e degli studenti, ma anche consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota dei dipendenti e studenti che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse. Non dovranno neppure essere trascurati possibili interventi volti all’aumento della quota modale sul trasporto pubblico. Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell’impatto ambientale dell’azienda (limitatamente alla componente mobilità), l’aumento della sicurezza degli spostamenti di dipendenti e studenti, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di stress). I risultati ottenuti nelle sezioni precedenti evidenziano che i dipendenti sembrano meno propensi al cambiamento rispetto agli studenti. Tuttavia, per entrambi si rileva come la loro propensione al cambiamento sia principalmente clusterizzata a favore dello spostamento in bicicletta, con i mezzi pubblici o tramite car-pooling. Per tali motivi e ad integrazione dei servizi già esistenti di cui al paragrafo 5.1, si elencano di seguito possibili ulteriori misure e iniziative di mobilità sostenibile da attuare. 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 Trento, Trentino Mobilità. 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.

6.1. Misure implementate dall’Ateneo per la mobilità dei propri lavoratori e studenti, con particolare attenzione agli spostamenti sistematici casa – lavoro – casa e casa – studio - casa.

Le misure elencate di seguito consistono in ipotesi di intervento la cui realizzazione deve essere raccordata con le risorse disponibili nei budget di previsione di ogni anno.

Azioni volte a disincentivare l’uso del mezzo privato

(Asse 1 - D.I. n.179 12.5.2021 art.3 c.5 line-guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL)

Interventi di contenimento delle aree di parcheggio nell'Ateneo

L'attività dell'Ateneo per cercare di ridurre l'uso delle aree di parcheggio non è stata prevalentemente finalizzata ad una riduzione dell'area, quanto piuttosto ad incentivare forme di mobilità alternative. L'Ateneo, in modo particolare ha avviato una politica di supporto al personale ed alla popolazione studentesca teso a fornire agevolazioni per l'acquisto degli abbonamenti del trasporto pubblico

Agevolazioni per studenti

"Libera circolazione" è l'abbonamento a tariffa agevolata annuale di € 50,00 al trasporto pubblico su tutto il territorio della Provincia di Trento per gli studenti e le studentesse dell'Università di Trento.

I dottorandi e le dottorande iscritti/e al 1°, 2°, 3° anno (ed eventuale 4° per i corsi di durata quadriennale) di un corso di dottorato dell'Università di Trento, possono aderire al servizio di "Libera circolazione", che consente di acquistare un abbonamento annuale di libera circolazione fruibile su tutto il territorio provinciale di Trento alla tariffa agevolata di € 50.

Al fine di agevolare l'utilizzo del trasporto pubblico nella fascia serale - notturna, il Comune di Trento ha attivato in via sperimentale, a partire da ottobre 2023, il servizio di trasporto a chiamata "OnOff Trento", realizzato in collaborazione con Trentino Trasporti, per offrire a cittadini e studenti una maggiore estensione dell'orario di percorrenza dei mezzi.

Il servizio "OnOff Trento" attivo il mercoledì, giovedì, venerdì e sabato dalle ore 23.00 alle 3.00 di notte copre, mediante due autobus con 15 posti, il centro cittadino e le aree collinari di Villazzano, Povo, Cognola e Martignano.

Il servizio del trasporto a chiamata non viene definito secondo un orario e un percorso prestabilito, ma cambia a seconda delle effettive necessità degli utenti. Il sistema è, infatti, in grado di pianificare il percorso di ogni veicolo utilizzato in base alle richieste ricevute.

Mediante l'applicazione "OnOff Trento" l'utente può selezionare punto di partenza e destinazione e scegliere se utilizzare il servizio in tempo reale o pianificare il viaggio per i giorni successivi.

Le fermate inizialmente attivate sono alcune (27) delle fermate del trasporto pubblico locale, alle quali si aggiunge una nuova fermata nei pressi della Biblioteca universitaria centrale (BUC); le stesse sono caratterizzate da apposita cartellonistica identificativa. Il perimetro di esercizio copre la collina est e, nel fondovalle, l'area dalla piazza di Gardolo a nord al quartiere San Bartolameo a sud.

Agevolazioni per dipendenti

L'Ateneo ha in essere una Convenzione con Trentino Trasporti Esercizio S.p.A. che prevede uno sconto del 30% sull'acquisto, da parte dell'insieme dei propri collaboratori, di abbonamenti annuali per i Comuni di Trento e di Rovereto.

All'interno delle varie sedi universitarie, comunque, si sono regolamentati gli accessi tramite sbarre e badge forniti ai singoli dipendenti in maniera tale da evitare abusi di parcheggio. Si ricorda, inoltre, che il parcheggio è permesso solo al personale docente, CEL e tecnico-amministrativo e singoli autorizzati.

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

Realizzare un app/sito/portale interna all'Ateneo o tramite stipula di accordi con operatori esterni che organizzano il servizio o in coordinamento con i Comuni di Trento/Rovereto in cui gli studenti e i dipendenti interessati al servizio possano iscriversi ed inserire i propri dati (ad esempio: età, sesso, luogo di residenza, disponibilità dell'auto). Grazie a specifici filtri, è possibile individuare gli utenti con origini e destinazioni simili secondo le specifiche scelte. Inoltre, tramite l'app, si potrebbero gestire i gruppi di viaggio allo scopo di promuovere incentivazioni in ottica di gaming e "sfida green" tra gruppi.. È importante sottolineare che, nonostante tale misura preveda comunque l'utilizzo dell'autovettura individuale, permette comunque una riduzione dell'inquinamento emesso e del traffico veicolare secondo una riduzione dei mezzi utilizzati. Infine, tale soluzione sarebbe ottimale non solo per ridurre il traffico veicolare e l'inquinamento, ma anche come occasione di socialità.

Azioni per favorire l'uso del Trasporto pubblico Locale

(Asse 2 - D.I. n.179 12.5.2021 art.3 c.5 line-guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL)

Come già accennato in precedenza, l'Ateneo ha avviato una politica di supporto al personale ed alla popolazione studentesca tesa a fornire agevolazioni per l'acquisto degli abbonamenti del trasporto pubblico

Agevolazioni per studenti

"Libera circolazione" è l'abbonamento a tariffa agevolata annuale di € 50,00 al trasporto pubblico su tutto il territorio della Provincia di Trento per gli studenti e le studentesse dell'Università di Trento.

I dottorandi e le dottorande iscritti/e al 1°, 2°, 3° anno (ed eventuale 4° per i corsi di durata quadriennale) di un corso di dottorato dell'Università di Trento, possono aderire al servizio di "Libera circolazione", che consente di acquistare un abbonamento annuale di libera circolazione fruibile su tutto il territorio provinciale di Trento alla tariffa agevolata di € 50.

Agevolazioni per dipendenti

L'Ateneo ha in essere una Convenzione con Trentino Trasporti Esercizio S.p.A. che prevede uno sconto del 30% sull'acquisto, da parte dell'insieme dei propri collaboratori, di abbonamenti annuali per i Comuni di Trento e di Rovereto.

Sulla base delle risultanze del questionario sugli spostamenti casa-lavoro e casa-studio della popolazione universitaria, si propone anche la verifica con il Mobility Manager di Area e l'azienda di gestione del TPL, di migliorare la frequenza di passaggio delle linee che servono le aree di prossimità degli edifici universitari.

Azioni per favorire la mobilità ciclabile o la micromobilità

(Asse 3 - D.I. n.179 12.5.2021 art.3 c.5 line-guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL)

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 di ridotto chilometraggio ad utilizzare la mobilità dolce comodamente e in sicurezza. In particolare, è possibile, ove strutturalmente possibile, la realizzazione di nuovi parcheggi laddove limitati o assenti, possibilmente coperti e videosorvegliati. Inoltre, si potrebbe prevedere la realizzazione di 2 "Ciclofficine", rispettivamente a servizio degli utenti del polo di Città e del Polo di Collina, ubicati presso gli edifici sede del Complesso di Lettere e del Polo Ferrari blocco 1. Nel dettaglio:

- Stalli per biciclette custoditi e/o videosorvegliati
- Spazi dedicati ai monopattini elettrici
- Spogliatoi con docce ove strutturalmente possibile

Riduzione della domanda di mobilità

1. Politiche di conciliazione e "lavoro agile"

(Asse 4 - D.I. n.179 12.5.2021 art.3 c.5 line-guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL)

L'Università di Trento adotta per la regolazione del lavoro agile le modalità stabilite dall'ACCORDO SINDACALE sul lavoro agile sino alla definizione del Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO) e in attesa degli esiti della contrattazione collettiva nazionale dd. 04.11.2021 e s.m.i. ed integrazioni, riportato in appendice.

Iniziative, eventi informativi e divulgativi di Mobilità Sostenibile

(Asse 5 - D.I. n.179 12.5.2021 art.3 c.5 line-guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL)

Iniziative che favoriscano la sensibilizzazione dei dipendenti sui temi della mobilità sostenibile

- Corsi di formazione per i dipendenti
- Organizzazione di eventi di divulgazione e sensibilizzazione in occasione della Settimana Europea della mobilità (settembre 2024).
- Incentivi all'utilizzo di app per il monitoraggio degli spostamenti
- Richieste di interventi di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali/ciclabili in prossimità degli accessi.

Al fine di migliorare la collaborazione con il Mobility Manager di Area (Comune di Trento) per l'adozione delle misure di miglioramento ed incentivazione all'utilizzo di misure di mobilità alternative maggiormente sostenibili rispetto all'uso dell'autovettura privata da parte di dipendenti e studenti, l'Ateneo valuterà la fattibilità di adesione all'accordo di Mobility Management proposto dal Comune di Trento.

6.2. Benefici conseguibili.

Una parte importante conseguente alle misure proposte del Piano riguarda la quantificazione di sintesi ex post dei benefici ambientali generati, intesa principalmente come una valutazione delle variazioni indotte sulle emissioni inquinanti e climalteranti, 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" adottate con decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il 4 agosto 2021, 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, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM₁₀). La stima dei benefici ambientali viene effettuata adottando le tre procedure di calcolo distinte a seconda della tipologia di misura prevista nel PSCL, così come definite nell'allegato 4 delle citate linee guida.

La stima dei benefici ambientali viene effettuata sulle misure che riscontrerebbero il maggior successo in base ai risultati del questionario, ovvero l'adozione di una piattaforma per l'organizzazione del servizio di car-pooling, il miglioramento delle frequenze di passaggio delle linee che servono le aree di prossimità degli edifici universitari per il trasporto pubblico, il miglioramento della rete ciclabile e l'ampliamento/riorganizzazione degli stalli bici. Per ciascuna delle tre misure, è stato valutato il numero di auto, per tipologia di alimentazione, che non si muoverebbero più sul tragitto casa – lavoro e casa – studio, a seguito dell'adesione alla misura proposta, come incidenza sul numero degli aderenti proiettato sulla totalità della popolazione dipendente e studentesca di UniTrento.

La prima misura riguarda la realizzazione di un app/sito/portale in cui i dipendenti e studenti interessati al servizio possano iscriversi e trovare utenti con origini e destinazioni simili alle proprie, al fine di individuare dei compagni di viaggio adatti. Qualora essa venisse attuata, più del 69% degli studenti e circa il 46% dei dipendenti che attualmente si spostano con l'automobile sarebbe disposta a cambiare abitudini di viaggio a favore del car pooling. È stata quindi calcolata la quantità di CO₂ in meno che verrebbe emessa in atmosfera.

Il calcolo è stato eseguito allo stesso modo per studenti e dipendenti, conteggiando per prima cosa il numero di persone che a seguito di questa misura rinuncerebbero a viaggiare da soli in auto a favore del car pooling. A favore di sicurezza, si è ipotizzato che il car pooling avvenga con un'occupazione media dell'auto pari a soli due utenti per veicolo. Raggruppando per tipologia di alimentazione il numero delle auto che, di conseguenza, non verrebbero più utilizzate, ne è stata calcolata la percentuale sul totale del campione. Questo valore percentuale ha permesso di estendere i valori ottenuti al totale dei dipendenti e studenti dell'Università degli studi di Trento. Infine, sono state applicate le formule riportate nell'Allegato 4 delle Linee Guida per ottenere il valore in chilogrammi di emissione di CO₂ annua risparmiata. I calcoli e i risultati sono riportati nella Tabella 8 e Tabella 9.

Dipendenti							
Tipologia di alimentazione auto	Fattori di emissione CO2 (g/km)	n° di auto non più utilizzate	% sul totale del campione	n° di auto non più utilizzate (esteso al totale dei dipendenti)	L (media km percorsi andata + ritorno)	Dkm auto	DEMeq (kg)
Benzina	224	65	10%	79	25	1652,09898	74.014,03
GPL	170	8	1%	10	25	211,101536	7.177,45
Diesel	213	65	10%	79	25	1652,09898	70.379,42
Elettrica	107	5	1%	6	25	134,615472	2.880,77
Metano	120	8	1%	10	25	211,101536	5.066,44
Ibrida	165	8	1%	10	25	208,042093	6.865,39

TOT [kg]	166.383,50
TOT [t]	166,38

Tabella 8 – Calcolo della stima di riduzione annua della CO₂ emessa ottenibile dall'adozione di una piattaforma per l'organizzazione del servizio di car-pooling per i dipendenti.

Studenti							
Tipologia di alimentazione auto	Fattori di emissione CO2 (g/km)	n° di auto non più utilizzate	% sul totale del campione	n° di auto non più utilizzate (esteso al totale degli studenti)	L (media km percorsi andata + ritorno)	Dkm auto	DEMeq (kg)
Benzina	224	22	1,7%	141	25	2947,04495	660.138,07
GPL	170	4	0,3%	23	25	485,716667	82.571,83
Diesel	213	22	1,7%	141	25	2947,04495	627.720,57
Elettrica	107	1	0,1%	9	25	185,554682	19.854,35
Metano	120	4	0,3%	23	25	485,716667	58.286,00
Ibrida	165	2	0,1%	12	25	251,04457	41.422,35

TOT [kg]	1.489.993,18
TOT [t]	1.489,99

Tabella 9– Calcolo della stima di riduzione annua della CO₂ emessa ottenibile dall'adozione di una piattaforma per l'organizzazione del servizio di car-pooling per gli studenti.

È stato ottenuto un risparmio di emissioni pari a 166,38 tonnellate di CO₂ all'anno per l'intero personale dell'università e pari a 1489,99 tonnellate per tutta la comunità studentesca. In totale, quindi, con la sola applicazione di tale misura si stima che le emissioni di CO₂ in atmosfera subirebbero una riduzione pari a 1.656,38 tonnellate.

La seconda misura stimata riguarda il miglioramento del servizio TPL, con un incremento della frequenza di passaggio delle linee che servono gli edifici universitari. Qualora essa venisse attuata, infatti, più del 49% degli studenti e circa il 51% dei dipendenti che attualmente si spostano con l'automobile sarebbero disposti a cambiare modalità a favore dei mezzi pubblici. È stata quindi calcolata la quantità di CO₂ in meno che verrebbe emessa in atmosfera.

Il calcolo è stato eseguito allo stesso modo per studenti e dipendenti, conteggiando per prima cosa il numero di persone che a seguito di questa misura rinuncerebbero all'auto privata a favore del TPL. Raggruppando per tipologia di alimentazione il numero delle auto che, di conseguenza, non verrebbero più utilizzate, ne è stata

calcolata la percentuale sul totale del campione. Questo valore percentuale ci ha permesso di estendere i valori ottenuti al totale dei dipendenti e studenti dell'Università degli studi di Trento. Infine, sono state applicate le formule riportate nell'Allegato 4 per ottenere il valore in chilogrammi di emissione di CO₂ annua risparmiata. I calcoli e i risultati sono riportati nella Tabella 10 e nella Tabella 11.

Dipendenti							
Tipologia di alimentazione auto	Fattori di emissione CO2 (g/km)	n° di auto non più utilizzate	% sul totale del campione	n° di auto non più utilizzate (esteso al totale dei dipendenti)	L (media km percorsi andata + ritorno)	Dkm auto	DEMeq (kg)
benzina	224	73	11%	177	25	3680,39263	164.881,59
GPL	170	9	1%	23	25	470,272392	15.989,26
diesel	213	73	11%	177	25	3680,39263	156.784,73
elettrica	107	6	1%	14	25	299,883844	6.417,51
metano	120	9	1%	23	25	470,272392	11.286,54
ibrida	165	9	1%	22	25	463,45685	15.294,08

TOT [kg]	370.653,71	
TOT [t]		370,65

Tabella 10 – Calcolo della stima di riduzione annua della CO₂ emessa ottenibile dal miglioramento della frequenza di passaggio delle linee TPL di prossimità degli edifici universitari – dipendenti

Studenti							
Tipologia di alimentazione auto	Fattori di emissione CO2 (g/km)	n° di auto non più utilizzate	% sul totale del campione	n° di auto non più utilizzate (esteso al totale degli studenti)	L (media km percorsi andata + ritorno)	Dkm auto	DEMeq (kg)
benzina	224	16	1%	199	25	4152,3921	930.135,83
GPL	170	3	0%	33	25	684,375735	116.343,87
diesel	213	16	1%	199	25	4152,3921	884.459,52
elettrica	107	1	0%	13	25	261,44691	27.974,82
metano	120	3	0%	33	25	684,375735	82.125,09
ibrida	165	1	0%	17	25	353,72229	58.364,18

TOT [kg]	2.099.403,31	
TOT [t]		2.099,40

Tabella 11 – Calcolo della stima di riduzione annua della CO₂ emessa ottenibile dal miglioramento della frequenza di passaggio delle linee TPL di prossimità degli edifici universitari - studenti

È stato ottenuto un risparmio di emissioni pari a 370,65 tonnellate di CO₂ all'anno per l'intero personale dell'università e pari a 2.099,40 tonnellate per tutta la comunità studentesca. In totale, quindi, con la sola applicazione di tale misura si stima che le emissioni di CO₂ in atmosfera subirebbero una riduzione pari a 2.470,06 tonnellate.

La terza stima dei benefici ambientali è stata eseguita sulle misure volte ad incentivare l'utilizzo della bicicletta. È stato osservato, infatti, che qualora la rete ciclabile venisse migliorata e ampliata e si realizzassero parcheggi sicuri e coperti in università, più del 30% dei dipendenti che al momento viaggiano in auto sarebbe disposto a cambiare modalità di spostamento e utilizzerebbe la bicicletta. Lo stesso farebbe il 20% circa degli studenti. Probabilmente alcuni di questi, a causa delle distanze da percorrere elevate, non effettuerebbero l'intero spostamento casa-lavoro in bici, ma solo in parte, completandolo con mezzi di trasporto pubblici, il che è comunque un effetto positivo.

I calcoli e i risultati sono riportati nella Tabella 12 e nella Tabella 13.

Dipendenti							
Tipologia di alimentazione auto	Fattori di emissione CO2 (g/km)	n° di auto non più utilizzate	% sul totale del campione	n° di auto non più utilizzate (esteso al totale dei dipendenti)	L (media km percorsi andata + ritorno)	Dkm auto	DEMeq (kg)
Benzina	224	57	8%	138	25	2873,216	128.720,06
GPL	170	7	1%	18	25	367,1331	12.482,53
Diesel	213	57	8%	138	25	2873,216	122.398,99
Elettrica	107	5	1%	11	25	234,1139	5.010,04
Metano	120	7	1%	18	25	367,1331	8.811,19
Ibrida	165	7	1%	17	25	361,8123	11.939,81

TOT [kg]	289.362,61
TOT [t]	289,36

Tabella 12 – Calcolo della stima di riduzione annua della CO₂ emessa ottenibile grazie alle misure volte ad incentivare l'utilizzo della bicicletta per i dipendenti.

Studenti							
Tipologia di alimentazione auto	Fattori di emissione CO2 (g/km)	n° di auto non più utilizzate	% sul totale del campione	n° di auto non più utilizzate (esteso al totale degli studenti)	L (media km percorsi andata + ritorno)	Dkm auto	DEMeq (kg)
benzina	224	13	1%	162	25	3368,051	754.443,51
GPL	170	2	0%	27	25	555,1048	94.367,81
diesel	213	13	1%	162	25	3368,051	717.394,94
elettrica	107	1	0%	10	25	212,0625	22.690,69
metano	120	2	0%	27	25	555,1048	66.612,57
ibrida	165	1	0%	14	25	286,9081	47.339,83

TOT [kg]	1.702.849,35
TOT [t]	1.702,85

Tabella 13 – Calcolo della stima di riduzione annua della CO₂ emessa ottenibile grazie alle misure volte ad incentivare l'utilizzo della bicicletta per gli studenti.

È stato ottenuto un risparmio di emissioni pari a 289,36 tonnellate di CO₂ all'anno per l'intero personale dell'università e pari a 1.702,85 tonnellate per tutta la comunità studentesca. In totale, quindi, con la sola applicazione di tale misura si stima che le emissioni di CO₂ in atmosfera subirebbero una riduzione pari a 1.992,21 tonnellate.

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti, da un punto di vista dell'intera collettività coinvolta, rispetto all'uso dell'automobile attraverso un insieme ottimale di azioni utili per la razionalizzazione degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, che includa servizi e attività di Mobility Management. Così concepito, il Piano è in grado di determinare, così come specificato all'Art. 3 del citato DM del 12 maggio 2021, "... 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". Evidenziare i vantaggi in senso esteso, anche a livello del singolo dipendente, costituisce un elemento chiave da spendere nel corso della campagna

informativa, per esplicitare il beneficio dell'iniziativa e stimolare la collaborazione e l'adesione dei dipendenti. Di seguito si riassumono i potenziali benefici per il dipendente, per l'Ateneo e per la collettività:

Benefici per i dipendenti

- a. Minori costi del trasporto
- b. Riduzione dei tempi di spostamento
- c. Possibilità di premi economici
- d. Riduzione del rischio di incidenti
- e. Maggiore regolarità nei tempi di spostamento
- f. Minore stress psicofisico da traffico
- g. Aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che già utilizzano modi alternativi
- h. Socializzazione tra colleghi
- i.* Soddisfazione per il proprio contributo al miglioramento dell'ambiente locale

Benefici per l'Ateneo

- a. Migliore accessibilità alla sede (da considerare come un valore aggiunto)
- b. Riduzione dei costi e dei problemi legati ai servizi di parcheggio
- c. Migliori rapporti con gli abitanti dell'area circostante l'azienda/ente
- d. Riduzione dei costi per i rimborsi accordati sui trasporti
- e. Riduzione dello stress per i dipendenti, con conseguente aumento della produttività
- f. Riduzione dei costi dei trasporti organizzati o pagati dall'azienda/ente
- g. Conferimento di un'immagine della azienda/ente aperta ai problemi dell'ambiente o
Promozione di una filosofia della azienda/ente basata sulla cooperazione

Benefici per la collettività

- a. Riduzione dell'inquinamento atmosferico
- b. Benefici in termini di sicurezza o Riduzione della congestione stradale e ottimizzazione dell'uso del suolo
- c. Riduzione dei tempi di trasporto

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”.

Obiettivo fondamentale è sensibilizzare studenti e dipendenti destinatari delle misure diffondendo le informazioni e le azioni relative ai risultati che i piani si propongono di raggiungere. Pertanto verranno pianificate diverse campagne e attività di comunicazione, al fine di attivare una promozione coerente e coordinata delle iniziative dell'Ateneo, studiata in stretta sinergia con la Direzione Comunicazione e Relazioni Esterne.

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 elencate al paragrafo 6.1, sarà redatto un programma di attività di comunicazione delle misure in forma tabellare, comprensivo dei costi, dei tempi associati ad ognuna di esse e dei canali e degli strumenti di comunicazione. Questi ultimi (canali e

strumenti di comunicazione) saranno selezionati 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)

Sarà valutata, inoltre, l'opportunità, in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio, di realizzare specifiche attività di comunicazione sul tema della mobilità e non dedicate specificamente alle singole misure. Si riporta nel seguito un elenco delle possibili attività da condurre:

- concorsi di fotografie e/o videoclip sul tema;
- concorsi per premiare chi effettua gli spostamenti in modo sostenibile;
- corsi di riparazione delle biciclette;
- corsi di sicurezza in bicicletta;
- questionari sulla mobilità in famiglia;
- testimonianze dirette (contest e sondaggi per diffondere le esperienze virtuose che sono già attive nella azienda e strutturare i modi per diffonderle);
- eventi (conferenze, workshop, seminari, ecc.).

6.3. Programma di implementazione

Proposta, implementazione e organizzazione di servizi per la Mobilità di Ateneo

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 14.

N.	MISURA	PERSONALE COINVOLTO	PIANIFICAZIONE TEMPORALE	BUDGET STIMATO	INDICATORE
1.1	App/Piattaforma Car pooling	Mobility Manager	2024	N/A	N° di persone registrate
2.1	Miglioramento frequenza corse linee TPL	Mobility Manager + Comune Trento	2024	N/A	N. di abbonamenti

		+ Trentino Trasporti +			
3.1	Migliorare posteggi biciclette/monopattini	Mobility Manager + DPI	2024	10.000 €	N° stalli installati
3.2	Realizzazione ciclofficine	Mobility Manager + DPI	2024	10.000 €	N° servizi manutenzione installati
3.3	Utilizzo spogliatoi e docce	Mobility Manager + DPI	2024	N/A	N° di persone coinvolte
5.1	Campagne di sensibilizzazione	Mobility Manager + Ufficio Comunicazione + Green Office	2024	N/A	N° di eventi realizzati
5.2	Coordinamento nella Comunicazione	Mobility Manager + Ufficio Comunicazione + Green Office	2024	costi interni	N° di comunicazioni realizzate
5.3	Indagine abitudini mobilità	Mobility Manager e collaboratori	2024	N/A	N° di account registrati nell'app
5.4	Collaborazione con gli stakeholder locali	Mobility Manager	2024	0,00 €	N° di eventi/programmi coordinati realizzati
5.5	Collaborazione RUS	Mobility Manager e collaboratori + Rete RUS	2024	0,00 €	N° di università coinvolte e progetti realizzati

6.3	Migliorare la rete di piste ciclabili	Mobility Manager + Comune Trento	2024	N/A	N° di km realizzati o messi in sicurezza
-----	---------------------------------------	----------------------------------	------	-----	--

Tabella 14 – Programma di implementazione.

7. MONITORAGGIO E VALUTAZIONE

Il presente paragrafo contiene la descrizione e l'articolazione delle attività di monitoraggio previste nell'ambito del Piano, 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 in essere e dell'effettivo utilizzo dei servizi attivati e delle infrastrutture realizzate (in breve "monitoraggio dell'utilizzo").
- verifica del gradimento da parte dell'utenza finale (in breve "monitoraggio del gradimento");
- misurazione dei dati richiesti per la valutazione ex post dei benefici ambientali (in breve "stima dei benefici ambientali").

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

- Il monitoraggio dell'utilizzo sarà attuato attraverso il Green Office – Sottogruppo Mobilità e attività in situ.
- Il monitoraggio del gradimento verrà effettuato tramite l'erogazione alla popolazione universitaria di 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).

8. AGGIORNAMENTO DEL PIANO

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il prossimo aggiornamento è previsto entro il 31 dicembre 2024 e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità di dipendenti e studenti, recependo anche i risultati delle attività di monitoraggio condotte in relazione alle misure attivate, e in coerenza con le "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.

La fase attuativa prevede, nel dettaglio, la realizzazione dei seguenti interventi:

- Valutazione dei risultati conseguiti;
- Verifica della congruità di quanto realizzato con gli obiettivi prefissati;
- Aggiornamento dell'indagine sulle abitudini di spostamento della popolazione universitaria;
- Identificazione di eventuali ulteriori interventi da proporre;
- Studio di nuove strategie di realizzazione;
- Revisione del piano (con cadenza annuale);
- Aggiornamento dei dati relativi alla mobilità di Ateneo.

ALLEGATI.

1. CONVENZIONE ABBONAMENTI DIPENDENTI
2. ACCORDO SINDACALE sul lavoro agile sino alla definizione del Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO) e in attesa degli esiti della contrattazione collettiva nazionale
3. REGOLE OPERATIVE PER L'UTILIZZO DI AUTOMEZZI DI SERVIZIO DELLA DIREZIONE PATRIMONIO IMMOBILIARE.