



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

***Piano degli Spostamenti
Casa-Lavoro UNIFI***

***Piano degli Spostamenti Casa-Università
2026***



Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro UNIFI

Piano degli Spostamenti Casa-Università

PSCL UNIFI/ PSCU 2026

Dicembre 2025



Il PSCL è stato redatto dal Mobility Manager dell'Università degli Studi di Firenze Prof. Francesco Alberti (DIDA - Dipartimento di Architettura), con la supervisione del Prorettore al trasferimento tecnologico, attività culturali e public engagement (Prof. Marco Pierini) e del Direttore Generale (Dott. Marco degli Esposti).

Le indagini sugli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti sono state effettuate nel 2022 con il supporto dell'Unità di Processo Coordinamento delle Funzioni direzionali di Programmazione, Organizzazione e Controllo - poi Unità di Supporto alla Pianificazione, Assicurazione della Qualità e Valutazione – Sistemi di supporto alle decisioni (Dott. Gianni Aristelli).

Le indagini sugli spostamenti della componente studentesca di cui al cap. 2.3.3. sono a cura del Laboratorio di Geografia Sociale del SAGAS (Dipartimento di Storia, Archeologia, Geografia, Arte e Spettacolo), diretto dalla Prof. Mirella Loda.

Hanno inoltre collaborato al reperimento e aggiornamento dei dati e delle voci di costo delle misure da implementare il dott. Gabriele Gentilini, Dirigente dell'Area Servizi Patrimoniali e Logistici e la dott.ssa Marisa Santioli del Green Office dell'Università.

Sommario

1. INTRODUZIONE	1
1.1. STRUTTURA E ARTICOLAZIONE DELL'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FIRENZE	1
1.2. L'ATENEO E LA MOBILITÀ	3
1.3. L'ATENEO E IL LAVORO A DISTANZA	4
2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI	5
2.1. ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELL'ENTE	5
2.1.1. LOCALIZZAZIONE	5
2.1.2. PERSONALE DIPENDENTE	6
2.1.3. ORARIO DI LAVORO	7
2.2. RISORSE, SERVIZI E DOTAZIONI DELL'ENTE E OFFERTA DI TRASPORTO	8
2.2.1. RISORSE, SERVIZI E DOTAZIONI DELL'ENTE	12
2.2.2. OFFERTA DI TRASPORTO NEI PRESSI DELLE SEDI UNIFI (distanza max: 500 m)	14
2.3. ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-UNIVERSITÀ	16
2.3.1. ANALISI DELLE MODALITÀ ABITUALI DI SPOSTAMENTO CASA-LAVORO DEL PERSONALE UNIVERSITARIO	26
2.3.2. ANALISI DELLA PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO NEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO	40
2.3.3. ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-UNIVERSITÀ DELLA COMPONENTE STUDENTESCA	45
2.3.4. CONFRONTO TRA LE SCELTE MODALI DEL PERSONALE E DEGLI STUDENTI UNIFI	52
3. PARTE PROGETTUALE	56
3.1. PROGETTAZIONE	56
3.1.1. DESCRIZIONE DELLE MISURE DA IMPLEMENTARE	59
3.1.2. DEFINIZIONE DEI BENEFICI CONSEGUIBILI CON L'ATTUAZIONE DELLE MISURE	62
3.2. PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE	72
4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO	73

1. INTRODUZIONE

1.1. STRUTTURA E ARTICOLAZIONE DELL'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FIRENZE

L'Università degli Studi di Firenze è una delle più grandi organizzazioni per la ricerca e la formazione superiore in Italia, con **1.887¹** docenti e ricercatori strutturati, **1.688²** inquadrati nei ruoli del personale tecnico-amministrativo e dei collaboratori linguistici e **2.061³** tra dottorandi e assegnisti. Inoltre, conta **57.831⁴** studenti nei suoi 150 corsi di laurea (triennali, magistrali e a ciclo unico) afferenti a 10 Scuole, oltre a **4.571⁵** studenti degli altri corsi post-laurea di master, perfezionamento e specializzazione.

A seguito della riforma introdotta dalla legge 240/2010, l'Ateneo fiorentino ha adottato l'assetto istituzionale descritto nello Statuto emanato con DR 1680 del 30 novembre 2018 ([Statuto dell'Università degli Studi di Firenze](#)).

L'Università di Firenze si articola in 21 Dipartimenti, strutture organizzative fondamentali per la programmazione e l'esercizio delle attività di formazione, ricerca e trasferimento tecnologico. Il coordinamento delle attività didattiche impartite nei corsi di laurea, nei corsi di laurea magistrale, nelle scuole di specializzazione, e la gestione dei relativi servizi avviene nell'ambito delle 10 Scuole, ognuna costituita da uno o più Dipartimenti. Per lo svolgimento di attività di ricerca di rilevante impegno su progetti di durata pluriennale che coinvolgono più Dipartimenti o altri enti sono attualmente costituiti 35 Centri di Ricerca, 17 dei quali interuniversitari (v. Box 1).

Per l'organizzazione e l'erogazione dei servizi di supporto alle attività didattiche, di ricerca, di trasferimento delle conoscenze, per la valorizzazione dei beni culturali (quali collezioni di reperti scientifici o di patrimoni librari ed archivistici) e per la promozione e diffusione dei prodotti della ricerca e degli strumenti per la didattica, l'Ateneo comprende 21 Centri di Servizio, strutture dotate di autonomia gestionale, istituite anche in collaborazione con altre Università e con enti pubblici e privati.

BOX 1 – Strutture dell'Università degli studi di Firenze

21 Dipartimenti <https://www.unifi.it/it/ateneo/chi-siamo/strutture/i-dipartimenti-dellateneo-fiorentino>

4 Area Biomedica

- Medicina Sperimentale e Clinica
- Neuroscienze, Psicologia, Area del Farmaco e Salute del Bambino (NEUROFARBA)
- Scienze Biomediche, Sperimentali e Cliniche "Mario Serio"
- Scienze della Salute (DSS) 6

Area Scientifica

- Biologia (BIO)
- Chimica "Ugo Schiff"
- Fisica e Astronomia
- Matematica e Informatica "Ulisse Dini" (DIMAI)
- Scienze della Terra (DST)
- Statistica, Informatica, Applicazioni "G. Parenti" (DISIA)
- 3 Area delle Scienze Sociali
- Scienze per l'Economia e l'Impresa (DISEI)
- Scienze Giuridiche (DSG)
- Scienze Politiche e Sociali

¹ Dati al 31 ottobre 2025. Fonte DAF UNIFI

² Dati al 31 luglio 2025. Fonte Bollettino di Statistica

³ Dati al 30 settembre 2025. Fonte Ufficio Statistiche e Analisi UNIFI

⁴ A.A. 2024/2025 Fonte Ufficio Statistiche e Analisi UNIFI

⁵ A.A. 2023/2024 Fonte Ufficio Statistiche e Analisi UNIFI

<p>(DSPS) 5 Area Tecnologica</p> <ul style="list-style-type: none"> • Architettura (DIDA) • Scienze e Tecnologie Agrarie, Alimentari, Ambientali e Forestali (DAGRI) • Ingegneria Civile e Ambientale (DICEA) • Ingegneria dell'Informazione (DINFO)
<p>10 Scuole https://www.unifi.it/it/ateneo/chi-siamo/strutture/scuole</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agraria • Architettura • Economia e Management • Giurisprudenza • Ingegneria • Psicologia • Scienze della Salute Umana • Scienze Matematiche Fisiche e Naturali • Scienze Politiche • Studi Umanistici e della Formazione
<p>35 Centri di Ricerca https://www.unifi.it/it/ateneo/chi-siamo/strutture/centri</p> <ul style="list-style-type: none"> • 18 Centri interdipartimentali • 17 Centri Interuniversitari con sede presso l'Università di Firenze
<p>Sistema Bibliotecario di Ateneo - SBA http://www.sba.unifi.it/ Sistema Informatico dell'Ateneo Fiorentino - SIAF http://www.siaf.unifi.it/ Sistema Museale d'Ateneo www.msn.unifi.it Centri di servizio e beni culturali https://www.unifi.it/it/ateneo/chi-siamo/strutture/centri</p> <ul style="list-style-type: none"> • Centro di Cristallografia Strutturale – CRIST • Centro di Microscopia Elettronica e Microanalisi – MEMA • Centro Protezione Civile - C.P.C. • Centro di Risonanze Magnetiche - CERM • Centro di Servizi Culturali per Stranieri • Centro di Servizi di Consulenza Psicologica, Psicoterapia e Psicologia Clinica • Centro di Servizi per le Biotecnologie di Interesse Agrario, Chimico e Industriale – CIBIACI • Centro di Spettrometria di Massa – CISM • Centro di Studio e Ricerca per le Problematiche della disabilità – CESP • Centro Linguistico di Ateneo – C.L.A. • Centro di Educazione e divulgazione scientifica – OpenLab • Centro per i Servizi di Stabulazione degli Animali da Laboratorio – Ce.S.A.L. • Centro Servizi di Ateneo per l'Istituto Confucio • Centro Servizi di Ateneo per la Valorizzazione della Ricerca e la gestione dell'Incubatore universitario (CsaVRI) • Centro Servizi di Recupero e liquefazione del gas Elio - CRELIO • Centro Servizio di Ateneo per la Formazione in materia di salute sui luoghi di lavoro - CESPRO • Centro Studi "Aldo Palazzeschi" • Centro Studi Erbario Tropicale • Firenze University Press – F.U.P. • Istituto Papirologico "Giovanni Vitelli" • Istituto Universitario di Studi Superiori dell'Ateneo di Firenze – IUSSAF • Teaching and Learning Center – TLC • Centro Servizi per la ricerca e formazione avanzata su cadavere e di identificazione forense - TANATOCENTRUM • Sistema Informatico dell'Ateneo Fiorentino - SIAF

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

1.2. L'ATENEO E LA MOBILITÀ

Sebbene si tratti di un campo su cui l'Ateneo non può intervenire direttamente, se non in modo parziale, l'organizzazione dei trasporti urbani incide fortemente sulle attività universitarie; nondimeno, l'organizzazione delle attività universitarie incide significativamente sulla domanda di mobilità nell'area fiorentina, dato l'alto numero di persone complessivamente coinvolte nei vari ambiti – formazione, ricerca e “terza missione”. Questo comprende non solo le oltre 5.600 persone inquadrare nei ruoli sopra citati, ma anche i ca. **62.000** studenti iscritti ai corsi curriculari e post lauream, docenti e ricercatori a contratto, studenti e professori in visita nell'ambito di programmi internazionali, il personale non strutturato dei **28** spin-off accademici (+ 1 partecipato)⁶ e un gran numero di addetti nei servizi esternalizzati (custodia, pulizia, ecc.): nel complesso, quasi 70.000 persone, pari a ca. il 19% della popolazione del Comune di Firenze.

L'Università può condizionare la domanda di mobilità di personale e studenti (ad es. per quanto riguarda gli spostamenti interni fra le proprie sedi) e orientare, entro certi limiti, le loro scelte modali, attraverso varie leve: dalla messa a disposizione di infrastrutture aziendali (parcheggi auto, moto, biciclette, ecc.), alla stipula di convenzioni per abbonamenti a tariffe agevolate a servizi di trasporto pubblico o in sharing, alla erogazione di incentivi (ivi compresa la rateizzazione in busta paga degli abbonamenti per i dipendenti), all'organizzazione a proprie spese di servizi di mobilità individuale o collettiva (servizi di sharing aziendali, navette, ecc.); inoltre, interloquisce come stakeholder con le istituzioni e aziende competenti per far sì che servizi di trasporto urbani, metropolitani e regionali rispondano quanto più possibile alle diverse necessità della comunità universitaria. Infine, con le sue strutture di ricerca, l'Ateneo fiorentino partecipa a progetti e iniziative volte a promuovere la mobilità sostenibile (nelle sue diverse declinazioni: modelli, piani e programmi, tecnologie e servizi innovativi, ecc.), in partnership con altre istituzioni territoriali e scientifiche⁷.

Nell'estate del 2022, in attuazione delle *Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)*, di cui all'art. 3 comma 5 del Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021⁸, un questionario predisposto dal Mobility manager dell'Ateneo di concerto con la Direzione Generale è stato somministrato a tutti i dipendenti (compresi dottorandi e assegnisti), fornendo la base del PSCL 2023 e di quelli successivi, compreso anche, per quanto attiene gli spostamenti del personale, anche il presente PSCL 2026. Parallelamente, il LaGes (Laboratorio di Geografia Sociale del SAGAS), diretto dalla prof. Mirella Loda, ha sviluppato una ricerca sulle esigenze di mobilità della componente studentesca, i cui esiti sono stati integrati a quelli dell'indagine sul personale, consentendo di far evolvere il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro in un più completo Piano degli Spostamenti Casa-Università (dal 2024).

Grazie al lavoro coordinato fra il Green Office dell'ateneo, istituito nel 2018, e i referenti interni per le diverse tematiche riguardanti la sostenibilità, tra cui il Mobility manager, l'Università di Firenze ha visto significativamente aumentare dal 2020 ad oggi il proprio punteggio nel ranking internazionale “Greenmetric” relativo alle prestazioni delle sedi universitarie sotto il profilo, appunto, della sostenibilità, arrivando nell'edizione 2025 a totalizzare **8097.5** punti su un massimo di 10.000, di cui **1275** punti ottenuti nella sezione “Transportation”⁹.

⁶ <https://www.unifi.it/it/ricerca-e-innovazione/innovazione/spin-e-incubazione>

⁷ L'Università di Firenze è membro (con funzioni di coordinamento) del Comitato scientifico del Piano Strategico della Città Metropolitana di Firenze, approvato nel 2017 ai sensi della legge n. 56/2014 e aggiornato nel 2018, di cui ha sviluppato, fra le altre, la strategia “Mobilità multimodale”. Ha inoltre contribuito alla fase iniziale di costruzione della proposta presentata dal Comune di Firenze al bando del Ministero della Transizione Digitale “Mobility as a Service for Italy” (MaaS) nell'ambito del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza ed è coinvolta in molte delle macroattività in cui si articola il progetto finale, finanziato nel 2022, che punta a trasformare la piattaforma IF (Infomobilità Firenze), già in corso di implementazione con fondi PON-Metro, da strumento MaaS di livello 2 (integrazione delle informazioni, prenotazioni e pagamenti singoli) a strumento di livello 4, comprendente un sistema di tariffazione dinamica ed un CRM (Customer Relationship Management) orientati allo shift modale degli utenti verso servizi di mobilità sostenibile.

L'ateneo fa parte dello spoke “Urban mobility” del Centro Nazionale per la Mobilità sostenibile istituito, sempre con fondi PNRR, nel 2022. Come aderente alla Rete delle Università Sostenibili (RUS) partecipa con due propri referenti, tra gli altri, al gruppo “Mobilità” (<https://reterus.it/mobilita/>).

⁸ Pubblicato in G.U. – Serie Generale n. 124 del 26 maggio 2021.

⁹ Nel 2018 erano rispettivamente 3.425 (totale) e 800 (Transportation).

1.3. L'ATENEO E IL LAVORO A DISTANZA¹⁰

Come programmato nel PIAO 2024-2026, nel corso del 2024 le interlocuzioni con le parti sindacali hanno portato alla sottoscrizione dell'Accordo Sindacale che rimodula il lavoro a distanza, disciplinato dal vigente CCNL comparto Istruzione e ricerca 2019/2021.

Ai sensi delle nuove *Linee guida in materia di lavoro a distanza*¹¹, il lavoro a distanza si applica al personale tecnico-amministrativo e dirigenziale dell'Ateneo nella condizione di poter svolgere la propria attività lavorativa da remoto, ad eccezione dei CEL e del personale che svolge attività assistenziale. Il modello di lavoro a distanza adottato resta a due componenti: lavoro da remoto e lavoro agile.

Il lavoro da remoto assorbe in un unico istituto il telelavoro e il lavoro agile, per come precedentemente concepito ed attuato in Ateneo, estendendo la portata applicativa a tutte le attività lavorabili a distanza, senza limitazioni di quote di lavoratori e senza bando selettivo.

Il lavoro da remoto è fruibile nel rispetto delle esigenze di funzionalità del servizio in termini di continuità, produttività e livello di qualità percepito dall'utenza. Il lavoro da remoto, previo accordo formale fra le parti, è eseguibile con vincolo di tempo, nel rispetto dei conseguenti obblighi di presenza (verificati attraverso timbrature virtuali) e in luoghi idonei diversi dalla sede abituale di lavoro con un massimo di due sedi indicate dal lavoratore. È prevista la possibilità di estendere la programmazione del lavoro da remoto fino a un massimo di due giorni a settimana. La valutazione dell'esistenza delle condizioni di attivazione, la verifica di fattibilità e l'accertamento dei termini per la fruizione dell'istituto sono rimessi al responsabile dell'unità organizzativa di secondo livello (responsabili di unità di processo o settore nell'Amministrazione, RAD nelle Strutture) d'intesa con il responsabile della struttura (Dirigenti e Direttori). Sono mantenute le tutele previste per il personale con fragilità o con particolari esigenze conciliative¹², come la possibilità di estendere le giornate di lavoro rispetto alle due giornate massime e quella di non essere richiamato in presenza per sopravvenute esigenze organizzative con preavviso inferiore a 72 ore, nonché il riconoscimento dell'invalidità anche prima del completamento dell'iter previsto dalla legge.

Il lavoro agile è invece una modalità innovativa di lavoro totalmente flessibile e svincolata da un orario di lavoro o da un luogo di lavoro. È applicato all'intera prestazione lavorativa; prevede comunque la prevalenza in presenza (almeno tre giorni su cinque) e la possibilità di essere richiamati in presenza dal responsabile per esigenze di servizio, con comunicazione da effettuarsi almeno il giorno prima. Il lavoro in modalità agile prevede delle fasce di contattabilità (cioè fasce orarie nelle quali il lavoratore dovrà essere contattabile, sia telefonicamente, sia tramite posta elettronica o con altre modalità similari) e fasce di inoperabilità (durante le quali il dipendente non potrà erogare nessuna prestazione lavorativa). Stante la previsione del CCNL 2019–2021, l'accesso al lavoro agile è previsto, in via sperimentale, sulla base di una valutazione discrezionale del responsabile della struttura, al solo personale che eserciti un'attività lavorativa organizzata per fasi o obiettivi su processi remotizzabili.

Il quadro regolamentare qui rappresentato sarà oggetto di sperimentazione, a decorrere dal 1° febbraio 2025, fino al 31 gennaio 2026. In prima battuta l'impegno dell'Amministrazione sarà concentrato nel portare a regime il lavoro da remoto; l'avvio del lavoro agile avverrà successivamente e in modo graduale, con sperimentazione su un numero di persone e strutture da individuarsi. Al termine del periodo di riferimento l'Amministrazione valuterà eventuali modifiche, previa valutazione con i Responsabili delle strutture, tenendo conto delle rilevazioni sulla qualità percepita dagli utenti e previo confronto con il tavolo sindacale. Contestualmente anche l'applicazione dell'Accordo Sindacale sarà oggetto di specifico monitoraggio al fine di valutare eventuali successive azioni migliorative.

¹⁰ Questa sezione è ripresa dal Piano Integrato di Attività e Organizzazione 2025-2027.

https://amministrazionetrasparente.unifi.it/upload/sub/personale/trasparenza/performance/2025_2027/piao_2025_2027.pdf

¹¹ Circolare n. 28/2024 del 18/12/2024 con cui sono state adottate le nuove Linee guida in materia di lavoro a distanza: Lavoro Agile e Lavoro da Remoto.

¹² Accordo concernente le tutele per il personale con fragilità del 09/12/2024.

2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

2.1. ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELL'ENTE

2.1.1. LOCALIZZAZIONE

Le attività dell'Università degli studi di Firenze si sviluppano in circa 170 edifici (<https://www.unifi.it/vp-10508-sedi-e-trasporti.html#firenze>) collocati in vari punti della città e anche al di fuori del Comune, con l'insediamento del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino ("Campus Sesto") e sedi decentrate a Prato, Calenzano, Empoli, Pistoia, Borgo San Lorenzo, Figline-Incisa. In queste sedi trovano collocazione diversi servizi agli studenti e ai ricercatori quali aule, laboratori, strutture bibliotecarie, sportelli all'utenza, mense, residenze studentesche, nonché le attività di formazione infermieristica svolte dall'Università presso le strutture sanitarie del territorio.

Le sedi in cui si concentrano i dipendenti e la maggior parte degli studenti sono circa 90, secondo la distribuzione riportata nella Tab. 1. In alcuni casi esse costituiscono singoli plessi, in altri sono raggruppate in "poli" (o campus), che includono:

- il "Polo Centro Storico", che comprende la sede amministrativa principale, le sedi dei dipartimenti umanistici e di Architettura, con relative biblioteche e servizi, alcune sedi di matematica, Fisica e Scienze Naturali, poste all'interno della ZTL Centro Storico di Firenze; ai fini della redazione del PSCL, sono state individuate due sottozone all'interno del polo, gravitanti rispettivamente intorno all'area di Piazza San Marco ("Centro Storico") e Santa Croce-San Niccolò ("Architettura");¹³
- Il plesso "Morgagni", che comprende diverse strutture ubicate lungo Viale Morgagni a Firenze;
- Il plesso "Santa Marta", costituito da un unico complesso, sede dei dipartimenti di Ingegneria, in via di S. Marta a Firenze;
- Il "Polo di Novoli", organizzato in più edifici collegati da un'area pedonale in Via delle Pandette a Novoli, nel settore nord-occidentale del Comune di Firenze; ospita le sedi dei dipartimenti di scienze sociali economiche e giuridiche;
- Il Policlinico universitario di Careggi;
- Il Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino, campus universitario che raggruppa alcune sedi dei dipartimenti di area scientifica; all'interno del Polo Tecnologico è in programma la costruzione di un nuovo edificio per ospitare, dal 2025-26, le sedi del Dipartimento/Scuola di Agraria, attualmente ubicate all'interno del Comune di Firenze.
- Il Polo universitario "Città di Prato" in Piazza Ciardi 25 a Prato;
- Il "Design Campus" in via Pertini 93 a Calenzano.

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

2.1.1.1 DENOMINAZIONE DELLA SEDE PRINCIPALE: Università degli studi di Firenze

2.1.1.2. COMUNE: Firenze

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

2.1.1.4. CAP: 50121

¹³ Al Dipartimento di Architettura afferiscono anche la sede presso Palazzo San Clemente, in via Micheli, ricompresa nella zona identificata tout court come "Centro storico" e il Design Campus a Calenzano.

2.1.2. PERSONALE DIPENDENTE

Il personale dell'ateneo è costituito da:

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

2.1.2.1. NUMERO TOTALE DIPENDENTI (fonte: v. note 1-5 a p. 1): **5.686**, di cui:

- Numero personale docente e ricercatori: **1.887**
- Numero personale TA dipendente tempo fisso (inclusi Collaborati Esperti Linguistici): **1.688**
- Numero Dottorandi e Assegnisti di ricerca: **2.061**

Tabella 1 - Localizzazione delle sedi e distribuzione del personale per ruolo
Situazione rilevata al 30 settembre 2022 (fonte: Funzioni Direzionali)¹⁴

a) Comune di Firenze

Zona	Docenti e ricercatori	Personale TA/CEL	Assegnisti+ Dottorandi	Totale
Careggi	522	336	478	1336
	29,3%	22,1%	26,3%	26,1%
Santa Marta	170	80	306	556
	9,5%	5,3%	16,8%	10,9%
Architettura	77	32	132	241
	4,3%	2,1%	7,3%	4,7%
Centro storico	337	732	329	1398
	18,9%	48,2%	18,1%	27,3%
Novoli	281	133	165	579
	15,8%	8,8%	9,1%	11,3%
Psicologia	42	12	0	54
	2,4%	0,8%	0,0%	1,1%
Agraria	93	70	126	289
	5,2%	4,6%	6,9%	5,6%
Totale Firenze	1.522	1.395	1.536	4.453
	29,7%	27,3%	30%	87,0%

Indirizzi sedi nelle zone di Firenze:

Careggi

Viale Morgagni, Via di Boldrone, Via delle Gore, Via delle Oblate, Viale Pieraccini, Largo Brambilla, Largo P. Palagi, Viale San Luca, Via Ponte di Mezzo

Santa Marta

Via Santa Marta

Architettura

Via della Mattonaia, Piazza Ghiberti, Via di San Niccolò

Centro Storico

Borgo degli Albizi, Piazza Brunelleschi, Piazza Indipendenza, Piazza San Marco, Largo E. Fermi, Via Alfani, Via Cavour, Via P.A. Micheli, Via Cittadella, Via del Parione, Via del Proconsolo, Via della Pergola, via G. Capponi, Via G. La Pira, Via Laura, Via Romana, Via San Gallo, Via Santa Reparata, Viale Michelangiolo

Novoli

Via delle Pandette, Piazza Ugo di Toscana, Via dell'Arcovata, Via G. Donizetti, Via G. Miele, Via Maragliano

Psicologia

Via di San Salvi, Via della Torretta

Agraria

Piazzale delle Cascine, Via delle Cascine, Via San Bonaventura (Quaracchi)

¹⁴ Nel presente Piano sono riportati dati rilevati in diversi momenti nel 2022 e 2025, non perfettamente collimanti a causa delle assunzioni e pensionamenti avvenuti tra un rilevamento e l'altro. Si tratta comunque di oscillazioni che non incidono sul quadro complessivo rappresentato nel documento.

b) Altri comuni

Sesto F.no (FI)	246	116	284	646
	13,8%	7,6%	15,6%	12,6%
Calenzano (FI)	11	4	0	15
	0,6%	0,3%	0,0%	0,3%
Prato (PO)	2	3	0	5
	0,1%	0,2%	0,0%	0,1%
Tot. altri comuni	259	123	284	666
	5,0%	2,4%	5,6%	13,0%

Indirizzi sedi principali negli altri comuni:
Sesto Fiorentino

Via Bernardini, Via B. Rossi, Via della Lastruccia, Viale delle Idee, Via G. Sansone, Via L. Sacconi, Via Guerri, Via Madonna del Piano, Via N. Carrara, Via Ugo Schiff

Calenzano

Via S. Pertini, Via Vittorio Emanuele

Prato

Piazza Ciardi

2.1.3. ORARIO DI LAVORO

Le Sedi UNIFI hanno orari solitamente prolungati al fine di garantire le molteplici attività di formazione e ricerca proprie di un'istituzione universitaria. All'interno di tali fasce si distribuiscono gli orari di lavoro dei dipendenti, sulla base della propria funzione. Si tenga in proposito conto del fatto che solo il personale tecnico-amministrativo (circa il 30% del totale) è tenuto al rispetto di un orario di servizio strutturato, variamente articolato dalle ore 7.30 alle 19.00 su 5 giorni lavorativi. Il restante personale ha un'organizzazione dell'impegno in relazione alle funzioni istituzionali da svolgere (didattica, ricerca, terza missione) non quantificato e non strutturato in orari.

Per gli studenti, gli orari e gli obblighi di frequenza variano in maniera da corso a corso.

Gli orari di apertura dei servizi sono anch'essi articolati in base alla funzione svolta e coprono generalmente gli orari compresi fra le 9.00 e le 17.00, con eccezioni tipiche nei servizi bibliotecari che prevedono anche aperture serali. La frequentazione delle sedi, e conseguentemente gli orari, si riducono sensibilmente durante il mese di agosto.

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

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

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

Mobility management

L'Università di Firenze è dotata di un Mobility manager interno ai sensi del DM 27/03/1998. Attualmente il ruolo è ricoperto dal prof. Francesco Alberti, nominato dal precedente Rettore il 23.10.2018 e riconfermato fino al 31.12.2025 dall'attuale Rettore, prof.ssa Alessandra Petrucci, come Delegato all'organizzazione delle iniziative a favore della mobilità sostenibile. Il Mobility manager non dispone di uno staff né di risorse proprie, ma interagisce con gli organi e le strutture tecnico-amministrative dell'Ateneo. In particolare, opera in stretta sinergia con il Prorettore al Trasferimento tecnologico, attività culturali e impatto sociale, prof. Marco Pierini, rapportandosi con il Direttore Generale, dott. Marco Degli Esposti, con l'Unità di Supporto alla Pianificazione, Assicurazione della Qualità e Valutazione, con il Green Office, collocato nell'ambito delle Funzioni direzionali, alle dipendenze della Direzione Generale (ufficio presidiato dalla dott.ssa Marisa Santioli), e con il Dirigente dell'Area Servizi Patrimoniali e Logistici (dott. Gabriele Gentilini). Al Mobility manager è anche affidato il compito di rappresentante dell'ateneo presso la RUS – rete Università Sostenibili – gruppo di lavoro Mobilità, insieme ad un secondo rappresentante aderente alla rete, il prof. Lorenzo Sorace.

Dotazione di parcheggi e veicoli aziendali

Delle numerose sedi universitarie solo alcune sono dotate di aree di sosta riservate ai dipendenti, prevalentemente accessibili mediante pass (v. Box 2).

Alcune sedi sono dotate di posteggi moto e bici all'interno delle aree di pertinenza utilizzate sia dai dipendenti che dagli studenti, a cui si aggiungono le dotazioni pubbliche collocate presso gli edifici universitari. L'Amministrazione centrale dispone di 20 veicoli aziendali, a cui si aggiungono quelli in dotazione ai dipartimenti, acquisiti sia con fondi di ateneo che con specifici fondi di ricerca. Alla data del 20/10/2025, questi risultavano così ripartiti: 16 in dotazione al Dipartimento di Scienze della Terra (incl. mezzi Protezione civile); 15 al Dip. di Scienze e Tecnologie Agrarie, Alimentari, Ambientali e Forestali; 5 al Dip. di Biologia; 4 al Museo di Storia Naturale; 3 al Dip. di Ingegneria industriale; 1 ciascuno ai Dipartimenti di Architettura e di Fisica e Astronomia. Sul totale risultante di 59 automezzi, 19 sono ibridi o elettrici; 20 sono noleggiati a lungo termine. Agli automezzi si aggiungono 7 motoveicoli in dotazione all'Amministrazione centrale (3), ai Dip. di Scienze e Tecnologie Agrarie Alimentari Ambientali e Forestali (2), di Ingegneria industriale (1) e alla Protezione civile (1).

Offerta di trasporto alle sedi universitarie – servizi e dotazioni pubbliche

Le sedi universitarie sono mediamente ben servite dal TPL, con ca. 30 linee della rete bus urbani e 2 linee di tram che fanno fermata nelle immediate vicinanze delle strutture UNIFI (v. Box 3). Fanno eccezione le sedi dei Campus di Sesto (Polo Scientifico e Tecnologico) e di Calenzano (Design Campus), che, sebbene raggiunte dal TPL su gomma, risultano gravemente penalizzate rispettivamente dalla scarsa regolarità e frequenza delle corse. A Firenze, la sede centrale di Piazza San Marco (Rettorato e Uffici amministrativi) si trova presso uno dei principali nodi di scambio del TPL all'interno del centro storico della città, che a partire dal 25 gennaio 2025 è stato ulteriormente potenziato grazie all'attivazione della nuova linea tramviaria tra la Stazione centrale di S. Maria Novella e Piazza della Libertà, che prevede una fermata nella stessa piazza San Marco.

Fermate tramviarie sono inoltre in funzione, già dal 2018, a servizio dei plessi didattici di Viale Morgagni e Novoli (Firenze, Via delle Pandette) e del policlinico universitario di Careggi (largo Palagi). Un'ulteriore linea tramviaria prevista dal PUMS della Città Metropolitana di Firenze come prolungamento della linea T2 (Firenze SMN-Aeroporto), attualmente in fase di progettazione, collegherà Firenze a Sesto Fiorentino, con una fermata intermedia all'interno del Polo Scientifico e Tecnologico. Il polo universitario "Città di Prato" si trova a poche decine di metri dalla stazione ferroviaria di Prato-Porta al Serraglio.

Le sedi dei dipartimenti umanistici e di Architettura (Campus Centro Storico) si trovano all'interno della ZTL istituita nell'area urbana di Firenze ricompresa entro i viali di circonvallazione.

Tutte le sedi fiorentine sono facilmente accessibili dalla rete ciclabile comunale e mediante i servizi di bike-sharing e di noleggio monopattini in funzione nella città, con spazi di sosta dedicati realizzati dal Comune.

Al fine di rendere più agevole l'utilizzo dei diversi servizi di mobilità, in particolare agli studenti, l'Università ha attivato, all'interno del sito istituzionale, una pagina web dedicata, - "Sedi, trasporti e mobilità" - comprendente una mappa interattiva con le informazioni relative alle fermate dei vari mezzi (bus, tram, treno) in prossimità delle sedi e i link a tutte le iniziative e convenzioni attive con operatori nel campo dei trasporti urbani e nazionali (<https://www.unifi.it/it/studia-con-noi/vivere-luniversita/sedi-trasporti-e-mobilita>).

BOX 2 – Parcheggi aziendali



L'area a parcheggio presso la sede di Ingegneria
(Plesso "S. Marta" a Firenze)



Le aree a parcheggio presso il Policlinico
universitario di Careggi, condivise con lo staff non
universitario dell'ospedale

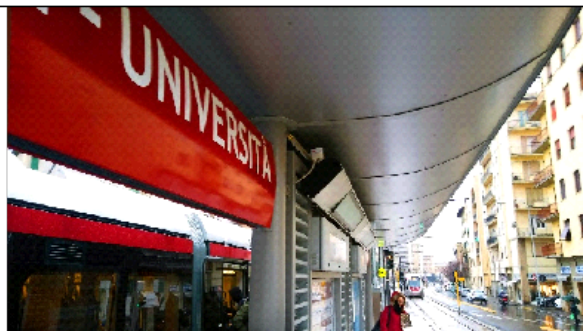


Il parcheggio presso la sede di Via Micheli
(Architettura), principale area di sosta per il personale
TA Unifi all'interno del la ZTL Centro Storico di
Firenze



L'autorimessa presso il Policlinico di Careggi, per
la quale Unifi dispone di 80 pass.

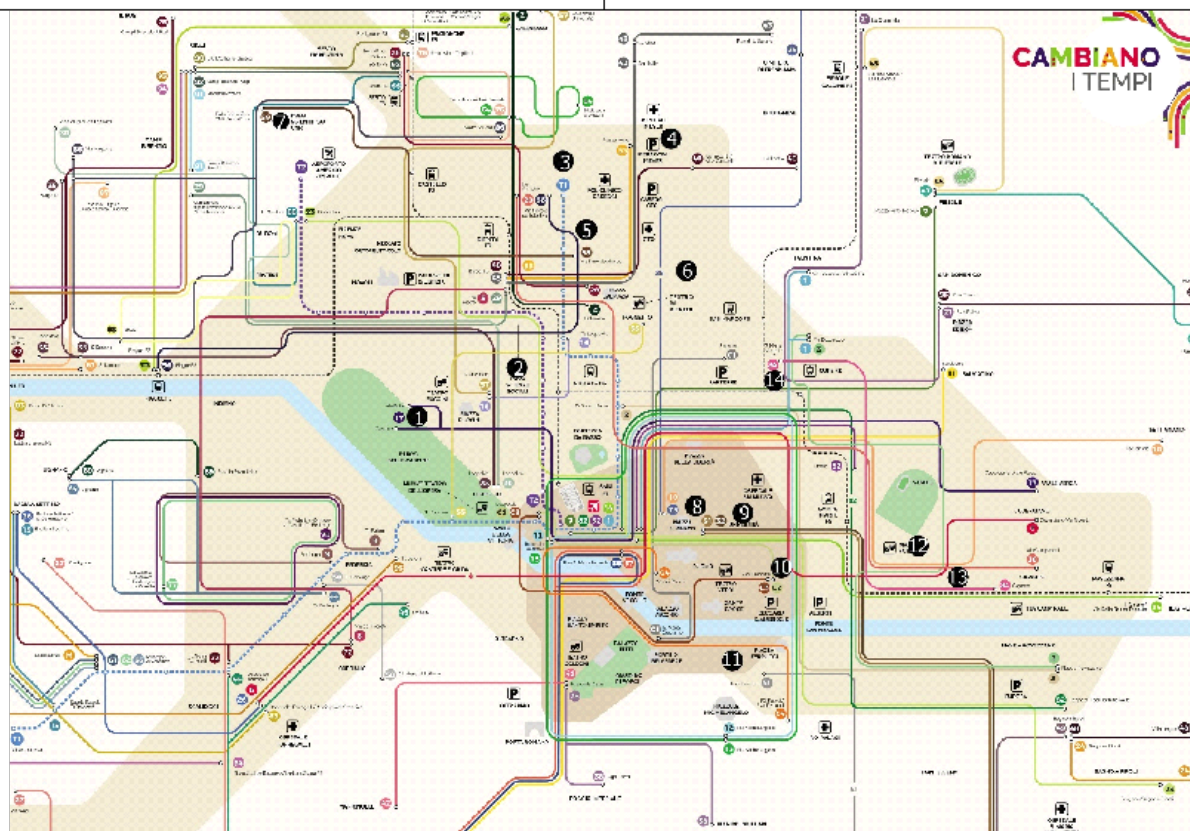
BOX 3 – Trasporti pubblici



Fermata tramviaria "Università" in Viale Morgagni a Firenze



Fermata bus presso il Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino



Mapa del TPL. Localizzazione delle sedi universitarie:

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



La nuova Fermata San Marco-Università della Linea T2 della tramvia

Agevolazioni per il TPL riservate agli studenti

Allo scopo di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici negli spostamenti generati dalle attività didattiche, l'Università di Firenze, dall'a.a. 2018-19 in poi, ha attivato convenzioni con gli enti gestori del TPL all'interno del Comune e in quelli raggiunti dalla rete dei servizi urbani (inclusi Sesto Fiorentino e Calenzano).

A partire dall'a.a. 2023-2024, la nuova convenzione con Autolinee Toscane SpA (che comporta un esborso da parte di UNIFI pari a 500.000 €/anno) consente agli studenti che ne fanno richiesta di avere un abbonamento per bus urbani e tramvia al costo agevolato di 50 € o 65 € in base al reddito ISEE, per dieci mesi (dal 1° ottobre al 31 luglio). Per gli studenti nelle fasce protette, l'abbonamento è rilasciato a titolo gratuito, grazie al contributo (fino a un massimale di 500.000 €) dell'ARSU Toscana. A consuntivo del primo anno (gennaio 2024), gli studenti che hanno richiesto l'abbonamento sono stati ca. 17.600. Alla data del 12/12/2025 il numero degli studenti iscritti all'a.a. 2025/2026 che hanno attivato l'abbonamento è 17.180. Occorre tener presente che con l'introduzione da parte del Ministero della Ricerca del "semestre filtro" per gli studenti di Medicina, questi ultimi non hanno ancora avuto la possibilità di iscriversi ai corsi regolari dell'a.a. 2025-2026. Per tale ragione, anche la scadenza per richiedere l'abbonamento a tariffa agevolata è stata prorogata a febbraio 2026).

Agevolazioni per il TPL riservate al personale

Dal 2018 è attiva la possibilità di rateizzare in busta paga l'abbonamento annuale ai mezzi pubblici urbani dell'area fiorentina alle tariffe riservate ai lavoratori dipendenti e l'abbonamento PEGASO, inclusivo del trasporto ferroviario regionale, al prezzo pieno o alle tariffe agevolate su base ISEE. Possono usufruire di tale agevolazione il personale tecnico-amministrativo, i collaboratori ed esperti linguistici, anche a tempo determinato, dirigenti, professori ordinari, associati, ricercatori, anche a tempo determinato, e assegnisti di ricerca. A partire dal 2023, per effetto di una convenzione stipulata tra UNIFI e il nuovo gestore Autolinee Toscane, sul costo dell'abbonamento rateizzato in busta paga, al TPL su gomma è applicato uno sconto del 5% (extraurbano) o del 10% (urbano).

Agevolazioni per servizi di car sharing

Sulla base di una convenzione a costo zero per UNIFI con la società Enjoy, individuata sulla base di un avviso pubblico, dal novembre 2022 al 2025 è stata attiva una convenzione (il cui rinnovo è in corso di revisione) grazie alla quale dipendenti e studenti hanno potuto usufruire di tariffe agevolate per il noleggio delle vetture in sharing, utilizzando come account l'indirizzo email istituzionale e inserendo un codice di riconoscimento. Lo sconto è applicato in tutte le città in cui è attiva Enjoy (oltre a Firenze, Milano, Roma, Torino e Bologna), con la limitazione che il noleggio deve iniziare e concludersi nella stessa area urbana. Per quanto riguarda Firenze, l'area di riferimento comprende il territorio comunale, più il Campus di Sesto Fiorentino. Lo sconto ha riguardato tutte le voci di costo del servizio: prenotazione, costo al minuto fino a 100 km, costo per ogni km aggiuntivo, tariffa giornaliera e bigiornaliera. In occasione del rinnovo della convenzione, la società ha proposto la rimodulazione dell'offerta, attualmente in corso di valutazione.

Agevolazioni per servizi di micromobilità elettrica in sharing

Sulla base di una convenzione a costo zero per UNIFI con la società Bitmobility, concessionaria del servizio di monopattini elettrici in sharing nel Comune di Firenze, dal novembre 2022 tutti gli universitari – sia dipendenti che studenti – hanno potuto usufruire di tariffe agevolate per il noleggio dei monopattini, utilizzando l’indirizzo email istituzionale per l’accesso alla piattaforma. Le agevolazioni hanno compreso 2 sblocchi giornalieri gratuiti e il 20% di sconto sulla tariffa a tempo, nell’utilizzo all’interno del Comune di Firenze. La riattivazione della convenzione, scaduta nel 2025, è stata sospesa a seguito della decisione annunciata dal Comune di Firenze di interrompere il servizio a partire dal febbraio 2026.

Servizio bus navetta per il Design Campus di Calenzano

Per potenziare il collegamento da Firenze con il Design Campus di Calenzano è stato attivato, dal 2023 un servizio navetta con partenza dalla stazione di Firenze Rifredi consistente in 4 corse giornaliere (due mattutine per l’andata, due pomeridiane per il ritorno).

Il servizio si configura come NCC (Noleggio con conducente) ed è esercito da un operatore privato selezionato sulla base di un avviso pubblico. Il mezzo utilizzato è un pullman turistico da 50 posti. Durante il periodo di sperimentazione l’utilizzo della navetta è stato oggetto di un costante monitoraggio, restituito attraverso report settimanali dall’Area Servizi Patrimoniali e Logistici, al fine di verificarne l’efficacia e rispondenza alle esigenze della comunità universitaria (tempi, tracciato, orari). L’ottima risposta da parte della popolazione soprattutto studentesca ha spinto a confermare il servizio anche per l’a.a. 2024/2025 e per il primo semestre dell’a.a. 2025/2026.

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

2.2.1. RISORSE, SERVIZI E DOTAZIONI DELL’ENTE

2.2.1.1. RISORSE PER LA GESTIONE DELLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI

2.2.1.1.1. Budget annuale dedicato: nessun budget dedicato per i dipendenti (500.000 € per mobilità studentesca). Una somma pari a ca. 65.000 € sarà stata impiegata entro la fine del 2025 per l’attivazione del servizio sperimentale di bus navetta al Design Campus (58.240,00 € oneri fiscali inclusi fino a novembre 2025). Per i mezzi in noleggio a lungo termine in dotazione dell’ente nel 2025 sono stati pagati € 107.567 (IVA inclusa).

Per il budget delle misure inserite nel presente Piano si rimanda alla sezione “Programma di implementazione”.

2.2.1.1.2. Risorse umane dedicate: 1 Delegato della Rettrice all’organizzazione delle iniziative a favore della mobilità sostenibile (Mobility manager). Il Mobility manager non dispone di un budget e staff dedicato ma opera in sinergia con gli organi politici, amministrativi e tecnici dell’ateneo, ed in particolare con il Green Office dell’Ateneo. Per l’indagine sugli spostamenti casa-università degli studenti si è avvalso dell’indagine svolta con finalità scientifiche dal LaGes (Laboratorio di Geografia Sociale) a cura della prof. Mirella Loda.

2.2.1.2. SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI

2.2.1.2.1. Navetta aziendale: servizio sperimentale di bus navetta (nella forma di un servizio NCC) tra la stazione ferroviaria di Firenze Rifredi e il Design Campus di Calenzano.

2.2.1.2.2. Automobili aziendali: 59 (usi diversi)

2.2.1.2.3. Moto/biciclette/monopattini aziendali: 7 motocicli

2.2.1.2.4. Car sharing aziendale: in fase di sperimentazione un servizio innovativo di car sharing-car pooling gestito dallo spin-off universitario TUSS srl per la copertura dell’ultimo miglio tra la stazione

ferroviaria di Rifredi e i plessi di Morgagni-Santa Marta. La dotazione attuale è di 7 golf car da 6-8 posti. La prenotazione dei mezzi avviene tramite app. <https://www.tuss.unifi.it/#>

2.2.1.2.5. Piattaforma di car-pooling aziendale: v. punto precedente.

2.2.1.3. INCENTIVI / BUONI MOBILITÀ PER I DIPENDENTI

2.2.1.3.1. Incentivi / sconti per l'acquisto di abbonamenti al TPL: convenzione per l'acquisto rateizzato in busta paga dell'abbonamento ai mezzi pubblici urbani ed extraurbani (con sconti rispettivamente del 10% e del 5%) e dell'abbonamento PEGASO, inclusivo dell'abbonamento al trasporto ferroviario regionale, al prezzo di mercato o alle tariffe agevolate su base ISEE.

2.2.1.3.2. Incentivi / sconti per l'acquisto di servizi di SHARING MOBILITY: nel corso del 2025 sono state attive due convenzioni non onerose per l'Università con un operatore di car sharing e un operatore di monopattini in sharing attivi sul territorio fiorentino (nel primo caso con estensione al Campus di Sesto Fiorentino) con tariffe scontate riservate sia ai dipendenti che agli studenti UNIFI.

L'abbonamento al TP urbano (anche con le tariffe agevolate riservate a studenti e dipendenti UNIFI) dà inoltre diritto a usufruire della convenzione fra l'operatore Autolinee Toscana e il provider di servizi di bike-sharing Ridemovi, attivo sul territorio fiorentino. La convenzione (scad, 31 dicembre 2025) comprende l'erogazione su richiesta di coupon per l'utilizzo di e-bike (60 min. entro 30 giorni dall'attivazione) e biciclette tradizionali (minuti illimitati per 30 giorni)..

2.2.1.3.2 Incentivi all'uso della bicicletta (Bike to work): a partire da febbraio 2025 l'Università ha aderito al progetto "Pedala, Firenze ti premia" avviato nel 2024 dal Comune, con la campagna "UNIFI pedala", rivolta a studenti e dipendenti. L'iniziativa consiste nell'erogazione di incentivi – fino a 30 euro al mese – da parte del Comune di Firenze per chi usa la bicicletta sui tragitti casa-lavoro, casa-università (15 cent/Km previa registrazione, su un app dedicata, del domicilio e di max 2 destinazioni abituali) o per qualsiasi altro spostamento urbano (5 cent /Km); per coloro che all'iscrizione dichiarano di essere passati alla bicicletta da un mezzo privato a motore, l'incentivo sul tragitto casa-lavoro, casa-università è di 20 cent/Km. Gli spostamenti sono tracciati da appositi kit certificati, collegati via bluetooth al cellulare dell'utente. In particolare, il contributo dell'Università all'iniziativa è consistito nell'acquisto dalla società Pinbike (detentrica del brevetto del sistema) di 500 kit, messi a disposizione gratuitamente dei richiedenti attraverso due front-office. Al 18 dicembre 2025, i km percorsi in totale dai 359 utenti UNIFI che hanno ritirato il kit nel corso dell'anno sono stati ca. 180.000, per un totale di 28.000 mc di CO2 risparmiati rispetto a spostamenti della medesima lunghezza cumulativa effettuati in automobile. L'iniziativa, costata all'ateneo 26.450 €, che avrebbe dovuto concludersi inizialmente a giugno 2025, è stata più volte prorogata ed è previsto che si concluderà il 2 aprile del 2026.

2.2.1.4. AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI

2.2.1.4.1. Numero posti auto: 3.400, calcolati sulle 90 sedi principali. Il dato deve essere verificato e aggiornato attraverso un apposito censimento delle aree di sosta, che tenga anche conto dei posteggi per le moto e le biciclette. Dal 2024, con un apposito bando, all'inizio dell'anno accademico sono assegnati 20 posti auto nel plesso di Novoli e 25 nel plesso Morgagni agli studenti che ne fanno richiesta, selezionati sulla base dei seguenti criteri: disabilità permanente o temporanea, uso condiviso del mezzo tra più studenti, domicilio fuori comune (in base alla distanza), utilizzo di mezzi ecologici.

2.2.1.4.2. Numero posti moto: dato non disponibile.

2.2.1.4.3. Numero posti bici: dato non disponibile. Rastrelliere sono collocate all'interno delle aree di pertinenza di numerose sedi universitarie, a integrazione di quelle pubbliche ubicate in prossimità delle stesse. Nel 2025, in attuazione del PSCL-PSCU 2025, nuove rastrelliere sono state installate nelle aree di pertinenza delle sedi di Psicologia (Via della Torretta – 15 posti) e Architettura-Santa Verdiana (Largo Arrigoni – 10 posti), per una spesa pari a € 5.959,70 lordi.

2.2.1.4.4. Zona deposito monopattini: no

2.2.1.5. SPOGLIATOI CON PRESENZA DI DOCCE: no

2.2.1.6. MENSA AZIENDALE: no

2.2.1.7. STRUMENTI DI COMUNICAZIONE AZIENDALE: nuovo sito di ateneo, con specifica sezione dedicata a “Sedi, trasporti e mobilità” (<https://www.unifi.it/it/studia-con-noi/vivere-luniversita/sedi-trasporti-e-mobilita#firenze>); sito “Ateneo sostenibile” (<https://www.ateneosostenibile.unifi.it/mobilita>) per la comunicazione di informazioni e iniziative nel campo della sostenibilità ambientale (inclusa la mobilità sostenibile). Altri strumenti di comunicazione: intranet e newsletter al personale; canali social).

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

2.2.2.1. NODI DI INTERSCAMBIO: no

2.2.2.2. STAZIONI FERROVIARIE: Fermate collocate entro un raggio di 500 m da sedi universitarie:

- Sesto Fiorentino-Zambra (Campus Sesto); nonostante la vicinanza della fermata ferroviaria al Campus, le cattive condizioni di accessibilità pedo-ciclabile e il numero limitato di treni fanno sì che il suo utilizzo da parte dei dipendenti e studenti UNIFI sia estremamente limitato.
- Prato-Porta al Serraglio (Polo universitario “Città di Prato”).

2.2.2.3. STAZIONI METRO: no

2.2.2.4. FERMATE BUS/FILOBUS/TRAM: tutte le sedi UNIFI sono servite da fermate bus entro un raggio di 500 m, sebbene la frequenza e regolarità delle corse non risulti sempre adeguata alle esigenze dei dipendenti e studenti UNIFI: particolarmente critica, da questo punto di vista, è la situazione dei campus di Sesto Fiorentino e Calenzano. A Firenze, problemi sui servizi di TPL sono stati segnalati in particolare per i plessi “Santa Marta” e “La Torretta” (Psicologia).

I plessi “Morgagni”, il polo “Novoli” e il Policlinico “Careggi” sono serviti da fermate del tram. Da gennaio 2025 è stato attivato un nuovo collegamento con capolinea a Piazza San Marco, dove ha sede il Rettorato, da cui è possibile raggiungere molte sedi del Campus Centro Storico. È inoltre in fase di progettazione definitiva un’ulteriore linea diretta a Sesto F.no che avrà una fermata in prossimità del Campus Sesto.

2.2.2.5. ZONA SERVITA DA CAR SHARING: sì (solo per le sedi nel Comune di Firenze e per il Campus di Sesto Fiorentino).

2.2.2.6. ZONA SERVITA DA SCOOTER SHARING: sì (solo per le sedi nel Comune di Firenze).

2.2.2.7. ZONA SERVITA DA BIKE SHARING: sì (solo per le sedi nel Comune di Firenze).

2.2.3.8. ZONA SERVITA DA MONOPATTINI IN SHARING: sì (solo per le sedi nel Comune di Firenze; il Comune ha tuttavia dichiarato che sospenderà le convenzioni per questo tipo di mezzi in sharing da febbraio 2026).

2.2.2.9. PISTE CICLABILI / CICLOPEDONALI: tutte le sedi sono servite da percorsi ciclabili della rete della Città Metropolitana di Firenze e del Comune di Prato. Le interruzioni e il livello scarso di sicurezza dei percorsi in prossimità del Campus Sesto non consentono tuttavia un uso massiccio della bicicletta per gli spostamenti verso tale polo universitario. Dal 2024 sono inoltre attivi i primi lotti della “Superciclabile Firenze-Prato”, progetto a cura della CM di Firenze, che lambisce il Campus Sesto.

2.2.2.10. AREE DI SOSTA: Ampi parcheggi pubblici (standard) sono disponibili all’interno del Campus

Sesto. Parcheggi a rotazione e di struttura (a pagamento) sono presenti nelle immediate vicinanze del Policlinico di Careggi, del plesso di Novoli e del polo universitario “Città di Prato”. Parcheggi di struttura sono altresì presenti sul perimetro del Centro Storico di Firenze, offrendo opportunità di sosta a pagamento alle strutture universitarie del campus “Centro Storico”.

2.2.2.11. AREA PEDONALE / ZTL: le sedi del campus “Centro Storico” a Firenze sono all’interno della ZTL. Gli edifici del campus “Novoli” sono ubicati in un’area pedonale (P.za Ugo di Toscana e Via delle Pandette). La sede del “Polo universitario Città di Prato” è collegata attraverso un’ampia piazza pedonale alla stazione ferroviaria di Porta al Serraglio e si trova a meno di 500 m dalla ZTL attiva nel centro città.

2.3. ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-UNIVERSITÀ

Per ottemperare a quanto disposto dal Decreto Interministeriale “Mobilità sostenibile nelle aree urbane” del 27/03/1998, e, successivamente dall’art. 229 comma 4 del DL n. 34 del 19/05/2020 (“Decreto Rilancio”), convertito con Legge n. 77 del 17/07/2020, recante “Misure per incentivare la mobilità sostenibile” in merito alla predisposizione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, il Mobility manager dell’Università degli studi di Firenze, di concerto con i servizi amministrativi di Ateneo, ha sviluppato un questionario redatto secondo le “Linee guida” emanate dai Ministeri competenti per raccogliere le necessarie informazioni sugli spostamenti dei propri dipendenti per raggiungere le sedi universitarie. In particolare, oltre alle informazioni anagrafiche e a quelle riferite all’attività lavorativa, gli orari di ingresso e uscita dal lavoro, il questionario si focalizza, come richiesto dalle “Linee Guida”, sugli spostamenti casa-lavoro (modalità abituale di spostamento, distanza percorsa, tempo impiegato, motivazioni e grado di soddisfazione sulla modalità di spostamento abituale) e sulla propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro verso forme di mobilità maggiormente sostenibili. Quesiti aggiuntivi sono stati inseriti tenendo conto delle peculiarità organizzative dell’Ateneo: l’elevato numero di sedi, la loro dislocazione, le specifiche esigenze delle diverse categorie dei lavoratori universitari.

Di seguito (Box 4) è riportata la struttura del questionario UNIFI, concepita per la compilazione online, e quindi organizzata, all’interno delle sezioni comuni a tutti i partecipanti, con campi “nidificati” che vengono attivati automaticamente in funzione delle diverse risposte inserite.

BOX 4 - Questionario UNIFI Spostamenti Casa-Lavoro

<p>Università degli Studi di Firenze Questionario informativo sugli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti</p>
<p>A. ATTIVITÀ LAVORATIVA E SEDE DI LAVORO</p> <p>A1. Qualifica</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Personale docente e ricercatore a tempo pieno 2. Personale docente e ricercatore a tempo definito 3. Personale tecnico-amministrativo e CEL a tempo pieno 4. Personale tecnico-amministrativo e CEL part-time 5. Assegnista 6. Dottoranda/o <p>A2. In quale comune si trova la sua sede principale di lavoro (quella cioè dove trascorre la maggior parte del suo tempo lavorativo)?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Firenze (compreso San Donnino e Quaracchi) 2. Calenzano/Sesto Fiorentino (Polo scientifico) 3. Empoli 4. Prato 5. Pistoia 6. Altro comune, specificare <p><i>Se A2 uguale a “Firenze”</i></p> <p>A3. In quale zona di Firenze si trova la sua sede principale di lavoro?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Careggi 2. Santa Marta 3. Architettura (sedi Santa Teresa, Santa Verdiana, San Niccolò) 4. Centro Storico (inclusa Architettura – sede Via Micheli) 5. Novoli 6. Psicologia (Via Torretta, San Salvi) 7. Agraria (Cascine, Quaracchi, San Donnino)

A4. Orario di ENTRATA abituale presso la sede principale di lavoro

Giorno	Prima delle 7.30	7.30 – 8.00	8.00 – 8.30	8.30 – 9.00	9.00 – 9.30	9.30 – 11.00	11.00 – 15.00	Oltre le 15.00	Lavoro agile / Telelavoro / Lavoro presso sede secondaria	Giorno non lavorativo
Lunedì										
Martedì										
Mercoledì										
Giovedì										
Venerdì										

A5. Orario di USCITA abituale dalla sede principale di lavoro

Giorno	Prima delle 7.30	7.30 – 8.00	8.00 – 8.30	8.30 – 9.00	9.00 – 9.30	9.30 – 11.00	11.00 – 15.00	Oltre le 15.00	Lavoro agile / Telelavoro / Lavoro presso sede secondaria	Giorno non lavorativo
Lunedì										
Martedì										
Mercoledì										
Giovedì										
Venerdì										

A6. Svolge attività lavorativa anche nei giorni di sabato e festivi?

1. Sì, regolarmente
2. Sì, raramente
3. No

A7. Ha una sede secondaria di lavoro, cioè una sede dove trascorre una consistente parte del restante tempo lavorativo (per il personale docente, ad esempio, una sede didattica in alternativa a quella di ricerca)?

1. Sì
2. No

Se A7 uguale a Sì

A8. In quale comune si trova la sua sede secondaria di lavoro?

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

Se A8 uguale a "Firenze"

A9. In quale zona di Firenze si trova la sua sede secondaria di lavoro?

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



A10. Orario di ENTRATA abituale presso la sede secondaria di lavoro

Giorno	Prima delle 7.30	7.30 – 8.00	8.00 – 8.30	8.30 – 9.00	9.00 – 9.30	9.30 – 11.00	11.00 – 15.00	Oltre le 15.00	Lavoro agile / Telelavoro / Lavoro presso sede secondaria	Giorno non lavorativo
Lunedì										
Martedì										
Mercoledì										
Giovedì										
Venerdì										

A11. Orario di USCITA abituale dalla sede secondaria di lavoro

Giorno	Prima delle 7.30	7.30 – 8.00	8.00 – 8.30	8.30 – 9.00	9.00 – 9.30	9.30 – 11.00	11.00 – 15.00	Oltre le 15.00	Lavoro agile / Telelavoro / Lavoro presso sede secondaria	Giorno non lavorativo
Lunedì										
Martedì										
Mercoledì										
Giovedì										
Venerdì										

A12. Svolge attività lavorativa anche nei giorni di sabato e festivi presso la sede secondaria?

1. Sì, regolarmente
2. Sì, raramente
3. No

B. DISPONIBILITÀ DI MEZZI DI TRASPORTO / ABBONAMENTI AI SERVIZI DI TRASPORTO

B1. È in possesso della patente di guida per autoveicoli?

1. Sì
2. No

B2. Di quali mezzi di trasporto privati ha disponibilità per i suoi spostamenti quotidiani?

Possibili più risposte, alternative alla prima

1. Nessuno
2. Automobile a uso esclusivo
3. Automobile in condivisione con altri membri della famiglia
4. Moto/scooter
5. Bicicletta / monopattino tradizionale
6. Bicicletta / monopattino elettrico
7. Altro: ...

Se B2 diverso da 2

B3. Quanto sarebbe interessato a disporre di un'automobile a suo uso esclusivo in una scala da 1 (per niente interessato) a 10 (estremamente interessato)

1 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 10

Se B2 diverso da 4

B4. Quanto sarebbe interessato a disporre di una moto/scooter a suo uso esclusivo in una scala da 1 (per niente interessato) a 10 (estremamente interessato)

1 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 10

Se B2 diverso da 5, 6

B5. Quanto sarebbe interessato a disporre di una bicicletta o un monopattino a suo uso esclusivo (tradizionali o elettrici) in una scala da 1 (per niente interessato) a 10 (estremamente interessato)

1 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 10

B6. A quali servizi di trasporto è abbonato?

Possibili più risposte, alternative alla prima

1. Nessuno
2. Treno
3. Trasporto pubblico extraurbano (bus extraurbani)
4. Trasporto pubblico urbano (bus, tram)
5. Mezzi in sharing:
 - Car sharing
 - Scooter sharing
 - Bike sharing
 - Monopattini in sharing

Se B6 uguale a 1

B7. Negli ultimi cinque anni ha usufruito di un abbonamento a servizi di trasporto?

Possibili più risposte, alternative alla prima

1. No
2. Treno
3. Trasporto pubblico extraurbano (bus extraurbani)
4. Trasporto pubblico urbano (bus, tram)
5. Mezzi in sharing:
 - Car sharing
 - Scooter sharing
 - Bike sharing
 - Monopattini in sharing

C. SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

C1. In generale, per raggiungere il luogo di lavoro, quale o quali mezzi utilizza? (Si faccia riferimento alla modalità più frequente di spostamento)

Possibili più risposte

Autoveicolo o motoveicolo privato

1. Automobile (da solo)
2. Automobile (conducente con altre persone)
3. Automobile (come passeggero)
4. Car-pooling (viaggio in auto condiviso fra almeno 3 persone, organizzato mediante una piattaforma online)
5. Moto/scooter (da solo)
6. Moto/scooter (conducente con un'altra persona)
7. Moto/scooter (come passeggero)

Trasporto pubblico collettivo

8. Treno
9. Bus extraurbano
10. Bus urbano
11. Tram

Taxi / Car sharing / Scooter sharing

12. Taxi
13. Car sharing
14. Scooter sharing

Mobilità elementare / Micromobilità elettrica

15. Piedi, intero tragitto
16. Piedi, in combinazione con altre modalità (indicare solo spostamenti > 10 minuti)

17. Bicicletta / monopattino tradizionale
18. Bicicletta / monopattino elettrico
19. Bike sharing (tradizionale / elettrico)
20. Monopattino sharing

C2. Per il viaggio di ritorno usa gli stessi mezzi/modalità di trasporto dell'andata?

1. Sì
2. No

Se C2 uguale a No

C3. Quali mezzi/modalità di trasporto usa per tornare a casa dal lavoro?

Possibili più risposte

Autoveicolo o motoveicolo privato

1. Automobile (da solo)
2. Automobile (conducente con altre persone)
3. Automobile (come passeggero)
4. Car-pooling (viaggio in auto condiviso fra almeno 3 persone, organizzato mediante una piattaforma online)
5. Moto/scooter (da solo)
6. Moto/scooter (conducente con un'altra persona)
7. Moto/scooter (come passeggero)

Trasporto pubblico collettivo

8. Treno
9. Bus extraurbano
10. Bus urbano
11. Tram

Taxi / Car sharing / Scooter sharing

12. Taxi
13. Car sharing
14. Scooter sharing

Mobilità elementare / Micromobilità elettrica

15. Piedi, intero tragitto
16. Piedi, in combinazione con altre modalità (indicare solo spostamenti > 10 minuti)
17. Bicicletta / monopattino tradizionale
18. Bicicletta / monopattino elettrico
19. Bike sharing (tradizionale / elettrico)
20. Monopattino sharing

C4. Quanti km percorre mediamente per raggiungere il luogo di lavoro (sola ANDATA)?

1. Fino a 2 Km
2. Da 2 a 5 Km
3. Da 5 a 10 Km
4. Da 10 a 25 Km
5. Da 25 a 40 Km
6. Oltre 40 Km

C5. Quanto tempo impiega, mediamente, per lo spostamento casa-lavoro e viceversa?

A	ANDATA	R	RITORNO
<input type="checkbox"/>	1. meno di mezz'ora	<input type="checkbox"/>	1. meno di mezz'ora
<input type="checkbox"/>	2. tra mezz'ora e un'ora	<input type="checkbox"/>	2. tra mezz'ora e un'ora
<input type="checkbox"/>	3. tra un'ora e un'ora e mezza	<input type="checkbox"/>	3. tra un'ora e un'ora e mezza
<input type="checkbox"/>	4. più di un'ora e mezza	<input type="checkbox"/>	4. più di un'ora e mezza

C6. Effettua generalmente delle soste nel percorso casa lavoro (ad es. per accompagnare i figli a scuola, fare la spesa, ecc.)?

CASA – LAVORO Andata	A1	MAI
	A2	1-3 volte alla settimana
	A3	4-7 volte alla settimana
LAVORO – CASA Ritorno	R1	MAI
	R2	1-3 volte alla settimana
	R3	4-7 volte alla settimana

D. SPOSTAMENTO CON AUTOVEICOLO O MOTOVEICOLO PRIVATO

Rispondono alle domande di questa sezione coloro che hanno risposto 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 alla domanda C1.

D1. Indichi il tipo di alimentazione prevalente dei mezzi privati utilizzati negli spostamenti casa/lavoro

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

D2. Dove parcheggia abitualmente?

1. Parcheggio gratuito su strada (incluse autorizzazioni per ZTL/ZCS)
2. Parcheggio a pagamento su strada (posti "blu")
3. Autorimessa a pagamento (pubblica o privata)
4. Parcheggio aziendale

D3. Quanto tempo impiega mediamente per trovare parcheggio?

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

D4. Qualora, in un determinato giorno, non potesse utilizzare il mezzo privato abituale quale soluzione alternativa principale adotterebbe?

1. Trasporto pubblico collettivo (bus urbano, bus extraurbano, tram, treno)
2. Taxi
3. Car sharing / Scooter sharing
4. Mobilità elementare/Micromobilità elettrica (piedi, bicicletta/monopattino, bike/monopattino sharing)
5. Prenderei un giorno di ferie

E. SPOSTAMENTO CON TRASPORTO PUBBLICO COLLETTIVO

Rispondono alle domande di questa sezione coloro che hanno risposto 8, 9, 10, 11 alla domanda C1.

E1. Per recarsi al lavoro quanti cambi deve effettuare da un mezzo o da una linea ad un altro/a?

Solo per coloro che hanno risposto 8 alla domanda C1.

Treno	1	Uso un treno senza cambiare
	2	Uso due treni con un cambio
	3	Uso più di due treni (2 o più cambi)

Solo per coloro che hanno risposto 9, 10, 11 alla domanda C1.

Bus (urbani ed extraurbani) e tram	1	Uso un mezzo senza cambiare
	2	Uso due mezzi con un cambio
	3	Uso più di due mezzi (2 o più cambi)

F. MOTIVAZIONI SULLA MODALITÀ ABITUALE DI SPOSTAMENTO

F1. Quali sono le motivazioni alla base della scelta del mezzo/modalità di trasporto (o loro combinazione) con cui si reca abitualmente al lavoro?

Fino a 3 risposte

1. È più comodo/piacevole/adatto alle mie esigenze
2. È più rapido
3. È più economico
4. È più sicuro
5. È più sostenibile dal punto di vista ambientale
6. Non ci sono alternative valide/possibili
7. Altro (specificare)

G. GRADO DI SODDISFAZIONE SULLA MODALITÀ ABITUALE DI SPOSTAMENTO

G1. Quanto è soddisfatto del mezzo/modalità di trasporto (o loro combinazione) con cui si reca abitualmente al lavoro in una scala da 1 (per niente soddisfatto) a 10 (estremamente soddisfatto)?

Assegnare un punteggio per i mezzi utilizzati. Sono attive esclusivamente le opzioni corrispondenti a quelle selezionate alle domande C1

1 O O O O O O O O O O O 10

Autoveicolo o motoveicolo privato

- a. Automobile (opzioni 1, 2, 3, 4)
- b. Moto/scooter (opzioni 5, 6, 7)

Trasporto pubblico collettivo

- c. Treno (opzione 8)
- d. Bus extraurbano (opzione 9)
- e. Bus urbano (opzione 10)
- f. Tram (opzione 11)

Taxi / Car sharing / Scooter sharing

- g. Taxi (opzione 12)
- h. Car sharing / Scooter sharing (opzioni 13, 14)

Mobilità elementare / Micromobilità elettrica

- i. Piedi (spostamenti > 10 minuti) / Bicicletta o monopattino tradizionali o elettrici (opzioni 15, 16, 17, 18)
- j. Bike sharing (tradizionale / elettrico) / Monopattino sharing (opzioni 19, 20)

Se a uno o più mezzi della domanda G1 è stato assegnato un punteggio inferiore a 6

G2. Quali sono gli aspetti principali per cui ritiene il mezzo/modalità di trasporto (o loro combinazione) da lei utilizzata insoddisfacente o non pienamente soddisfacente?

Per coloro che hanno assegnato punteggi < 6 ad una o più tra le opzioni a., b., g., h. della domanda G1.

G2a. Fino a 2 risposte

1. Traffico eccessivo lungo il tragitto
2. Difficoltà a trovare parcheggio
3. Alcuni tratti di strada sono pericolosi

Altro (specificare) ...

Per coloro che hanno assegnato punteggi < 6 ad una o più tra le opzioni c., d., e., f. della domanda G1.

G2b. Fino a 2 risposte

1. Scarsa puntualità/frequenza dei mezzi
2. Comfort dei mezzi insufficiente
3. Coincidenze/interscambio con altri mezzi difficoltoso

Altro (specificare) ...

Per coloro che hanno assegnato punteggi < 6 ad una o entrambe le opzioni i., j. della domanda G1.

G2c. Fino a 2 risposte

I percorsi dedicati (marciapiedi/piste ciclabili)

1. non sono ben mantenuti
2. presentano interruzioni / restringimenti / attraversamenti stradali che penalizzano gli utenti
3. sono insicuri / pericolosi
4. sono troppo esposti al rumore e/o all'inquinamento del traffico veicolare

Altro (specificare)

Per coloro che hanno assegnato punteggi < 6 ad una o più tra le opzioni g., h., j. della domanda G1.

G2d. Fino a 2 risposte

1. Non sempre si trovano mezzi disponibili
2. Il servizio ha tariffe troppo elevate
3. Il servizio clienti (telefonico o online) non è efficiente
4. Altro (specificare) ...

H. OPZIONI ALTERNATIVE AI MEZZI/MODALITÀ DI TRASPORTO ABITUALI

Se C1 diverso da 8, 9, 10, 11

H1. A quali condizioni sarebbe disposto a recarsi al lavoro utilizzando mezzi di trasporto pubblici?

Possibili 3 risposte

1. Nessuna, è un'ipotesi che non prendo in considerazione
2. Se potessi sottoscrivere un abbonamento a prezzo ridotto e/o valido su tutti i mezzi
3. Se ci fossero linee/fermate del tram o autobus più vicine alla mia abitazione
4. Se il tempo di spostamento fosse minore
5. Se avessi informazioni più precise e facilmente consultabili sugli orari delle corse
6. Se fossero più puntuali e/o frequenti
7. Se fossero disponibili parcheggi di scambio
8. Se avessi un collegamento diretto
9. Se fosse migliore il comfort di viaggio
10. Se fosse assicurata l'accessibilità alle fermate e/o ai mezzi a persone con disabilità motorie

Solo per chi ha risposto 1, 2 a C1

11. Solo se l'aumento dei costi connessi all'uso del mezzo privato (carburante, tassazione) lo rendessero proibitivo

Se H1 diversa da 1, 11

H2. Se tali condizioni si realizzassero, con che probabilità ritiene che userebbe effettivamente il trasporto pubblico negli spostamenti casa-lavoro in una scala da 1 (per niente probabile) a 10 (estremamente probabile)?

1 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 10

Se C1 diverso da 17

H3. A quali condizioni sarebbe disposto a recarsi al lavoro utilizzando la bicicletta (ovvero a utilizzarla per l'intero tragitto, se già la usa in combinazione con altri mezzi)?

Possibili 3 risposte, con controllo delle opzioni "Nessuna" di 1 e 2

1. Nessuna, è un'ipotesi che non prendo in considerazione
2. Nessuna, è un'opzione non praticabile (distanza eccessiva, impossibilità personale all'uso della bicicletta, ecc.)
3. Se ci fossero migliori e più sicure piste adatte a tali mezzi
4. Se fossero disponibili ricoveri dedicati e sicuri per tali mezzi
5. Se ci fossero facilitazioni/incentivi da parte degli Enti locali (Regione, Provincia, Comune)
6. Altro (specificare) ...

Se H3 diversa da 1, 2

H4. Se tali condizioni si realizzassero, con che probabilità ritiene che userebbe effettivamente la bicicletta negli spostamenti casa-lavoro (ovvero a utilizzarla per l'intero tragitto, se già la usa in combinazione con altri mezzi) in una scala da 1 (per niente probabile) a 10 (estremamente probabile)?

1 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 10

Se C1 diverso da 4

H5. A quali condizioni sarebbe disposto a condividere in modo organizzato il viaggio in automobile con altre persone che si recano al lavoro lungo lo stesso tragitto, come conducente o come passeggero (car-pooling)?

Possibili 3 risposte, con controllo dell'opzione "Nessuna" di 1

1. Nessuna, è un'ipotesi che non prendo in considerazione
2. Se le piattaforme per organizzare il servizio fossero facile da usare
3. Se i tempi di spostamento non risultassero superiori a quelli attuali
4. Se risultasse economicamente conveniente
5. Se ci fossero facilitazioni/incentivi specifici per chi utilizza il car pooling (parcheggi riservati, sconti su altri servizi di trasporto, premialità...)
6. Se fosse possibile selezionare i compagni di viaggio
 - solo conoscenti
 - solo persone dello stesso genere
 - solo non fumatori
7. Se fossi io a guidare
8. Se non fossi io a guidare
9. Altro (specificare)

Se H5 diversa da 1

H6. Se tali condizioni si realizzassero, con che probabilità ritiene che userebbe effettivamente il car pooling negli spostamenti casa-lavoro in una scala da 1 (per niente probabile) a 10 (estremamente probabile)?

1 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 10

Se C1 diverso da 13, 14, 19, 20

H7. A quale condizione sarebbe disposto a utilizzare mezzi in sharing per recarsi al lavoro?

Possibili 3 risposte, con controllo delle opzioni "Nessuna" di 1 e 2

1. Nessuna, è un'ipotesi che non prendo in considerazione
2. Nessuna, è un'opzione che non presenta vantaggi rispetto ai mezzi/modalità che utilizzo attualmente
3. Se le tariffe fossero più basse
4. Se si potessero utilizzare i servizi di più operatori con un'unica piattaforma
5. Se il servizio fosse attivo su un'area più estesa (es. più comuni)
6. Se ci fossero facilitazioni/incentivi specifici per chi utilizza i servizi in sharing (sconti su altri servizi di trasporto, premialità...)
7. Altro (specificare)

Se H7 diversa da 1, 2

H8. Se tali condizioni si realizzassero, con che probabilità ritiene che userebbe effettivamente mezzi in sharing (o loro combinazioni) nel tragitto casa-lavoro in una scala da 1 (per niente probabile) a 10 (estremamente probabile)?

1 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 10

- Car sharing
- Scooter sharing
- Bike sharing tradizionale
- Bike sharing elettrico
- Monopattino sharing

I. DOMANDE SULL'INTERESSE E LA MOTIVAZIONE

I1. Ritiene utile implementare la pagina web esistente del sito istituzionale dell'Università, con informazioni dedicate ai servizi di trasporto da/verso le sedi UniFI e alle iniziative dell'Ateneo in tema di mobilità sostenibile?

1. Sì
2. No

I2. Quali fra le misure di seguito elencate ritiene più utili per rendere gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti UniFI complessivamente più sostenibili?

Fino a 3 risposte

1. Incentivi economici all'uso del trasporto pubblico (es. sconti sugli abbonamenti)
2. Misure a favore della mobilità ciclabile (bike to work; es.: posteggi bici protetti all'interno delle sedi UNIFI, spogliatoi e docce dedicati, ecc...)
3. Istituzione di servizi di sharing aziendale tra le varie sedi UNIFI
4. Offerte di "pacchetti" integrati per l'uso di più servizi di trasporto (es. trasporto pubblico e mezzi in sharing)
5. Riduzione dei posti auto nei parcheggi aziendali e/o dei permessi per il loro utilizzo
6. Misure per la conciliazione dei tempi, orari e spostamenti di lavoro
7. Misure per il sostegno allo smart-working e il telelavoro
8. Misure atte a ridurre gli spostamenti tra le sedi per le varie attività accademiche
9. Altro (specificare) ...

I3. Come ritiene sarà la mobilità urbana in un arco di 5 anni?

Possibili più risposte

1. Molto simile a come è oggi
2. Il traffico automobilistico aumenterà (anche se i veicoli saranno meno inquinanti)
3. Ci sarà una progressiva riduzione delle automobili in circolazione a favore di altre modalità di trasporto, ed in particolare:
 - trasporti pubblici
 - bicicletta (tradizionale ed elettrica)
 - monopattino elettrico
 - servizi di car-pooling o di sharing variamente combinati
4. La diffusione dello smart working e telelavoro comporteranno una riduzione degli spostamenti e quindi del traffico
5. Altro (specificare) ...

L. INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

L1. Residenza/domicilio

1. Comune
2. CAP ...

L2. Genere

1. Femminile
2. Maschile
3. Preferisco non rispondere

L3. Anno di nascita

.....

Il questionario, erogato in forma anonima sulla piattaforma Limesurvey, ha interessato oltre al personale strutturato dell'Ateneo (professori, ricercatori, personale tecnico amministrativo e collaboratori linguistici), anche altre componenti che frequentano le strutture in maniera più discontinua, come gli assegnisti di ricerca e i dottorandi.

L'invito alla partecipazione all'indagine è stato inviato il 21 luglio 2022 a tutto il personale in servizio, con un messaggio di presentazione a firma della Rettore e del Mobility manager d'Ateneo. Successivamente, tenuto conto del periodo di ferie, l'1 e il 30 agosto è stato inviato un promemoria di partecipazione a chi non aveva ancora aderito all'indagine.

Gli inviti sono stati complessivamente 4.951. Hanno risposto a tutte le domande del questionario 2.982 dipendenti, con un tasso di risposta complessivo pari quindi al 60,23%.

Trattandosi di un'indagine anonima, l'intervistato ha comunicato tutte le informazioni di profilo nel questionario. Sulla base di queste informazioni, la tabella che segue riepiloga i tassi di adesione specifici per ogni categoria di lavoratori universitari.

Tabella 2 - Tassi di adesione all'indagine per ruolo

Ruolo	Invitati	Tasso di adesione
Docenti e ricercatori	1.725	63%
Personale T/A e CEL	1.500	78%
Assegnisti	799	53%
Dottorandi	927	34%
Totale	4.951	60%

È interessante notare che il tasso più alto di adesione provenga dai dipendenti che per ruolo hanno orari e sedi di lavoro più stabili e quindi esigenze di spostamento più direttamente riconducibili a quelle del lavoratore “pendolare”; segue il personale docente e ricercatore, che rispetto al personale tecnico amministrativo e ai collaboratori esperti linguistici svolge attività più flessibili per quanto riguarda gli orari di ingresso e uscita (non hanno infatti l’obbligo di “timbrare il cartellino”) e spesso distribuite su più sedi (uffici, laboratori, sedi didattiche spesso diversificate, ecc.). Ultimi per tasso di adesione sono gli assegnisti e dottorandi, ovvero le categorie più “flessibili”, sia per la breve durata dei contratti, sia perché le loro attività non richiedono necessariamente (non per tutti i settori disciplinari, almeno) una frequentazione continuativa delle strutture universitarie.

Ancorché i tassi relativi a questa indagine rispecchino in buona parte la maggiore propensione alla partecipazione alle indagini interne dei diversi ruoli del personale, si può altresì sostenere che la motivazione a prendere parte al questionario sia stata tanto maggiore, quanto più abituarini e ripetitivi siano gli spostamenti casa-lavoro effettuati dal personale, e che probabilmente l’alto tasso di risposta del personale tecnico-amministrativo e dei collaboratori esperti linguistici rifletta una domanda diffusa, fra tali lavoratori, di servizi/modalità di trasporto “migliorativi” rispetto alla loro esperienza quotidiana.

Le analisi riportate nel presente aggiornamento del PSCL fanno ancora riferimento ai dati raccolti attraverso il questionario nel 2022. Si è infatti ritenuto che, data la natura dell’ente, la reiterazione annuale del questionario sarebbe stata controproducente in termini di percentuali di adesione. L’orientamento attuale è quello di procedere all’aggiornamento in occasione della redazione del PSCL-PSCU 2027. Sono infatti in corso interlocuzioni fra l’Università di Firenze e il Policlinico Universitario di Careggi, già contemplato nelle analisi del PSCL di UNIFI in relazione alle attività formative ivi ubicate, finalizzate, tra l’altro, alla nomina di un Mobility manager comune e conseguentemente alla redazione di PSCL fra loro coordinati.

Di seguito è riportata l’analisi delle risposte al questionario, articolata in modo conforme alle *Linee guida per la redazione e l’implementazione dei PSCL* dell’agosto 2021.

2.3.1. ANALISI DELLE MODALITÀ ABITUALI DI SPOSTAMENTO CASA-LAVORO DEL PERSONALE UNIVERSITARIO

In questo capitolo sono raccolti i principali esiti dell’indagine e gli elementi descrittivi della mobilità del personale universitario con riferimento alle sezioni A-G del questionario.

2.3.1.1. RUOLO, SEDE DI LAVORO, ORARI

Ruolo

All’interno del gruppo di coloro che hanno aderito all’indagine, la percentuale maggiore dei rispondenti è rappresentata dal personale Tecnico/Amministrativo e Collaboratori Esperti Linguistici (CEL) col 39,2%; di poco inferiore il tasso di risposta del personale Docente (36,2%). Segue infine la categoria degli Assegnisti e Dottorandi col 24,6% (Tabella 3).

Tabella3 - Percentuali dei rispondenti per ruolo

Ruolo	Frequenza	%
Assegnisti/Dottorandi	734	24,6
Personale Docente	1.078	36,2
Personale T/A e CEL	1.170	39,2
Totale	2.982	100,0

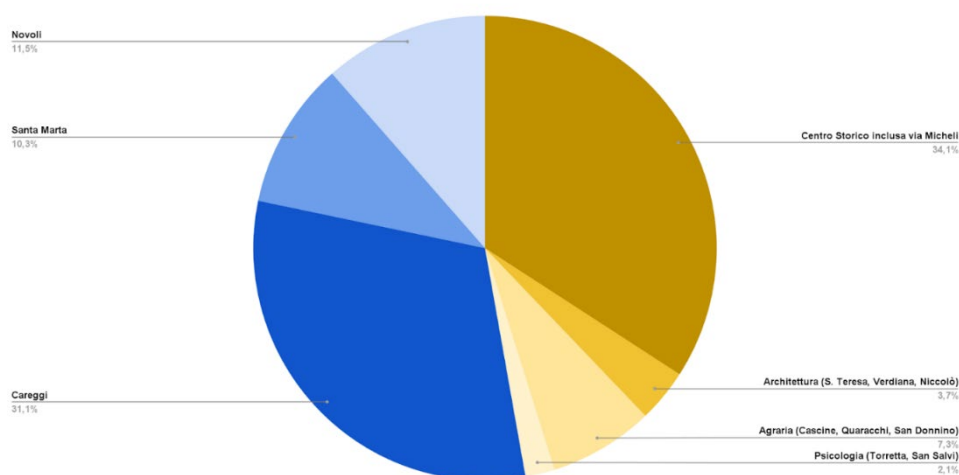
Uno dei dati più rilevanti, ai fini della diversificazione delle misure nella parte strategica del PSCL, è quello relativo alla collocazione della sede di lavoro principale. In proposito si ricordi che l'Università di Firenze è dislocata in numerose sedi, la maggior parte delle quali ubicate nell'area fiorentina e alcune in altri comuni e province limitrofe quali Empoli, Prato, Pistoia, etc.

Sedi principali

Le sedi maggiormente raggiunte dai rispondenti sono quelle dell'area fiorentina con una percentuale dell'80,5%, quella di Sesto Fiorentino con il 14,6%. Seguono, a distanza, quella di Prato con l'1,0% degli intervistati, quella di Pistoia con lo 0,5% e di Empoli con lo 0,1% e infine le ulteriori sedi con un 3,4% dei rispondenti.

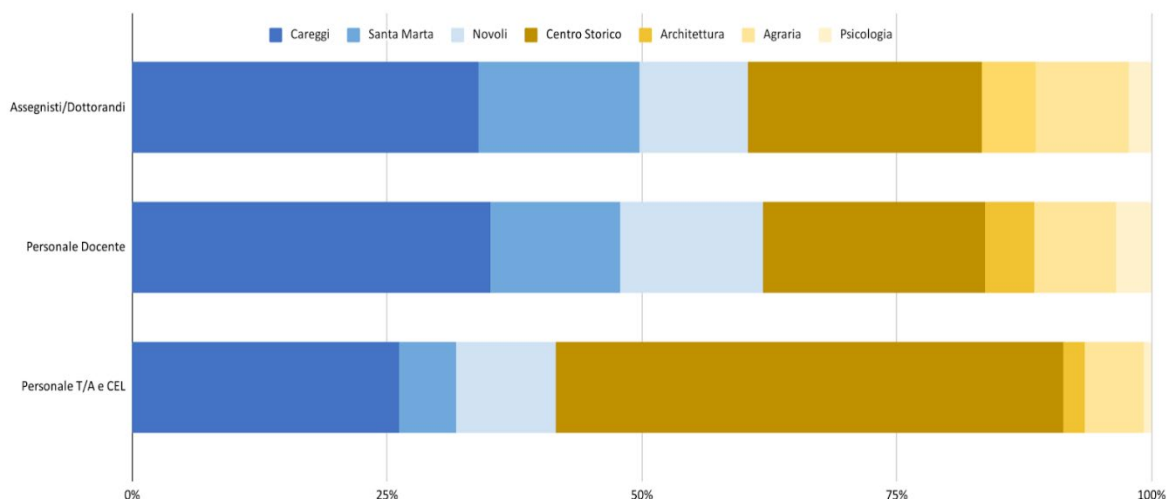
I flussi all'interno del comune di Firenze sono evidenziati nel grafico 1. Verso le sedi del Centro Storico (gravitanti intorno a Piazza San Marco) e di Careggi è diretta la prevalenza dei flussi (complessivamente per il 65,2%): il 34,1% è diretto verso il Centro Storico e il restante 31,1% verso Careggi. Seguono la zona di Novoli con 11,5% e quella di Santa Marta con il 10,3%. Verso la zona di Agraria si sposta il 7,3% degli intervistati e verso le sedi di Architettura (anch'esse centrali, ma gravitanti nella zona di Santa Croce) il 3,7%. Il restante 2% si sposta verso la zona di Psicologia.

Grafico 1 - Distribuzione dei flussi di mobilità nell'area comunale fiorentina



È interessante notare che, come dimostra il grafico sotto riportato anche con le relative colorazioni, circa metà della mobilità cittadina si sviluppa in direzione del Quartiere 5, dove sono presenti le sedi a maggior dimensione e l'altra metà verso le restanti sedi.

Grafico 2 - Flusso di mobilità urbana in funzione del ruolo lavorativo



Il grafico 2 specifica la mobilità generale in relazione al ruolo del dipendente. Il flusso di mobilità del personale docente e degli assegnisti/dottorandi prevalente è rappresentato dalla zona di Careggi, rispettivamente per il 35,2% e 33,9%, mentre per il personale T/A e CEL la percentuale si riduce al 26,2%, confrontata alla prevalente che si reca nella zona del Centro Storico (49,8%).

L'altra zona ad alto flusso per il 15,9% degli assegnisti/dottorandi e per il 12,7% del personale docente è quella di Santa Marta. Un'ulteriore zona a prevalente mobilità è quella di Novoli dove si reca il 14,1% del personale docente, il 10,6% degli assegnisti/dottorandi e il 9,8% del personale T/A e CEL. Le destinazioni di Agraria, Architettura e Psicologia sono quelle con quote più contenute.

Giorni e orari di lavoro

L'articolazione del lavoro anche sul sabato e sui giorni festivi è dichiarata dal 15,9% degli assegnisti/dottorandi, dal 26,9% del personale docente mentre è quasi inesistente quello del personale T/A e CEL (6,1%).

La fascia d'ingresso presso la sede principale di lavoro è correlata al ruolo (Grafico 3). Per gli assegnisti/dottorandi la fascia di maggior frequenza di ingresso è quella compresa tra le 8:30 e le 9:30 rispettivamente per il 31,4% per la prima mezz'ora e 35,5% per la seconda.

Il personale T/A e CEL ha un orario di ingresso generalmente anticipato rispetto al precedente e più centrato sulla fascia 7:30 - 8:30 con percentuali del 32% e 30% rispettivamente nella prima e seconda mezz'ora, mentre nell'intervallo tra le 8:30 e le 9:00 prende servizio il 23,8% del personale. Prima e dopo gli orari canonici di ingresso, prende servizio circa l'11% del personale: il 6,7% in un orario compreso tra le 9:00 e le 15:00 e il 4,8% in orario precedente alle 7:30.

Per quanto riguarda il personale docente la percentuale maggiore di ingressi è concentrata tra le 8:00 e le 9:30 (con le seguenti percentuali per ciascuna mezz'ora: 20,4%; 31,6% e 26%). Solo l'9,5% entra dopo le 9:30 e il 12,5% prima delle 8:00.

L'uscita dal lavoro antecedente le ore 13 ha frequenze trascurabili per i tre ruoli. Per il personale T/A e CEL la percentuale di persone che escono nell'orario compreso tra le 13 e le 18 ha una distribuzione di graduale crescita, per poi diminuire negli orari successivi.

La distribuzione dell'orario di uscita del personale docente è fortemente concentrata negli orari compresi tra le 17 e le 19, rispettivamente del 30,1% e 35,4% nelle rispettive fasce orarie. Inferiori sono le percentuali del personale che esce più tardi delle 19 (13,3%) e nell'orario tra le 15 e le 17 (13,9%).

Per quanto riguarda gli assegnisti/dottorandi, il 75,3% lascia la sede di lavoro nell'orario compreso tra 17 e le 19 con una percentuale del 36,3% entro le 18 e il restante 39% tra le 18 e le 19. nettamente inferiori sono le frequenze di uscita dopo le 19 (12,3%) e quelle nella fascia 15/17 (10,3%). Il restante 2,1% è collocato nella fascia oraria di uscita precedente le 15.

Grafico 3 - Distribuzione dell'orario di ingresso nella sede principale per ruolo

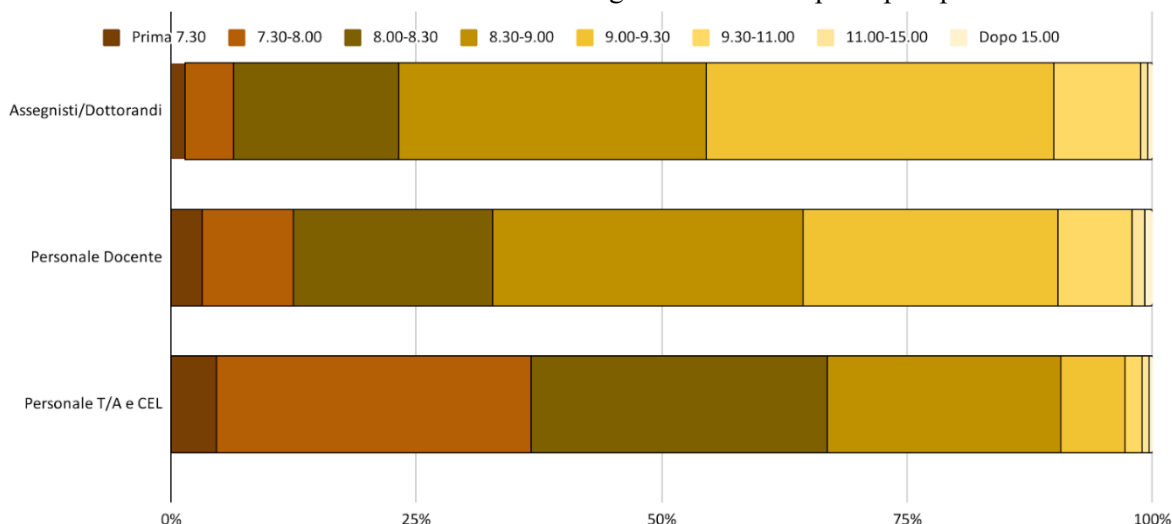
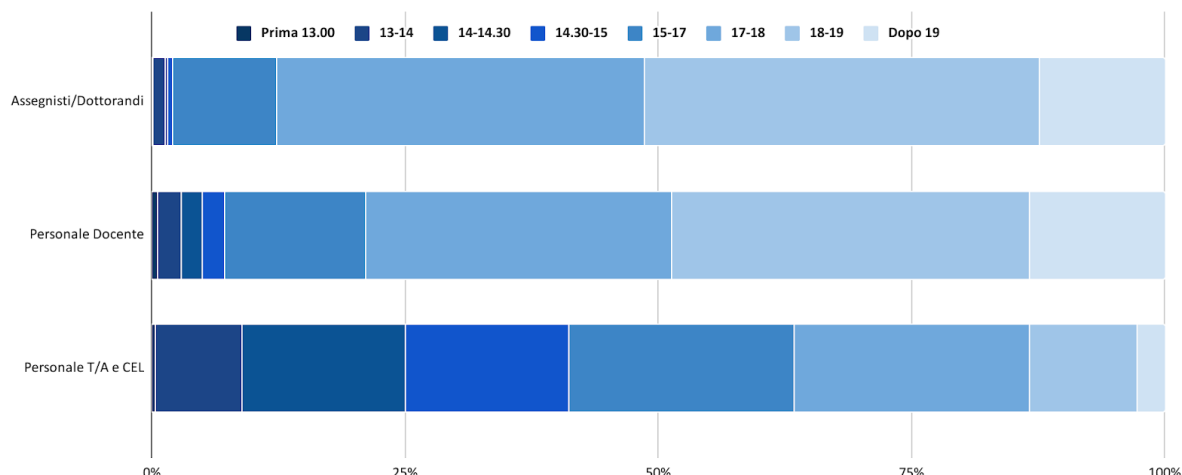


Grafico 4 - Distribuzione dell'orario di uscita nella sede principale per ruolo



Sedi secondarie

Il 13,2% degli intervistati si reca oltre che in una sede unica o primaria, anche in una sede secondaria di lavoro. Contribuisce in modo evidente a questa quota il personale docente con l'8,8%, e in quote minori gli assegnisti/dottorandi (2,7%) e il personale T/A e CEL (1,7%).

Il Grafico 5 mostra come la distribuzione del personale che si sposta verso la sede secondaria di lavoro è concentrata principalmente nella zona di Firenze con una percentuale di oltre il 64%, mentre le sedi secondarie esterne al comune di Firenze più frequentate sono quelle di Calenzano/Sesto Fiorentino con l'11,6%, seguite da Prato con il 7,6%. Le altre sedi sono scarsamente rappresentate.

Il Grafico 6 indica le percentuali, in funzione del ruolo, del personale che si reca nella sede secondaria di Firenze. La porzione maggiore del grafico è rappresentata dal personale docente (69,2%) mentre i due spicchi, di poco diversi tra di loro, rappresentano il personale T/A e CEL (16,2%) e gli assegnisti/dottorandi (14,6%).

Grafico 5 - Distribuzione del personale nelle sedi secondarie di lavoro

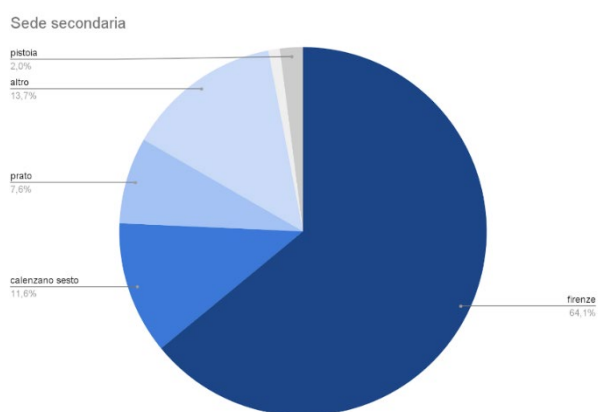
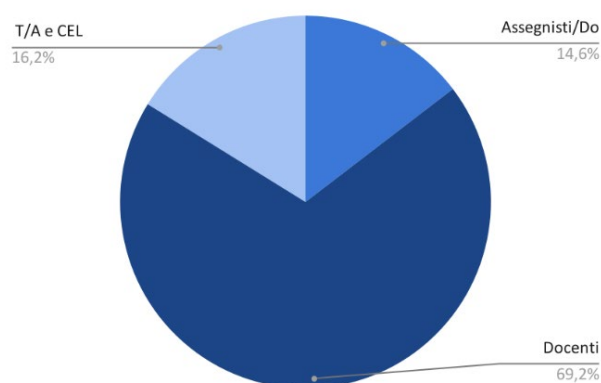
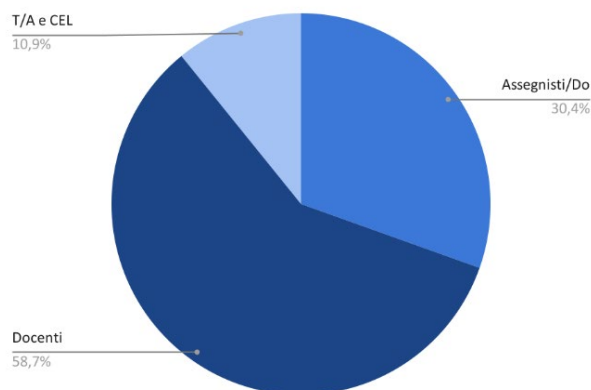


Grafico 6 - Distribuzione del personale con sede secondaria nel Comune di Firenze per ruolo



Analoga situazione si riscontra per le sedi di Calenzano/Sesto Fiorentino per il personale docente, rappresentato per il 58,7%, mentre la percentuale di assegnisti/dottorandi è nettamente superiore (oltre il 30%) a quella del personale T/A (circa 11%). Non dissimile la situazione per la sede di Prato, mentre per le sedi di Pistoia e Empoli il 100% è rappresentato dal personale docente.

Grafico 7 - Distribuzione del personale con sede secondaria nei Comuni di Calenzano/Sesto per ruolo.



2.3.1.2. DISPONIBILITÀ DI MEZZI DI TRASPORTO, MODALITÀ E TEMPI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

Disponibilità di mezzi di trasporto privati e abbonamenti per il TPL

Il 96% del personale ha dichiarato di essere in possesso della patente di guida di autoveicoli.

Oltre il 51% dispone di un'autovettura ad uso esclusivo, il 25% in condivisione con i familiari, il 20% la moto o lo scooter e il 29% ha una bicicletta o monopattino elettrico o tradizionale. Una percentuale non irrilevante degli intervistati, l'11%, non possiede alcun mezzo.

Tabella 4 - Disponibilità di mezzi di trasporto privato

Mezzi di trasporto a disposizione	%
Automobile ad uso esclusivo	51,4
Automobile in condivisione con altri membri della famiglia	25,0
Bici/monopattino tradizionale	25,3
Moto/scooter	20,7
Bici/monopattino elettrico	4,3
Nessun mezzo	11,5

In generale gli intervistati che non hanno la diretta disponibilità di un determinato mezzo privato non sono interessati ad averlo: in una scala 10 infatti il punteggio medio sull'interesse per una vettura a utilizzo esclusivo è uguale a 3,6; 3,2 per una moto/scooter, poco più elevata per la bicicletta/monopattino (4,6).

Per quanto riguarda l'uso dei mezzi pubblici, oltre il 71% degli intervistati non possiede un abbonamento a un mezzo pubblico. I possessori di abbonamenti ferroviari sono il 15,5% del totale, quelli che possiedono un abbonamento a bus extra-urbani sono il 2,3%, quelli che possiedono un abbonamento per i mezzi urbani (bus/tram) sono il 13,4%. I fruitori dei mezzi di trasporto (bike, monopattino, scooter e automobile) in modalità sharing costituiscono una parte limitata, di poco superiore al 5%, anche se in crescita rispetto a 5 anni fa.

Da rilevare che nell'ultimo quinquennio il numero di abbonamenti ferroviari ha registrato una sensibile variazione positiva, aumentando del 126%. Non si rilevano invece variazioni significative nel numero di abbonamenti dei mezzi pubblici urbani.

Mezzi utilizzati nello spostamento casa-lavoro

Lo spostamento casa-lavoro si realizza attraverso l'impiego di uno o più mezzi di trasporto, pubblici o privati che consentono di coprire le distanze dal proprio domicilio. L'esame della tipologia dei mezzi di trasporto, la loro combinazione, unitamente alla distanza in termini di km e tempo consente di definire gli elementi cruciali e l'impatto della mobilità dei dipendenti.

Tabella 5 - Mezzi utilizzati nello spostamento casa-lavoro – risposte al questionario

In generale, per raggiungere il luogo di lavoro, quale o quali mezzi utilizza? (Si faccia riferimento alla modalità più frequente di spostamento)

Risposta	Conteggio	Percentuale
Automobile (da solo/a) (SQ001)	1415	47.48%
Automobile (conducente con altre persone) (SQ002)	143	4.80%
Automobile (come passeggero) (SQ003)	83	2.79%
Car pooling (viaggio in auto condiviso fra almeno 3 persone, organizzato mediante una piattaforma online) (SQ004)	1	0.03%
Moto/scooter (da solo/a) (SQ005)	496	16.64%
Moto/scooter (conducente con un'altra persona) (SQ006)	26	0.87%
Moto/scooter (come passeggero) (SQ007)	15	0.50%
Treno (SQ008)	584	19.60%
Bus extraurbano (SQ009)	89	2.99%
Bus urbano (SQ010)	439	14.73%
Tram (SQ011)	333	11.17%
Taxi (SQ012)	10	0.34%
Car sharing (SQ013)	11	0.37%
Scooter sharing (SQ014)	5	0.17%
Piedi, intero tragitto (SQ015)	432	14.50%
Piedi, in combinazione con altre modalità (indicare solo spostamenti a piedi maggiori di 10 minuti) (SQ016)	369	12.38%
Bicicletta/monopattino tradizionale (SQ017)	469	15.74%
Bicicletta/monopattino elettrico (SQ018)	92	3.09%
Bike sharing (tradizionale/elettrico) (SQ020)	46	1.54%
Monopattino sharing (SQ019)	10	0.34%

La domanda relativa al mezzo o ai mezzi utilizzati per lo spostamento era così formulata: “In generale, per raggiungere il luogo di lavoro, quale o quali mezzi utilizza? (Si faccia riferimento alla modalità più frequente)” e intendeva rilevare, con riferimento alla modalità abituale di spostamento, il mezzo o la combinazione di mezzi impiegati per coprire la tratta.

La Tabella 6 riporta in sintesi i risultati principali del rilevamento, ottenuti distinguendo fra coloro che hanno indicato una sola modalità di spostamento o più modalità, eventualmente accompagnate da tragitti a piedi superiori a 10 minuti, ed interpretando le risposte incongruenti derivanti verosimilmente da un fraintendimento della domanda: in particolare, l’indicazione di più mezzi usati alternativamente in momenti diversi e non in sequenza durante un unico spostamento casa-lavoro tipo. Per evitare che tale equivoco si ripeta, nelle prossime edizioni del questionario la domanda sarà riformulata in modo più chiaro.

I dati della Tabella 6 evidenziano che il 78,6% dei rispondenti utilizza una sola modalità di spostamento per recarsi al lavoro e il restante 21,4% una combinazione di più mezzi.

Tra gli spostamenti monomodali, la quota relativamente più consistente è rappresentata da quelli effettuati in automobile (29,7%), seguita dagli spostamenti a piedi (15%), in moto/scooter (13,6%), bicicletta/monopattino (9,2%). I mezzi privati a motore (auto+moto/scooter) arrivano così a coprire il 43,3% del totale, quelli effettuati con modalità “attive” un significativo 24,1%.

Presi singolarmente i mezzi pubblici ottengono percentuali più basse (treno 6,2%, bus urbano 2,5%, tram 1,7%, bus extraurbano 0,4%), ma nell’insieme, e considerando anche l’uso combinato di più mezzi pubblici, sia arriva al 16,2% di spostamenti effettuati utilizzando solo il TPL. A questi si aggiunge una quota del 13,2% di spostamenti multimodali coperti in parte con mezzi pubblici, in parte con mezzi individuali (auto/moto o bicicletta) o in sharing, questi ultimi evidentemente utilizzati o per raggiungere dal punto di origine la fermata più vicina del TPL, o per coprire l’“ultimo miglio” dalla fermata del TPL al luogo di lavoro. In totale, quindi, gli utenti che si affidano al TPL per i loro spostamenti casa-lavoro sono il 29,4% degli intervistati.

L’uso dei mezzi in sharing rappresenta ancora una quota marginale: 0,2% da spostamenti monomodali e 0,6% da spostamenti multimodali, ma arriva al 2,08% (di cui l’1,54% bike sharing) se consideriamo le risposte di chi ha indicato modalità alternative ai mezzi abituali e le ulteriori varianti rilevate (2,6% sul totale degli spostamenti casa-lavoro del personale UNIFI), comprendenti combinazioni di mezzi privati e/o in sharing (es. auto per raggiungere dall’esterno l’area urbana e bicicletta in proprietà o mezzo in sharing per muoversi al suo interno). Tutto considerato, la sharing mobility, risulta praticata, sia pure saltuariamente, dal 2,4% dei partecipanti al questionario.

Tabella 6 - Mezzi utilizzati nello spostamento casa-lavoro – sintesi da elaborazione dati

		Frequenza	%
Mezzi privati a motore	Automobile	887	29,7
	Motociclo/scooter	405	13,6
	Totale	1.292	43,3
Mobilità elementare	Bici/monopattino	273	9,2
	Piedi	447	15
	Totale	720	24,1
Taxi, mezzi in sharing	Taxi	1	0
	Scooter sharing	1	0
	Bike sharing	1	0
	Monopattino sharing	3	0,1
	Totale	6	0,2
TPL	Treno	186	6,2
	Bus extra-urbano	13	0,4
	Bus urbano	74	2,5
	Tram	52	1,7
	Totale	325	10,9
Combinazione di mezzi	Bici+TPL	77	2,6
	Mezzi a motore+TPL	307	10,3
	Sharing+TPL	19	0,6
	Mezzi TPL	159	5,3
	Altre combinazioni	77	2,6
	Totale	639	21,4
Totale		2.982	100

Le percentuali di cui sopra, relative a tutti gli spostamenti casa-lavoro verso qualsiasi sede UNIFI, variano notevolmente da sede a sede, sia che si trovino al di fuori del Comune di Firenze che in diverse zone della città (v. Tabelle 7-8).

In particolare, l'uso dell'automobile per gli spostamenti monomodali verso il luogo di lavoro risulta di ca. 5 punti al di sotto della media per le sedi ubicate nel Comune di Firenze (25% contro il 29,7%) e al di sopra in tutti gli altri comuni, arrivando al 48,3% per la sede di Prato e addirittura al 53% per quelle di Sesto Fiorentino-Calenzano¹⁵. Se consideriamo anche l'uso di moto/scooter, la quota di spostamenti casa-lavoro effettuati con mezzi privati a motore verso Sesto F.no-Calenzano raggiunge quasi i 2/3 del totale (66,4) e il 58,6% verso Prato (contro il 39% di Firenze).

Nel complesso il TPL (considerato sia negli spostamenti monomodali, che nella combinazione di più mezzi pubblici o di mezzi pubblici e altre modalità di trasporto) risulta utilizzato abitualmente dal 31,1% dei rispondenti diretti alle sedi di Firenze (rispetto alla media del 29,4%), e ben dal 37,8% di chi lavora al Centro Universitario Città di Prato (la cui sede, lo ricordiamo, è a pochi metri dalla stazione ferroviaria di Prato Porta al Serraglio). Nei campus di Sesto F.no e Calenzano, che soffrono di carenze strutturali del servizio TPL su gomma, aggravati da frequenti disservizi nella fornitura delle corse programmate, la percentuale scende al 19,5%, ovvero di quasi 10 punti rispetto alla media.

¹⁵ A Empoli la percentuale è ancora più alta (75%), ma il dato è meno rilevante, in ragione del numero molto basso di dipendenti che hanno risposto al questionario afferenti a tale sede.

Tabella 7 - Mezzi utilizzati nello spostamento casa-lavoro per comune di destinazione

		Firenze		Sesto F.no Calenzano		Prato		Pistoia		Empoli		Altro		Totale UNIFI	
		Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Mezzi privati a motore	Automobile	600	25	230	53	14	48,3	6	42,9	3	75	34	33,7	887	29,7
	Moto/scooter	336	14	58	13,4	3	10,3	1	7,1	1	25	6	5,9	405	13,6
	Totale	936	39	288	66,4	17	58,6	7	50	4	100	40	39,6	1292	43,3
Mobilità elementare	Bici /monopatt.	233	9,7	33	7,6	0	0	0	0	0	0	7	6,9	273	9,2
	Piedi	414	17,3	17	3,9	0	0	0	0	0	0	16	15,8	447	15
	Totale	647	27	50	11,5	0	0	0	0	0	0	23	22,8	720	24,1
Taxi, mezzi in sharing	Taxi	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	Scooter sharing	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	Bike sharing	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	Monopattino sh.	2	0,1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	0,1
	Totale	5	0,2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	6	0,2
TPL	Treno	165	6,9	9	2,1	2	6,9	1	7,1	0	0	9	8,9	186	6,2
	Bus extra-urb.	10	0,4	2	0,5	0	0	0	0	0	0	2	2	13	0,4
	Bus urbano	62	2,6	10	2,3	0	0	0	0	0	0	11	10,9	74	2,5
	Tram	51	2,1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	52	1,7
	Totale	288	12	21	4,9	2	6,9	1	7,1	0	0	5	5	325	10,9
Combinaz. di mezzi	Bici+TPL	62	2,6	12	2,8	1	3,4	0	0	0	0	4	4	77	2,6
	Auto/moto.+TPL	260	10,8	26	6	5	17,2	5	35,7	0	0	24	23,8	307	10,3
	Sharing+TPL	17	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	19	0,6
	Mezzi TPL	121	5	30	6,9	3	10,3	0	0	0	0	11	10,9	159	5,3
	Altre combinaz.	64	2,7	7	1,6	1	3,4	1	7,1	0	0	4	4	77	2,6
	Totale	524	21,8	75	17,3	10	34,5	6	42,9	0	0	24	23,8	639	21,4
Totale		2400	100	434	100	29	100	14	100	4	100	101	100	2	100

Per quanto riguarda gli spostamenti interamente affidati a modalità “attive”, tutte le sedi al di fuori del Comune di Firenze registrano percentuali al di sotto della media UNIFI del 24,1% (tra cui spicca, comunque, il dato non irrilevante dell’11,5% - di cui il 7,6% relativo agli spostamenti in bicicletta – di Sesto F.no-Calenzano) o nulle (è il caso di Prato e delle sedi a Empoli e Pistoia), a fronte del 27% (9,7% in bicicletta + 17,3% a piedi) del capoluogo regionale. A tale risultato eclatante contribuiscono in modo decisivo le sedi ubicate all’interno della ZTL nelle zone che abbiamo denominato “Centro Storico” e “Architettura”, verso cui rispettivamente il 34,9% e il 37,5% degli spostamenti avviene a piedi o in bicicletta, e di Via della Torretta-San Salvi (“Psicologia”) con il 32,7%. Sopra la media anche le sedi di Agraria nella zona Cascine-Quaracchi-San Donnino (26,4%) e quelle di Novoli (24,8); di poco sotto “Santa Marta” (23,4), mentre a “Careggi” la percentuale scende al 19,2%.

L’uso di mezzi privati a motore per raggiungere il posto di lavoro supera la metà degli spostamenti complessivi generati dalle sedi di Firenze nelle zone “Careggi” (52,9%), “Santa Marta” (51,2) e “Agraria” (51,7%), ponendosi ben al di sopra non solo della media comunale (39%), ma anche di quella di tutte sedi UNIFI (43,3%). Prossima alla media generale è la situazione del polo “Novoli” (43,8%), mentre le percentuali calano sensibilmente per le sedi di “Psicologia” (34,7%) e soprattutto per quelle collocate nella ZTL di Firenze: “Architettura” con il 21,6% e “Centro storico” con il 20,2%. Quest’ultima zona si segnala anche perché è l’unica in cui, tra gli spostamenti effettuati con un mezzo privato a motore, l’uso di moto/scooter supera quello dell’automobile (11% contro 9,2%).

Quanto al 31,1% di spostamenti che includono l’uso di mezzi pubblici verso le sedi di Firenze, alzano la media, ancora una volta, le zone di “Architettura” (40,8%) e “Centro storico” (44,5%), seguite da “Psicologia” (32,6%), “Agraria” (32,3%) e “Novoli” (31,4%). Si collocano invece sotto la media sia comunale che generale (29,4%) le zone “Careggi” (27,7%) e “Santa Marta” (24,9%).

Tabella 8 - Mezzi utilizzati nello spostamento casa-lavoro per zone nel Comune di Firenze

		Careggi		Santa Marta		Architett.		Centro storico		Novoli		Psicologia		Agraria	
		Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Mezzi privati a motore	Automobile	269	36,4	82	33,6	11	12,5	75	9,2	78	28,5	14	28,6	64	36,8
	Moto/scooter	122	16,5	43	17,6	8	9,1	89	11	42	15,3	3	6,1	26	14,9
	Totale	391	52,9	125	51,2	19	21,6	164	20,2	120	43,8	17	34,7	90	51,7
Mobilità elementare	Bici /monopatt.	47	6,4	19	7,8	10	11,4	88	10,8	31	11,3	7	14,3	30	17,2
	Piedi	95	12,9	38	15,6	23	26,1	195	24	37	13,5	9	18,4	16	9,2
	Totale	142	19,2	57	23,4	33	37,5	283	34,9	68	24,8	16	32,7	46	26,4
Taxi, mezzi in sharing	Taxi	0	0	0	0	0	0	1	0,1	0	0	0	0	0	0
	Scooter sharing	0	0	0	0	0	0	1	0,1	0	0	0	0	0	0
	Bike sharing	0	0	1	0,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Monopattino sh.	1	0,1	0	0	0	0	1	0,1	0	0	0	0	0	0
	Totale	1	0,1	1	0,4	0	0	3	0,4	0	0	0	0	0	0
TPL	Treno	38	5,1	6	2,5	8	9,1	95	11,7	9	3,3	5	10,2	1	0,6
	Bus extra-urb.	0	0	0	0	1	1,1	8	1	1	0,4	0	0	0	0
	Bus urbano	9	1,2	5	2	1	1,1	41	5	3	1,1	1	2	2	1,1
	Tram	33	4,5	1	0,4	0	0	13	1,6	4	1,5	0	0	0	0
	Totale	80	10,8	12	4,9	10	11,4	157	19,3	17	6,2	6	12,2	3	1,7
Combinaz. di mezzi	Bici+TPL	9	1,2	5	2	4	4,5	25	3,1	8	2,9	1	2	10	5,7
	Auto/moto.+TPL	76	10,3	23	9,4	14	15,9	95	11,7	32	11,7	5	10,2	14	8
	Sharing+TPL	3	0,4	3	1,2	3	3,4	6	0,7	1	0,4	0	0	1	0,6
	Mezzi TPL	29	3,9	10	4,1	1	1,1	51	6,3	22	8	2	4,1	2	1,1
	Altre combinaz.	8	1,1	8	3,3	4	4,5	28	3,4	6	2,2	2	4,1	8	4,6
	Totale	125	16,9	49	20,1	26	29,5	95	11,7	69	25,2	10	20,4	35	20,1
Totale		739	100	244	100	88	100	205	25,2	274	100	49	100	174	100

Distanze degli spostamenti casa-lavoro

La distribuzione delle distanze tra il domicilio e il luogo di lavoro è più o meno la stessa anche al variare del ruolo. Solo il 12% degli intervistati percorre una distanza minima per raggiungere il luogo di lavoro (fino a 2 km), mentre oltre il 23% percorre da 2 a 5 km e altrettanti sono quelli che ne percorrono da 5 a 10. Pertanto, oltre la metà dei rispondenti (58,5%) percorre una distanza dal luogo di lavoro al massimo di 10 km. Solo il 14,7% percorre la distanza maggiore, oltre i 40 km.

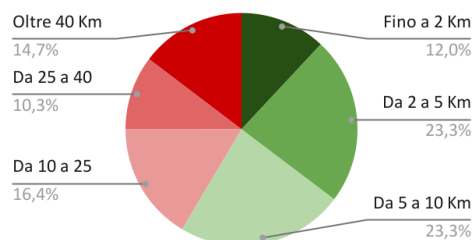
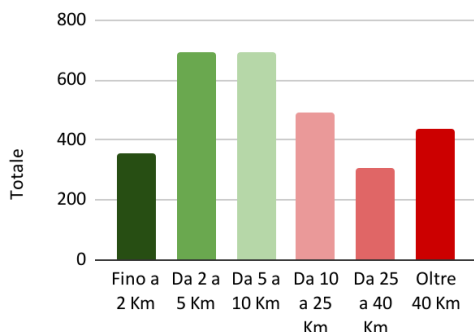
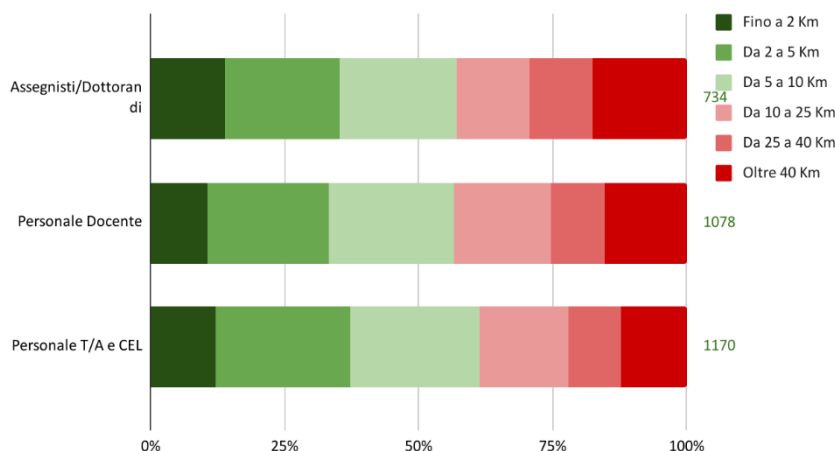
Grafici 9a/9b - Distanza luogo lavoro (solo andata)


Grafico 10 - Distanza dal luogo di lavoro (solo andata) per ruolo


Come è facilmente comprensibile, la distanza chilometrica tra il domicilio e il luogo di lavoro si riflette, al netto delle altre variabili in gioco legate alla disponibilità di mezzi e servizi di trasporto e alle propensioni individuali, nelle scelte modali.

Tabella 9 – Mezzi utilizzati nello spostamento casa-lavoro per distanza

		< 2 Km		2-5 Km		5-10 Km		10-25 km		25-40m		> 40 Km		Totale	
		Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Mezzi privati a motore	Automobile	23	6,4	130	18,7	248	35,7	260	53,1	138	44,8	88	20,1	887	29,7
	Moto/scooter	16	4,5	128	18,4	136	19,6	93	19	28	9,1	4	0,9	405	13,6
	Totale	39	10,9	258	37,1	384	55,3	353	72	166	53,9	92	21	1292	43,3
Mobilità elementare	Bici /monopatt.	33	9,2	132	19	93	13,4	14	2,9	1	0,3	0	0	273	9,2
	Piedi	248	69,5	168	24,2	31	4,5	0	0	0	0	0	0	447	15
	Totale	281	78,7	300	43,2	124	17,9	14	2,9	1	0,3	0	0	720	24,1
Taxi, mezzi in sharing	Taxi	1	0,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	Scooter sharing	0	0	0	0	1	0,1	0	0	0	0	0	0	1	0
	Bike sharing	0	0	1	0,1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	Monopattino sh.	1	0,3	1	0,1	1	0,1	0	0	0	0	0	0	3	0,1
	Totale	2	0,6	2	0,3	2	0,3	0	0	0	0	0	0	6	0,2
TPL	Treno	3	0,8	4	0,6	6	0,9	25	5,1	43	14	105	24	186	6,2
	Bus extra-urb.	0	0	0	0	0	0	3	0,6	5	1,6	5	1,1	13	0,4
	Bus urbano	7	2	32	4,6	27	3,9	7	1,4	1	0,3	0	0	74	2,5
	Tram	6	1,7	22	3,2	20	2,9	3	0,6	1	0,3	0	0	52	1,7
	Totale	16	4,5	58	8,3	53	7,6	38	7,8	50	16,2	110	25,1	325	10,9
Combinaz. di mezzi	Bici+TPL	2	0,6	19	2,7	18	2,6	7	1,4	6	1,9	25	5,7	77	2,6
	Auto/moto.+TPL	6	1,7	23	3,3	61	8,8	46	9,4	60	19,5	111	25,3	307	10,3
	Sharing+TPL	1	0,3	2	0,3	2	0,3	1	0,2	3	1	10	2,3	19	0,6
	Mezzi TPL	6	1,7	17	2,4	35	5	21	4,3	16	5,2	64	14,6	159	5,3
	Altre combinaz.	4	1,1	16	2,3	15	2,2	10	2	6	1,9	26	5,9	77	2,6
	Totale	19	5,3	77	11,1	131	18,9	85	17,3	91	29,5	236	53,9	639	21,4
Totale		357	100	695	100	694	100	490	100	308	100	438	100	2982	100

Dalla Tabella 9 appare chiara la corrispondenza fra spostamenti brevi e ricorso alla mobilità elementare (anche se il 2,9% del campione dichiara di usare la bicicletta come mezzo principale anche per spostamenti nella fascia 10-25 km) e come l'uso di mezzi combinati aumenti con l'aumento della distanza. Tra i mezzi privati a motore, l'uso di moto/scooter è sempre minoritario rispetto a quello dell'auto, salvo che nella fascia 2-5 km in cui è sostanzialmente equivalente (18,4% contro il 18,7% dell'auto). Tra i 10 e i 25 km i mezzi privati a motore coprono da soli il 72% degli spostamenti (di cui il 53,1% in automobile).

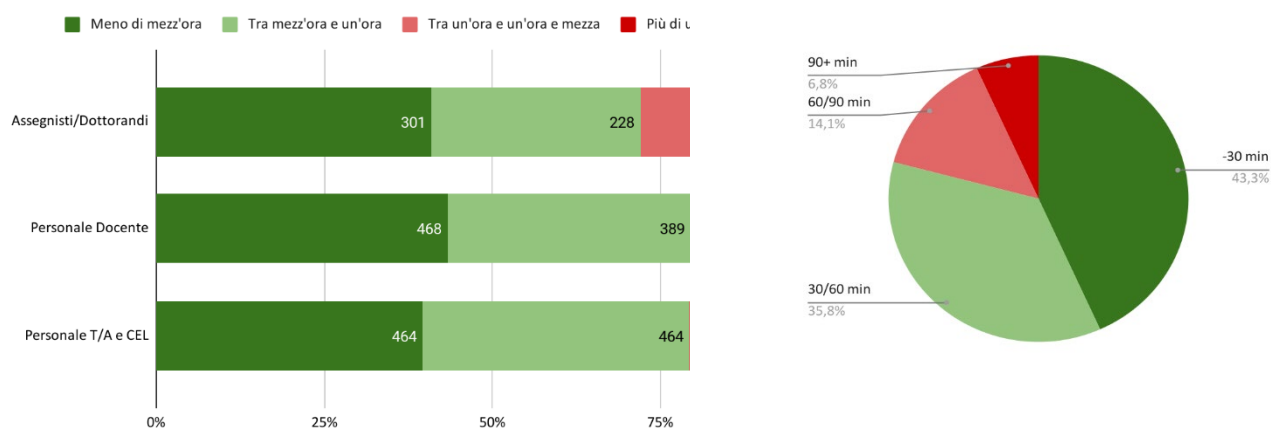
Il TPL si dimostra competitivo con i mezzi privati a motore solo su distanze medio-lunghe, raccogliendo il 43,8% degli utenti sulla fascia 25-40 km (solo un punto percentuale in meno rispetto all'automobile, a cui va però ad aggiungersi ancora un 9% di spostamenti effettuati in moto/scooter) e il 73% nella fascia oltre i 40 km. Al di sotto dei 25 km, gli spostamenti in tutto o in parte coperti con mezzi di TPL risultano sempre abbondantemente inferiori della metà a quelli dei mezzi a motore privati.

In sintesi: fino a 5 km a prevalere sono le modalità attive; fra i 5 e i 40 km i mezzi privati a motore; oltre i 40 km il trasporto pubblico (da solo o in combinazione con altri mezzi). Un dato interessante è che fino a 10 km, comunque, TPL+mobilità attiva superano in percentuale gli spostamenti monomodali effettuati in automobile (42,2% contro 35,7%).

Tempi di spostamento

Distanza e mezzi utilizzati sono i fattori che determinano i tempi di spostamento casa-lavoro, per i quali si registra una situazione analoga, fra le varie categorie di lavoratori, a quella riferita alla distanza, con il 77,6% dei rispondenti che dichiara di impiegare fino a un'ora per raggiungere il luogo di lavoro: di questi, il 41,4% impiega meno di mezz'ora e il 36,2% tra mezz'ora e un'ora.

Grafici 11a/11b - Tempo impiegato casa-lavoro (per ruolo e totale)



Lo spostamento casa-lavoro è peraltro condizionato da esigenze personali che vincolano il percorso. Sul tragitto d'andata, infatti, l'81% dei rispondenti dichiara di non effettuare soste, mentre al ritorno ben il 48% dichiara di effettuare soste prima di tornare a casa.

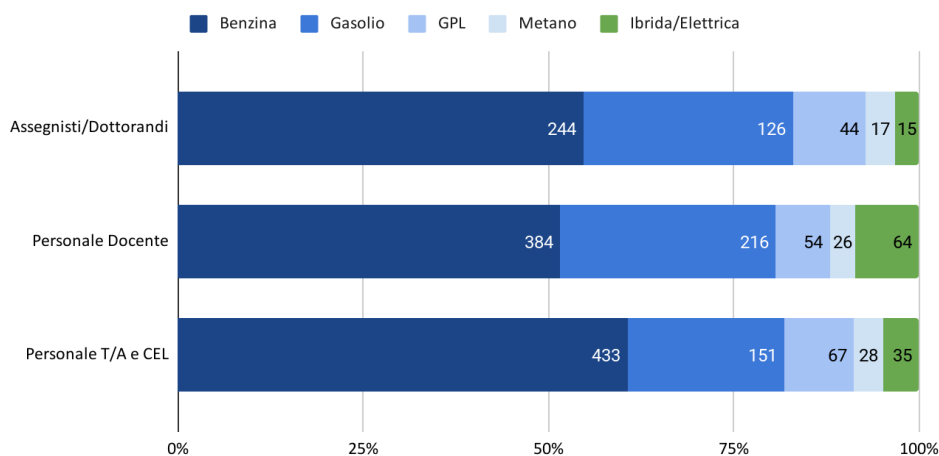
2.3.1.2.1. Approfondimenti sull'uso dell'automezzo privato

Alimentazione del veicolo utilizzato

Fra chi usa abitualmente un automezzo privato per recarsi al lavoro, l'alimentazione a benzina è la più diffusa, con percentuali comprese tra il 50% e il 60%. Segue il gasolio con valori compresi tra il 20% e il 30%. In linea tra loro gli altri due carburanti: GPL e metano.

I mezzi di tipo ibrido/elettrico sono relativamente più diffusi fra il personale docente rispetto al personale T/A e CEL e agli assegnisti/dottorandi.

Grafico 12 - Tipo di alimentazione dei mezzi privati a motore.



Opzioni e tempi di parcheggio

L'uso del parcheggio aziendale è più frequente per le categorie più strutturate del personale (personale docente e T/A e CEL) e si aggira intorno al 70%. Per assegnisti/dottorandi l'uso più ricorrente è quello del parcheggio gratuito su strada (50%), seguito da quello del parcheggio aziendale (circa 40%), ma vengono utilizzati anche aree di sosta a pagamento.

Grafico 13 - Tipologia dei parcheggi utilizzati.

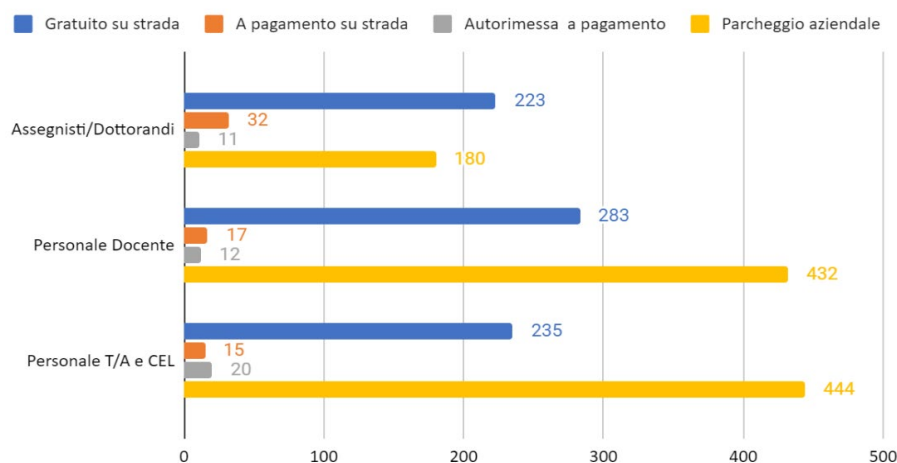
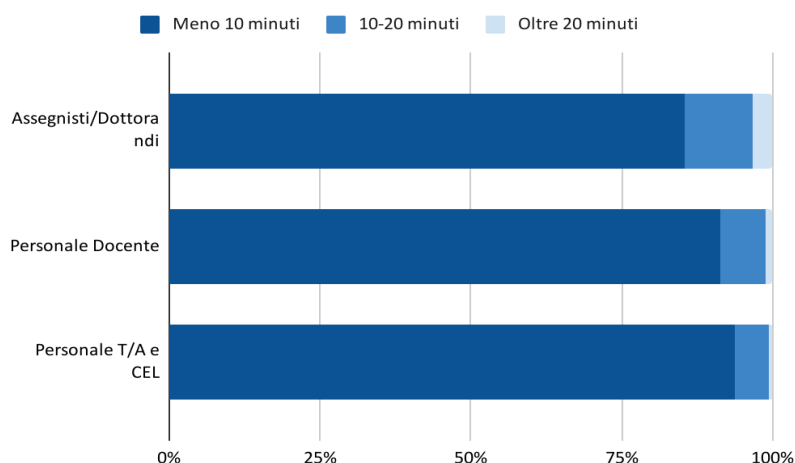


Grafico 14 - Tempo medio impiegato per la ricerca del parcheggio



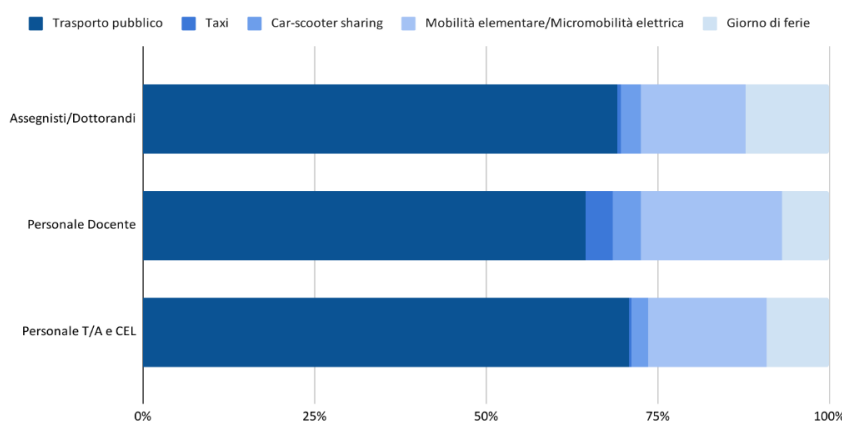
Il tempo medio per la ricerca del parcheggio è in larga parte dei casi contenuto all'interno dei 10 minuti. Per circa un 10% degli assegnisti/dottorandi il tempo supera la soglia dei 10 minuti, anche perché come visto in precedenza è minore il ricorso a parcheggi aziendali.

Opzioni alternative in caso d'impossibilità all'uso dell'auto

In caso di impossibilità d'uso del mezzo privato a motore, gli intervistati hanno risposto in modo abbastanza uniforme, seppur con differenze tra i ruoli. Il 70% degli assegnisti/dottorandi e del personale T/A sceglierebbe il trasporto pubblico, mentre nel caso del personale docente la percentuale si riduce al 64%. Nella quota residuale sono state indicate come alternative principali la mobilità elementare/micromobilità elettrica (prevalentemente da personale docente, con valori intorno al 20%) e la fruizione di una giornata di ferie (prevalentemente da assegnisti/dottorandi e personale TA e CEL, con valori intorno al 15%).

Il ricorso al taxi rappresenta per questi ultimi ruoli un'opzione di scarso interesse, tanto da risultare inferiore all'1%, diversamente dal personale docente che lo prende in considerazione nel 4% dei casi. L'uso di mezzi in modalità sharing è contemplato solo per un valore di poco superiore al 2% per assegnisti/dottorandi e personale T/A e per il 4% per il personale docente.

Grafico 15 - Alternative al mezzo privato (se non disponibile)



2.3.1.2.2. Approfondimenti sull'uso del TPL

Cambi tra mezzi pubblici

A chi utilizza mezzi di trasporto pubblico (treno, bus extraurbani e urbani, tram) è stato chiesto se effettuano cambi, ed eventualmente quanti, durante il tragitto. I 587 utenti del treno non effettuano in generale cambi sulla tratta. Infatti, nell'81% dei casi il percorso viene effettuato senza cambi ed è quasi assente il caso in cui siano più di due i cambi.

Per gli utenti dei bus e del tram, invece l'impiego di un solo mezzo per coprire il tragitto casa-lavoro è possibile solo per il 58% degli intervistati, mentre sono l'8% coloro che ne effettuano anche più di due.

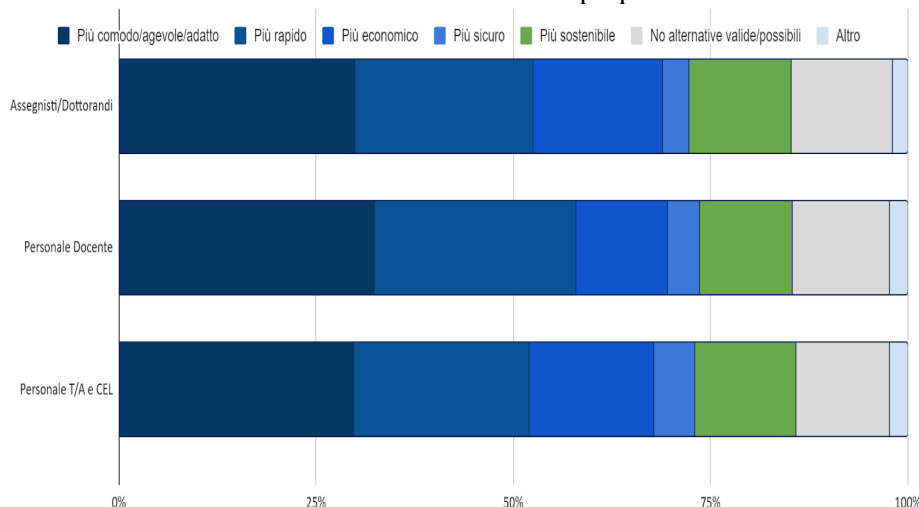
2.3.1.3. MOTIVAZIONE DELLA SCELTA DEL MEZZO ABITUALE E GRADO DI SODDISFAZIONE

Motivazione

Le motivazioni relative alla scelta del mezzo, o combinazione dei mezzi, impiegati per raggiungere il luogo di lavoro sono differenti. Tra queste, le seguenti sono particolarmente ricorrenti:

1. chi sceglie di andare a piedi o usare la bicicletta è motivato soprattutto dalla maggiore autonomia di movimento, dalla minore e più rapida durata del viaggio, dalla minore spesa e dalla possibilità di fare movimento fisico e di contribuire alla sostenibilità ambientale
2. chi utilizza l'automobile intende beneficiare della comodità e autonomia del viaggio, della possibilità di una migliore organizzazione familiare
3. chi sceglie il trasporto pubblico è motivato soprattutto dalla minore spesa rispetto al mezzo privato, dalla necessità di evitare le zone con restrizioni di accesso nel tragitto, dall'efficienza del servizio.

Grafico 16 – Motivazioni ricorrenti della propria scelta modale

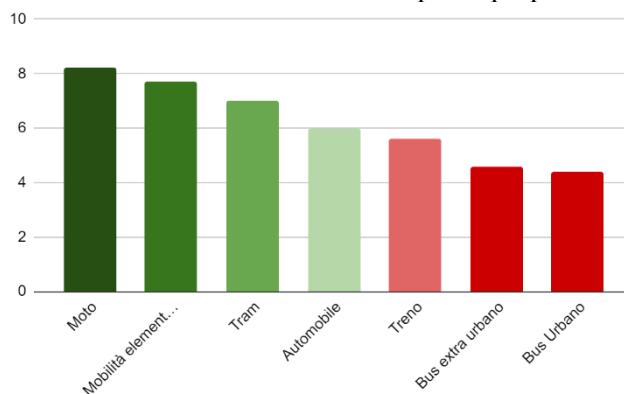


Livello di soddisfazione sulle modalità abituali di spostamento

I mezzi prevalentemente utilizzati per recarsi al lavoro, ovvero moto e automobili, sono anche quelli di cui gli intervistati si dichiarano maggiormente soddisfatti, insieme alla mobilità elementare e al tram. Il punteggio medio più alto è raggiunto infatti dalla mobilità con moto/scooter (8), seguito in maniera molto ravvicinata dalla mobilità elementare (piedi/bici/monopattino). A seguire il tram con un punteggio di ordine 7 e l'automobile con un voto di sufficienza (6).

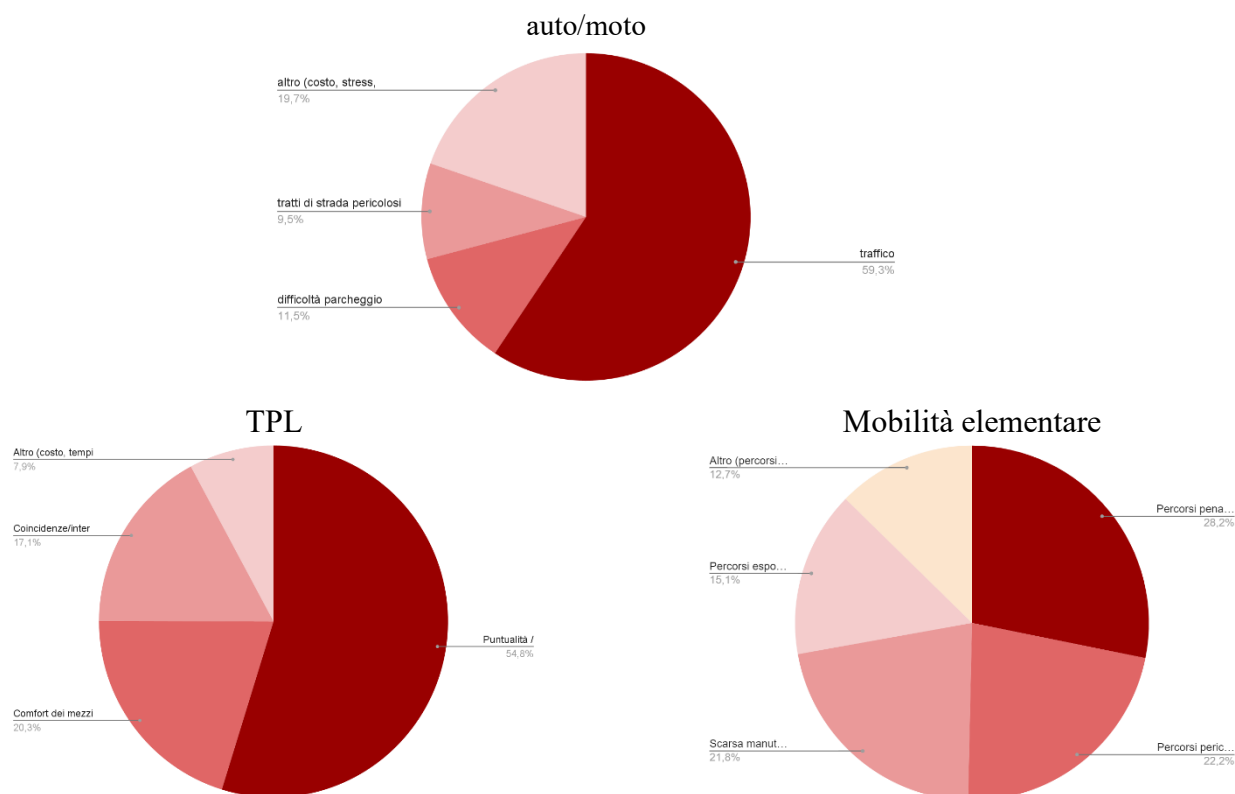
Nella graduatoria di soddisfazione seguono gli altri mezzi pubblici (diversi dal tram). Il treno raggiunge quasi un livello di sufficienza, mentre la valutazione dei bus extraurbani e urbani è decisamente negativa, con valori prossimi a 4.

Grafico 17 – Livello di soddisfazione per la propria scelta modale



Viceversa, chi si sposta in auto segnala la propria insoddisfazione per il traffico e lo stress conseguente, per i tempi e i costi (carburante, usura mezzo) che ne derivano, e per il fatto che si tratta di una modalità di trasporto ambientalmente non sostenibile. Gli intervistati che utilizzano il mezzo pubblico esprimono la propria insoddisfazione principalmente per l'inadeguata frequenza/regolarità dei servizi, i tempi di percorrenza e i costi di abbonamento. Infine, gli utenti della bicicletta o monopattino segnalano la propria insoddisfazione per la carenza di percorsi adatti e la mancanza di depositi o parcheggi per le bici.

Grafici 18a, b, c – Livello di soddisfazione per la propria scelta modale.



2.3.2. ANALISI DELLA PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO NEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

In questo capitolo sono raccolti i principali esiti dell'indagine e gli elementi descrittivi della mobilità del personale universitario con riferimento alle sezioni H-I del questionario.

2.3.2.1. DISPONIBILITÀ A CAMBIARE MEZZO/MODALITÀ DI SPOSTAMENTO

In particolare, nella sezione H veniva richiesto a coloro che nella sezione C non li avevano indicati tra le proprie scelte modali, a quali condizioni sarebbero stati disponibili a usare il TPL, la bicicletta, il car-pooling o i mezzi in sharing, dando la possibilità di rispondere “nessuna” o, in alternativa, di fornire fino a tre risposte da una lista. Per ottenere risultati più attendibili, era stata inoltre inserita, per ognuna delle succitate modalità di trasporto, un'ulteriore domanda per chi aveva manifestato la propria disponibilità condizionata a utilizzarli: “Se tali condizioni si realizzassero, con che probabilità ritiene che userebbe effettivamente il trasporto pubblico [la bicicletta / il car pooling / i mezzi in sharing] negli spostamenti casa-lavoro in una scala da 1 (per niente probabile) a 10 (estremamente probabile)?”

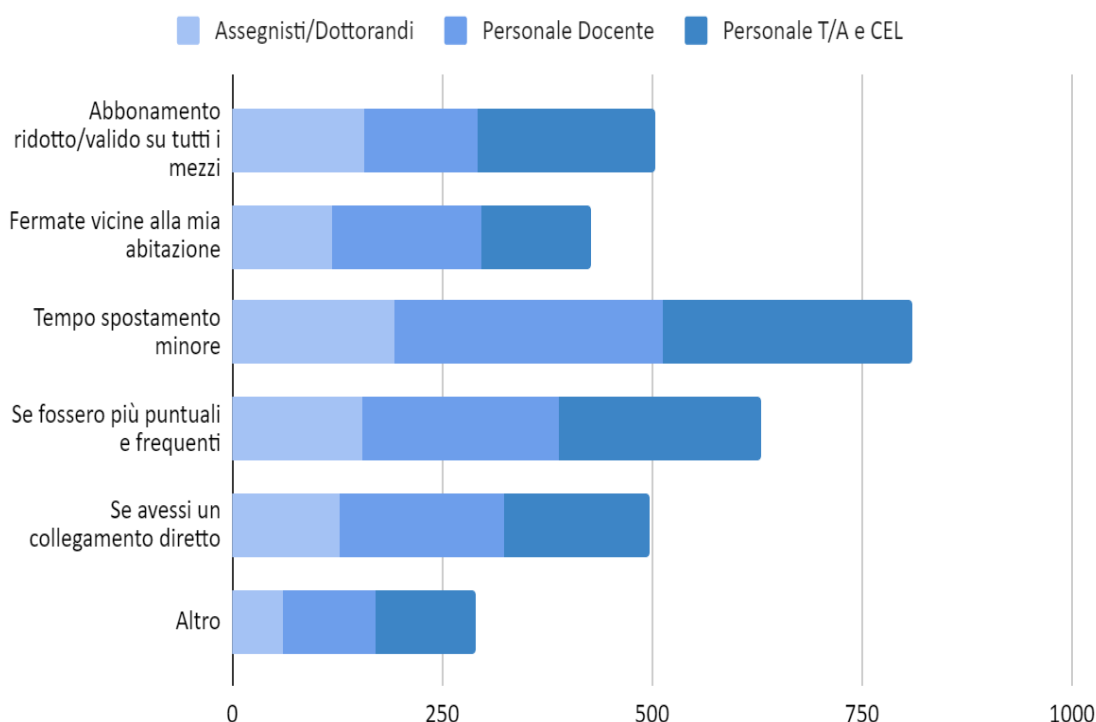
Si riporta di seguito l'analisi delle risposte ottenute, con una specifica attenzione a quelle fornite da chi abitualmente usa il proprio auto o motoveicolo come mezzo privilegiato per gli spostamenti casa-lavoro.

Propensione/disponibilità ad usare il TPL

Tra coloro che non ne fanno già uso, circa il 26% degli intervistati non prende in considerazione la possibilità di servirsi del TPL. Focalizzandosi su coloro che si muovono in auto e moto/scooter, tale percentuale scende al 18% con una significativa differenza tra auto (14,8%) e moto/scooter (24,5%).

In altre parole, chi si sposta abitualmente con modi alternativi all'automobile (in particolare piedi, bici e moto/scooter) è relativamente meno propenso a passare al TPL. Appare comunque significativo che quasi 3/4 del campione (74% ca.) manifesti, almeno in linea di principio, la disponibilità a farlo, indicando come condizioni principali, nell'ordine, la riduzione dei tempi di spostamento, una maggiore frequenza e puntualità dei mezzi e la possibilità di usufruire di un abbonamento ridotto e/o valido su tutti i mezzi. Qualora le condizioni indicate fossero realizzate, più della metà dei non contrari (ovvero il 39% ca. degli interpellati) ritiene molto probabile la sua scelta a favore del TPL (punteggio ≥ 8 su scala 10). Solo il 4,5% (pari al 3,3% dei rispondenti) lo ritiene invece in ogni caso improbabile (punteggio ≤ 3) andando di fatto ad aggiungersi al 26% degli "indisponibili". Mediamente, la disponibilità a passare al TPL è confermata dagli intervistati con il punteggio di 7,4 su scala 10.

Grafico 19 – Condizioni all'uso del TPL



Propensione/disponibilità ad usare la bicicletta per l'intero tragitto casa-lavoro

L'opzione di recarsi a lavoro in bicicletta è scartata dal 60% degli intervistati che già non ne fanno uso, soprattutto perché l'eccessiva distanza dal luogo di lavoro rende impraticabile tale opzione. Tra chi si sposta abitualmente in auto, la percentuale sale al 69%, mentre solo il 44% di chi usa la moto o lo scooter dichiara di essere indisponibile o impossibilitato a passare alla bicicletta.

Per il 40% che si dichiara in linea di principio disponibile al cambiamento, la condizione principale è rappresentata dal miglioramento e innalzamento della sicurezza delle piste ciclabili, seguita dalla possibilità di trovare posteggi dedicati e sicuri. Oltre alle condizioni riportate nella lista, agli intervistati era lasciata un'opzione aperta. È interessante segnalare come la risposta libera più ricorrente (11 occorrenze) sia quella relativa alla possibilità di disporre di docce e spogliatoi presso la sede di lavoro, che anticipa una domanda ad hoc inserita nella sezione I del questionario. Qualora le condizioni indicate fossero realizzate, ben più della metà dei non contrari (ovvero il 22,5% ca. degli interpellati) ritiene molto probabile la sua scelta a favore della bicicletta come mezzo principale per recarsi al lavoro (punteggio ≥ 8 su scala 10). Solo il 3,9% (pari all'1,5% dei rispondenti) lo ritiene invece in ogni caso improbabile (punteggio ≤ 3) andando di fatto ad aggiungersi a coloro che ritengono tale opzione modale non desiderabile o impraticabile. Mediamente, la disponibilità a passare al TPL è confermata dagli intervistati con il punteggio di 7,5 su scala 10.

Propensione/disponibilità ad usare il car pooling

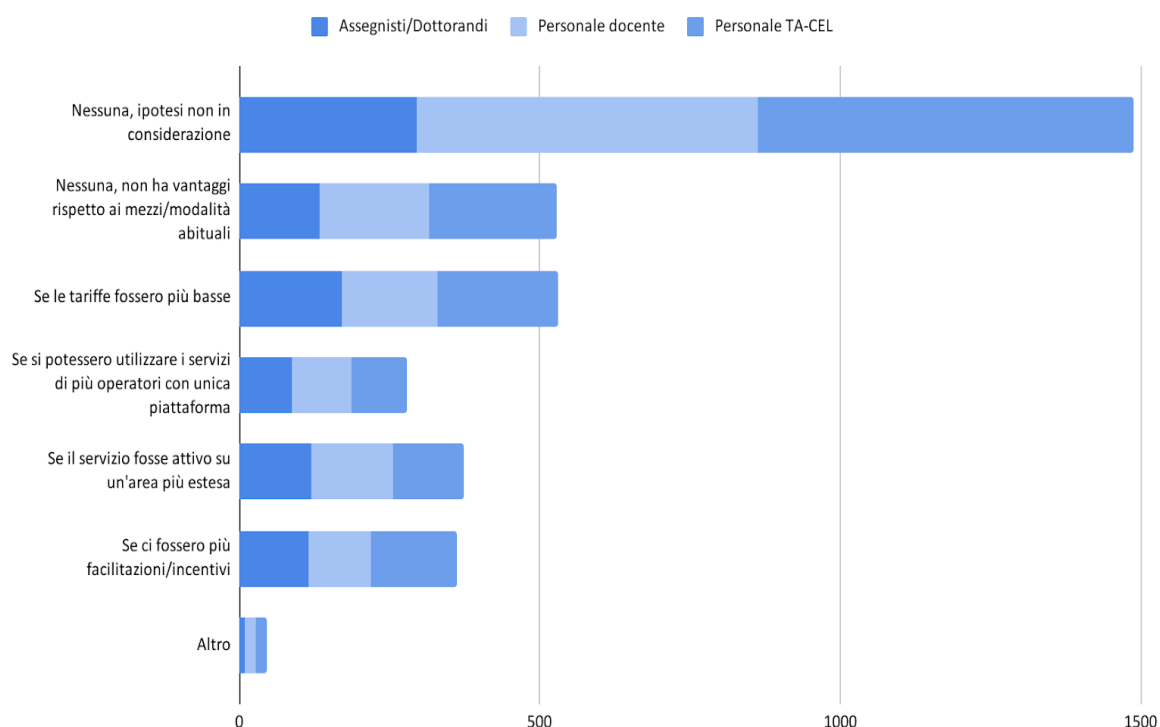
Il car-pooling, ovvero la scelta di condividere il viaggio, in modo organizzato, fra almeno tre persone, rappresenta ad oggi un'opzione di fatto non praticata tra il personale UNIFI (una sola persona ha infatti dichiarato di farne uso sulle 2.982 che hanno aderito al questionario). Per il 59,6% del campione si tratta di un'opzione che non è disponibile a utilizzare: percentuale che scende di quasi 7 punti (53%) tra coloro che abitualmente si spostano in automobile sul tragitto casa-lavoro.

Per il restante 40,4% (47% tra gli automobilisti), il car-pooling potrebbe rappresentare un'opzione interessante a condizione, innanzitutto, che il tempo di viaggio non si allunghi rispetto a quello abituale, che la condivisione del mezzo risulti economicamente vantaggiosa, che ci sia la possibilità di scegliere i compagni di viaggio, e che la piattaforma attraverso cui attivare la condivisione sia di facile utilizzo. Anche in questo caso, oltre alle condizioni riportate nella lista agli intervistati era lasciata un'opzione aperta. È interessante segnalare che mentre alcuni dichiarano di praticare già, in via informale, una forma di car-pooling con alcuni colleghi, un certo numero di intervistati (19) evidenzia la difficoltà a reperire compagni di viaggio provenienti dalla stessa zona di residenza e/o con orari di lavoro compatibili. Qualora le condizioni indicate fossero realizzate, meno di un terzo dei non contrari (ovvero il 12% ca. degli interpellati) ritiene molto probabile la sua scelta a favore del car-pooling (punteggio ≥ 8 su scala 10). Il 10% (pari al 4% dei rispondenti) lo ritiene invece in ogni caso improbabile (punteggio ≤ 3) andando di fatto ad aggiungersi al novero degli "indisponibili". Mediamente, la disponibilità a utilizzare il car-pooling è confermata dagli intervistati con un punteggio piuttosto scarso: 6,3 su scala 10.

Propensione/disponibilità ad usare mezzi in sharing

Come evidenziato in precedenza, soltanto il 2,4% delle risposte sui mezzi utilizzati per lo spostamento casa-lavoro (sezione C) comprendono almeno un mezzo in sharing (auto, scooter, bicicletta o monopattino). Per chi non li utilizza, sembra piuttosto difficile incentivare tale forma di mobilità, dal momento che prevalgono di gran lunga coloro che rispondono che in nessun caso farebbero ricorso all'uso di mezzi in sharing per recarsi al lavoro (ca. 2/3 degli interpellati, considerando sia chi scarta l'ipotesi in partenza, sia chi la esclude perché non vantaggiosa). Tra chi usa abitualmente l'auto la percentuale di contrari arriva al 68,7%. Tra i non contrari, le condizioni principali all'eventuale uso di tali servizi sono l'abbassamento delle tariffe e la loro estensione ad aree attualmente non coperte.

Grafico 20 – Condizioni all'uso di mezzi in sharing



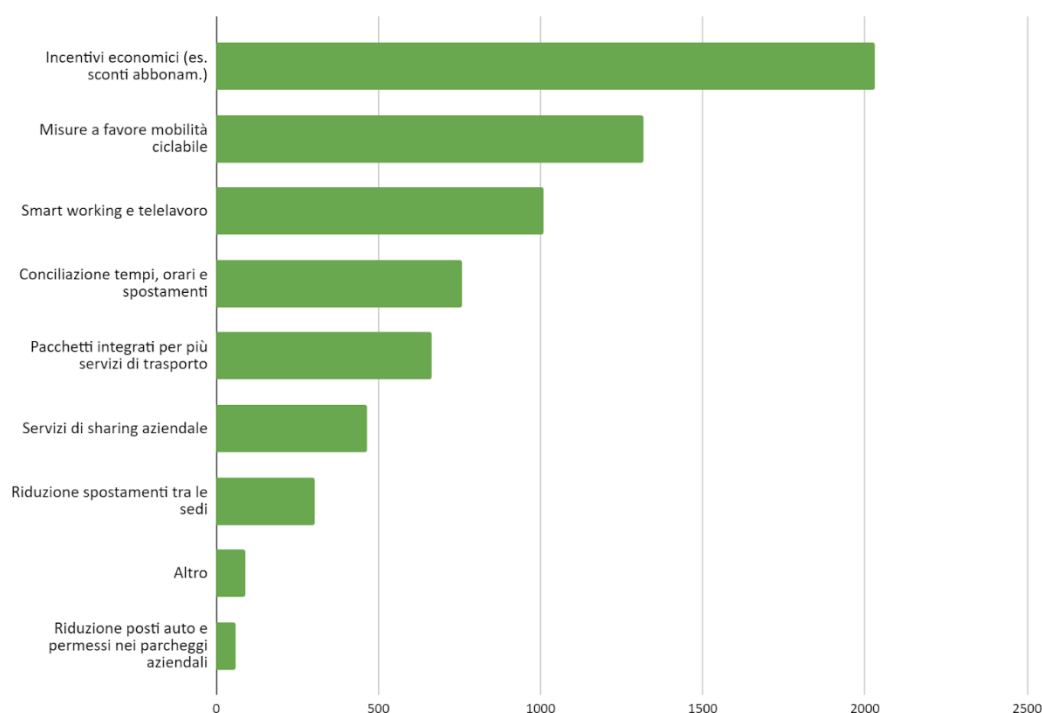
Comunque, se anche le condizioni indicate fossero realizzate, la disponibilità degli interpellati a fare uso dei mezzi in sharing negli spostamenti casa-lavoro risulta mediamente molto scarsa, seppur variabile in funzione del mezzo in condivisione: su scala 10, il punteggio medio più alto (e l'unico al di sopra della "sufficienza") è quello relativo al car sharing (6,4), seguito dai servizi di e-bike (5,15), scooter-sharing (4,21), bike sharing tradizionale (4,15) e monopattino (3,32).

2.3.2.2. MISURE UTILI A RENDERE GLI SPOSTAMENTI PIÙ SOSTENIBILI E PREVISIONI SULLA MOBILITÀ URBANA FUTURA

La sezione I del questionario sottoponeva agli interpellati alcune domande volte a comprenderne l'interesse e le aspettative rispetto all'obiettivo di rendere la mobilità casa-università più sostenibile. Tra le misure ritenute più utili allo scopo, spicca, con il 68%, l'introduzione di incentivi economici all'uso del trasporto pubblico, come la riduzione del costo degli abbonamenti. Seguono, le misure a favore della mobilità ciclabile per incentivare il bike-to-work, come la realizzazione presso le sedi UNIFI di posteggi bici protetti, spogliatoi e docce dedicati, ecc. (44%); quelle volte a sviluppare il lavoro a distanza (smart working e telelavoro) (33%) e a favorire la conciliazione di tempi/orari e spostamenti di lavoro (25%).

Riscuotono un certo favore anche gli sconti per i pacchetti integrati per l'uso di più mezzi pubblici (22%) e l'adozione di servizi di sharing aziendale (15%). Di contro, la riduzione dei posti auto aziendali e/o dei permessi per accedervi sono considerate misure poco efficaci (o non desiderabili).

Grafico 21 – Misure utili a rendere più sostenibili gli spostamenti dei dipendenti UNIFI



Da segnalare che, fra i commenti liberi, numerosi (22) sono stati quelli che hanno posto l'accento sulla necessità di ottenere servizi pubblici più frequenti e regolari per le sedi universitarie ed in particolare per il Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto F.no.

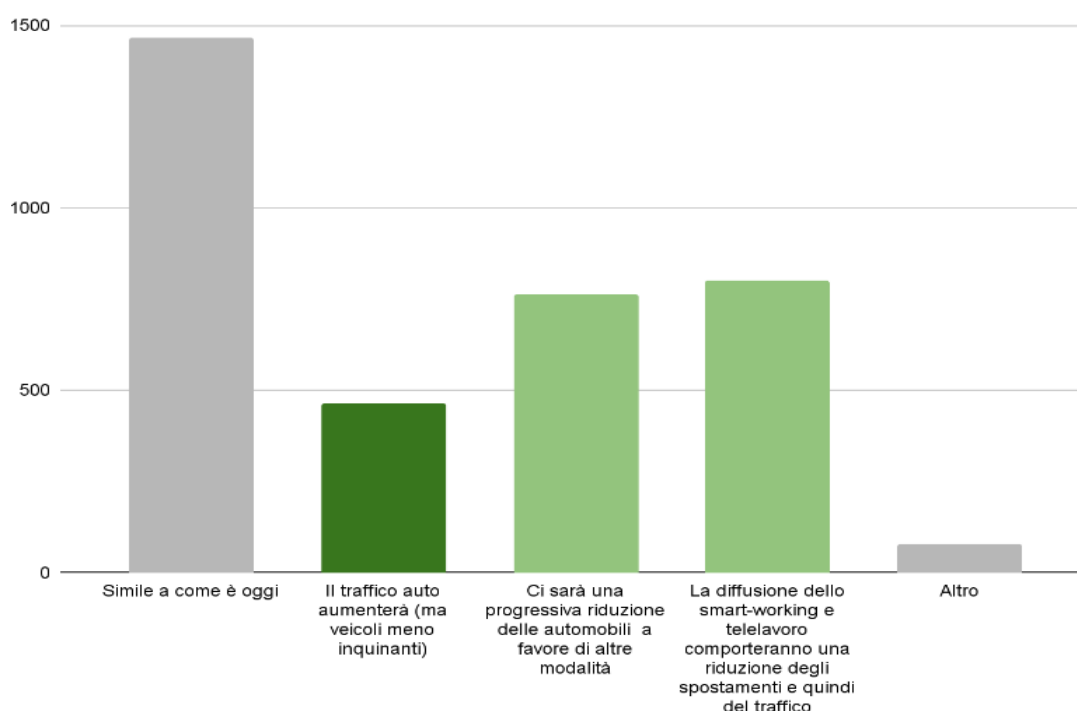
Se si valutano le risposte dal punto di vista del ruolo dei rispondenti, si evidenzia che la mobilità ciclabile e lo smart working/telelavoro incontrano un apprezzamento trasversale. In particolare, il personale docente dichiara di essere a favore soprattutto di misure a sostegno della mobilità ciclabile e dello sharing aziendale, oltre che alla riduzione degli spostamenti tra le sedi; mentre per il personale T/A e CEL lo smart

working/telelavoro risultano la misura più apprezzata insieme alla conciliazione tempi/orari degli spostamenti.

Dall'indagine emerge anche che l'88,7% degli intervistati troverebbero utile di implementare il sito istituzionale UNIFI con informazioni costantemente aggiornate sulla mobilità sostenibile e i servizi offerti dal trasporto pubblico.

Infine, agli intervistati è stato chiesto di esprimersi su come ritengono che si svilupperà la mobilità urbana nei prossimi 5 anni. Ne emerge un quadro contrastante con il 41% degli intervistati che ritiene che la situazione resterà simile a quella attuale, e una percentuale sostanzialmente equivalente (43%) che ritiene invece che si assisterà a una progressiva riduzione degli spostamenti grazie a una maggiore diffusione di forme di lavoro agile e a un maggiore utilizzo di altri mezzi, in sostituzione dell'auto privata. Un ulteriore 13% ritiene, invece, che il traffico automobilistico aumenterà ma in favore di veicoli meno inquinanti.

Grafico 22 – Scenari futuri della mobilità urbana



2.3.3. ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-UNIVERSITÀ DELLA COMPONENTE STUDENTESCA

Parallelamente alla raccolta dati sugli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti UNIFI, il LaGeS (Laboratorio di Geografia Sociale), ha condotto una ricerca con finalità scientifiche sulla domanda di mobilità degli studenti (coordinatrice: prof. Mirella Loda), di cui si presentano di seguito alcuni risultati, utili alle finalità del presente Piano.

Lo studio è stato impostato su un mix metodologico che comprende:

- la somministrazione di questionari standardizzati con ampio ricorso a domande aperte sulla mobilità (sistematica e non) e sulle pratiche urbane;
- interviste semistrutturate finalizzate principalmente ad agevolare l'interpretazione e la classificazione delle risposte alle domande aperte circa le pratiche urbane.

Caratteristiche del campione

Lo studio ha interessato un campione casuale di 2006 studenti (pari al 3,7% degli studenti iscritti). La rilevazione, condotta nel maggio 2022, si è svolta presso tutte le sedi didattiche dell'ateneo fiorentino.

Il campione è composto per il 62% da donne e per il 37% da uomini, una distribuzione per genere corrispondente a quella dell'universo degli studenti UNIFI, secondo i dati ufficiali¹⁶.

La distribuzione degli intervistati per scuola di appartenenza è riportata nella tabella seguente.

Il confronto con i dati ufficiali circa la distribuzione degli studenti per scuola evidenzia una sovrarappresentazione degli studenti di Ingegneria; nel complesso tuttavia tutte le Scuole sono ben rappresentate, in percentuale molto prossima all'effettiva ripartizione degli studenti per scuola.

Tabella 10 – Distribuzione degli studenti intervistati per Scuola di appartenenza

		N. interviste	% valida	% iscritti alla scuola sul totale studenti UNIFI*
Valido	Scuola di Agraria	32	1,6	3,5
	Scuola di Architettura	103	5,3	7,0
	Scuola di Economia e Management	182	9,3	11,6
	Scuola di Giurisprudenza	128	6,5	9,8
	Scuola di Ingegneria	397	20,3	9,8
	Scuola di Psicologia	132	6,7	4,6
	Scuola di Scienze della Salute Umana	261	13,3	17,6
	Scuola di Scienze Matematiche, Fisiche e Naturali	200	10,2	8,0
	Scuola di Scienze Politiche "Cesare Alfieri"	108	5,5	5,3
	Scuola di Studi Umanistici e della Formazione	415	21,2	23,4
	Totale	1958	100,0	
Missing		51		
	Totale	2009		

* Fonte: Bollettino di Statistica n. 12, 2022

Luogo di domicilio

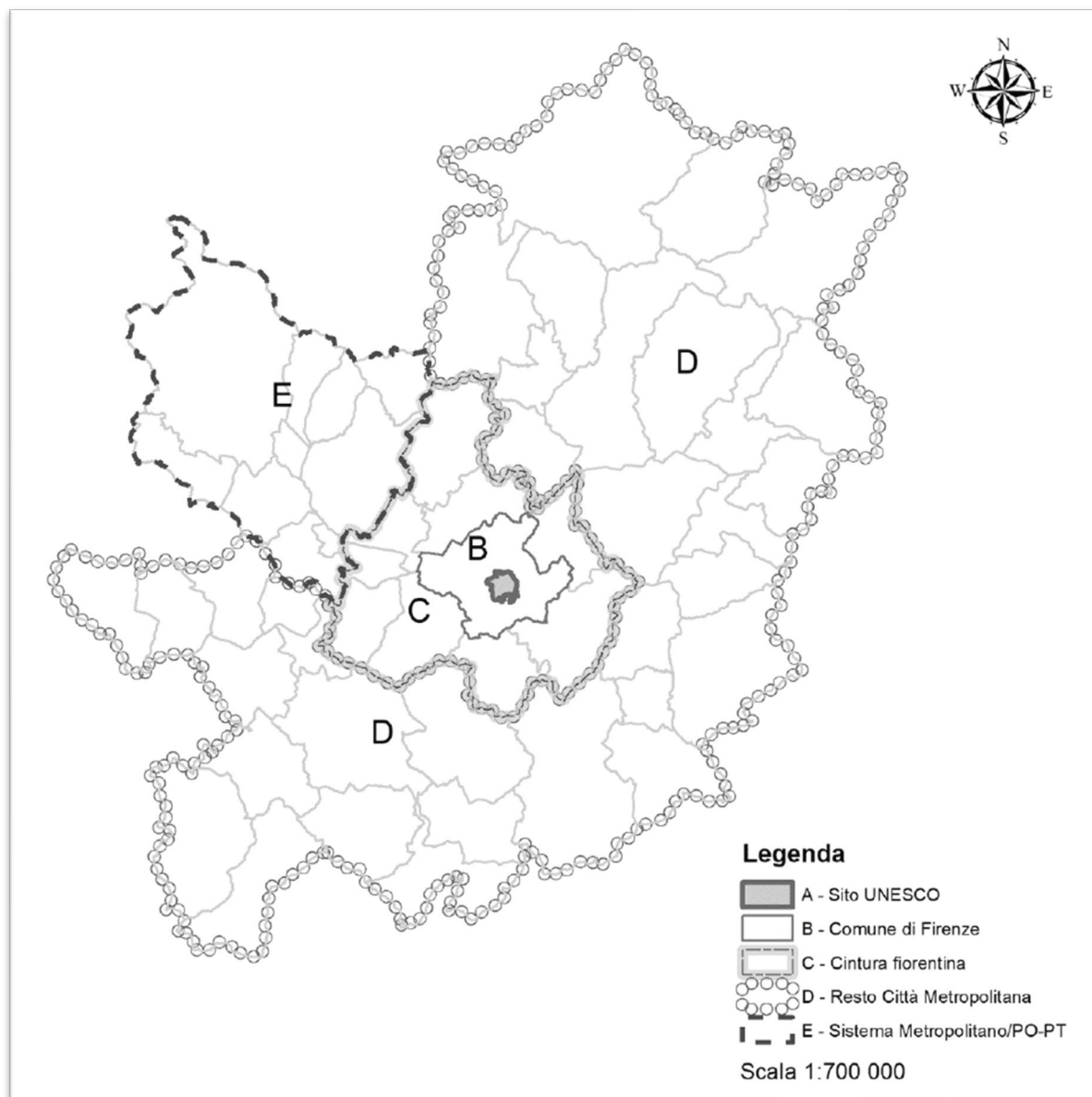
In base al luogo di domicilio effettivo gli studenti sono stati ripartiti in 6 categorie:

- Comune di Firenze
- Cintura fiorentina
- Resto della Città Metropolitana
- Comuni nelle province di Prato e Pistoia,
- Altri comuni della Toscana
- Altro.

¹⁶ Secondo i dati ufficiali dell'Ateneo la distribuzione per genere degli studenti UNIFI è 58,4% donne e 41,6% uomini (anno di riferimento 2021-22).

Quattro categorie (comune di Firenze, cintura fiorentina, altro comune della Città Metropolitana di Firenze, comune in provincia di Prato e Pistoia) corrispondono ad un'area metropolitana particolarmente ben collegata con Firenze attraverso mezzi pubblici, rappresentata nel Box 5.

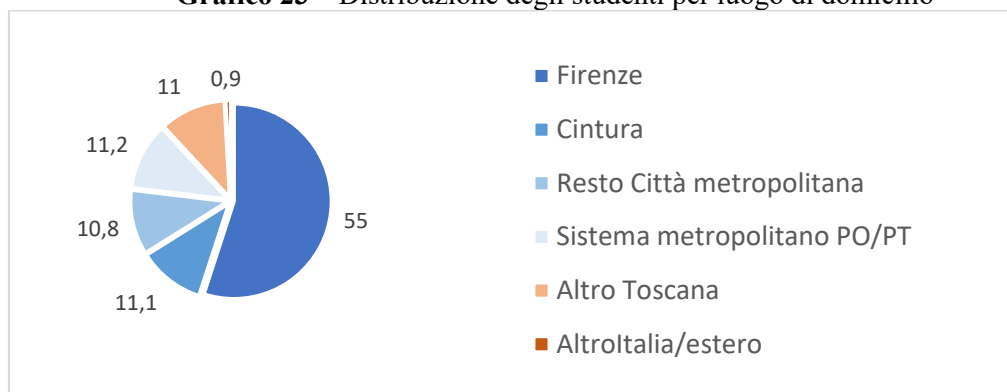
BOX 5 - Principali partizioni territoriali adottate per classificare il domicilio degli studenti



In quest'area abita poco meno del 90% degli studenti. Come evidenziato nel Grafico 23, oltre la metà degli studenti (55%) risiede nel comune di Firenze; sommando a questi coloro che vivono nei comuni della cintura urbana (porzione C della mappa) si raggiungono i 2/3 del totale; sommando a questi anche gli studenti che risiedono in altro comune della città metropolitana (porzione D) o in un comune del sistema metropolitano compreso nelle provincie di Prato e Pistoia (porzione E) si raggiunge l'88,7% del totale.

Gli studenti che risiedono nelle due restanti categorie (altro comune toscano, altro comune italiano o estero), pari al 17,3% del campione, possono con buona approssimazione considerarsi studenti "fuori sede"¹⁷.

¹⁷ Il valore è infatti sostanzialmente allineato al dato ufficiale degli studenti fuori sede (15%).

Grafico 23 – Distribuzione degli studenti per luogo di domicilio


Scelte modali negli spostamenti casa-università

Per recarsi all'università il 28% degli studenti utilizza la ferrovia. Raggiunge la città in treno il 20% degli studenti che risiedono nella cintura fiorentina ed il 75% di coloro che provengono dal sistema metropolitano PO/PT o dal resto della Città Metropolitana.

Solo il 2,9% degli studenti si serve di un bus extraurbano (prevalentemente in combinazione con altri mezzi pubblici). In questo gruppo rientrano quasi esclusivamente studenti che risiedono in comuni della Città Metropolitana esterni al sistema metropolitano FI-PO-PT).

Tabella 11 - Mezzi utilizzati nello spostamento casa-università – sintesi da elaborazione dati

		Frequenza	%
Mezzi privati a motore	Automobile	194	9,7
	Motociclo/scooter	180	9,0
	Totale	376	18,7
Mobilità elementare	Bici/monopattino	71	3,5
	Piedi	274	13,7
	Totale	345	17,2
Mezzi in sharing	Car sharing	6	0,003
	Scooter sharing	-	-
	Bike sharing	5	0,002
	Monopattino sharing	6	0,003
	Totale	17	0,008
TPL	Treno	358	17,9
	Bus extra-urbano	27	0,01
	Bus urbano	204	10,5
	Tram	262	13,1
	Totale	851	41,5
Combinazione di mezzi	Bici+TPL	-	-
	Mezzi a motore+TPL	-	-
	Sharing+TPL	-	-
	Mezzi TPL	385	19,1
	Altre combinazioni	21	1,0
	Totale	406	20,1
Missing		13	0,006
Totale		2006	100

Concentrando l'attenzione sulle modalità di spostamento all'interno dell'area di Firenze integrata dal Campus Sesto - quindi includendo nell'osservazione anche chi vi arriva in treno o con bus extraurbano - si ottiene la distribuzione riportata nella tabella 12. La tabella 13 evidenzia inoltre come tale distribuzione vari da sede a sede.

Tabella 12 - Mezzi utilizzati negli spostamenti studenteschi all'interno dell'area Firenze-Campus Sesto
– sintesi da elaborazione dati

		Frequenza	%	% valida
Mezzi privati a motore	Automobile	194	9,7	10,0
	Motociclo/scooter	201	10,0	10,4
	Totale	395	19,7	20,8
Mobilità elementare	Bicicletta propria	71	3,5	3,7
	Piedi	659	32,9	33,9
	Totale	730	36,4	37,6
TPL	Bus urbano	213	10,6	11,0
	Tram	407	20,3	21,0
	Bus+tram	167	8,3	8,6
	Totale	571	39,2	40,6
Mezzi in sharing	Auto+bici+monopattino sharing	30	1,5	1,5
Totale valido		1942	96,8	100,0
Missing		64	3,2	
Totale		2006	100	

Tabella 13 - Mezzi utilizzati negli spostamenti studenteschi all'interno dell'area Firenze-Campus Sesto, per sede – sintesi da elaborazione dati

			Auto	Moto/ scooter	Bici propria	Piedi	Bus	Tram	Bus + tram	Mezzi sharing	Totale
Sede	Morgagni-Careggi	Freq.	47	71	4	180	26	170	60	6	564
		%	8,3%	12,6%	0,7%	31,9%	4,6%	30,1%	10,6%	1,1%	100,0%
	Novoli	Freq.	84	51	19	126	39	124	40	8	491
		%	17,1%	10,4%	3,9%	25,7%	7,9%	25,3%	8,1%	1,6%	100,0%
	Centro/Santa Riparata	Freq.	1	0	1	17	6	8	6	1	40
		%	2,5%	0,0%	2,5%	42,5%	15,0%	20,0%	15,0%	2,5%	100,0%
	Centro/Via Laura	Freq.	7	16	18	122	45	34	22	0	264
		%	2,7%	6,1%	6,8%	46,2%	17,0%	12,9%	8,3%	0,0%	100,0%
	Centro/Via Capponi	Freq.	0	8	5	45	10	24	6	2	100
		%	0,0%	8,0%	5,0%	45,0%	10,0%	24,0%	6,0%	2,0%	100,0%
	Santa Teresa	Freq.	6	10	12	68	28	11	4	6	145
		%	4,1%	6,9%	8,3%	46,9%	19,3%	7,6%	2,8%	4,1%	100,0%
	Torretta	Freq.	7	13	8	51	27	4	3	4	117
		%	6,0%	11,1%	6,8%	43,6%	23,1%	3,4%	2,6%	3,4%	100,0%
	Santa Marta	Freq.	13	16	0	26	10	16	8	1	90
		%	14,4%	17,8%	0,0%	28,9%	11,1%	17,8%	8,9%	1,1%	100,0%
	Sesto Fiorentino	Freq.	16	8	2	12	19	11	12	1	81
		%	19,8%	9,9%	2,5%	14,8%	23,5%	13,6%	14,8%	1,2%	100,0%
	Altro	Freq.	12	7	0	7	3	5	6	0	40
		%	30,0%	17,5%	0,0%	17,5%	7,5%	12,5%	15,0%	0,0%	100,0%
Totale		Freq.	193	200	69	654	213	407	167	29	1932
		%	10,0%	10,4%	3,6%	33,9%	11,0%	21,1%	8,6%	1,5%	100,0%

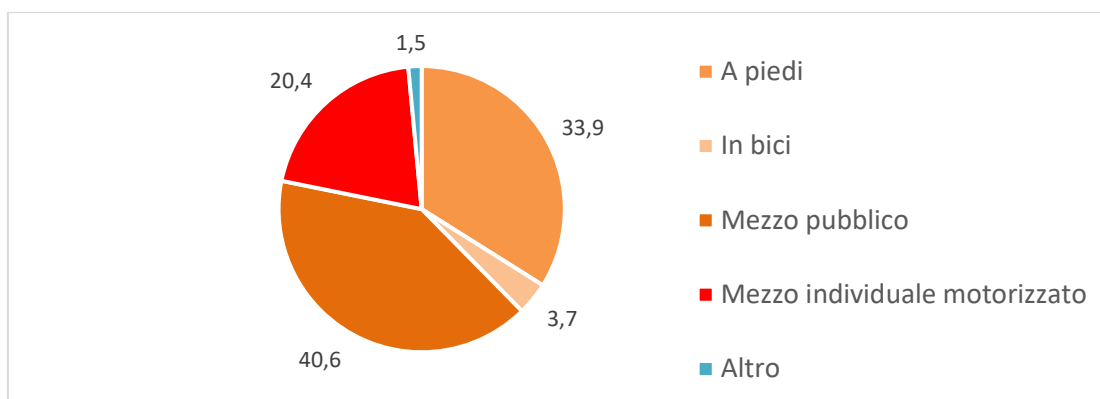
Il confronto tra le tabelle 11 e 12 mostra una perfetta corrispondenza del dato relativo alle automobili, dimostrando che chi usa tale mezzo lo fa tendenzialmente per coprire l'intero tragitto dalla propria origine (urbana o extra-urbana) a destinazione, sobbarcandosi eventualmente di un tratto a piedi per coprire la distanza fra il parcheggio e la sede universitaria. Gli spostamenti a piedi aumentano in effetti sensibilmente, risultando l'opzione preferita per coprire l'ultimo miglio da parte di chi giunge in città con il trasporto pubblico.

Per gli spostamenti entro l'area urbana Firenze-Campus Sesto quasi l'80% degli studenti opera una scelta modale sostenibile, raggiungendo l'università a piedi o in bicicletta (37,6%), con mezzo pubblico (40,6%); solo 1/5 si muove invece con mezzo motorizzato individuale, ripartito equamente tra auto (10%) e moto (10,4%).

È interessante osservare come questa distribuzione sia esattamente ribaltata rispetto alla ripartizione modale registrata dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile nel comune di Firenze, dove il 75% degli spostamenti viene effettuato in auto o moto contro il 25% di chi utilizza il trasporto pubblico o le biciclette¹⁸.

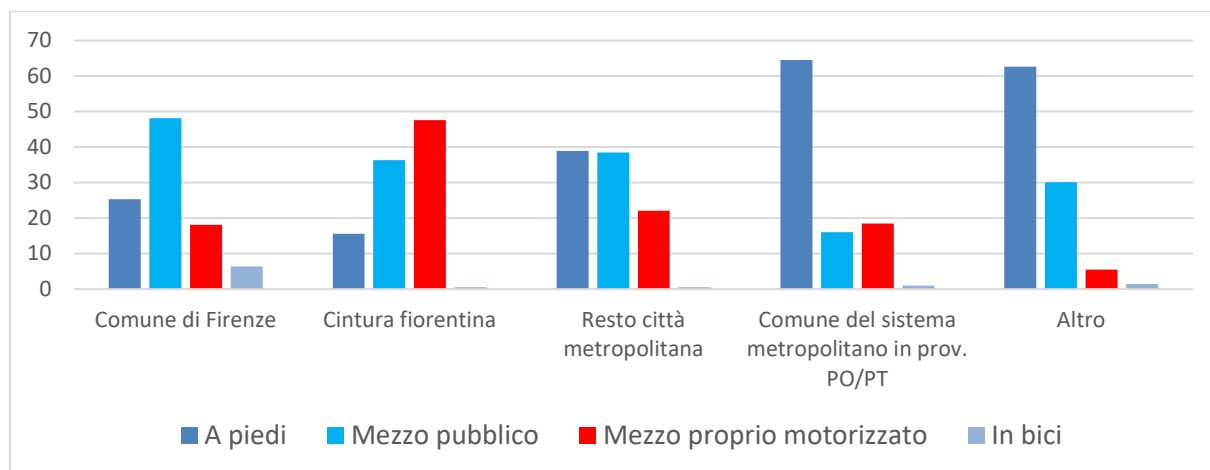
Incrociando il dato sulla scelta modale entro il comune di Firenze con il luogo di domicilio si ottiene la distribuzione riportata nel Grafico 24. La voce “altro” fa riferimento agli spostamenti effettuati con mezzi in sharing.

Grafico 24 – Modo di spostamento nell’area urbana Firenze-Campus Sesto



Incrociando il dato sulla scelta modale entro il comune di Firenze con il luogo di domicilio si ottiene la distribuzione riportata nel Grafico 25.

Grafico 25 – Modo di spostamento nell’area urbana Firenze-Sesto F.no, per luogo di domicilio



Gli studenti che vivono a Firenze (il gruppo numericamente più consistente) operano una scelta modale sostenibile nei 4/5 dei casi: raggiunge l’università a piedi il 25%, con mezzo pubblico il 48% ed il 6,4% in bicicletta (percentuale, comunque, sorprendentemente bassa); il 18% raggiunge invece l’università con mezzo individuale motorizzato.

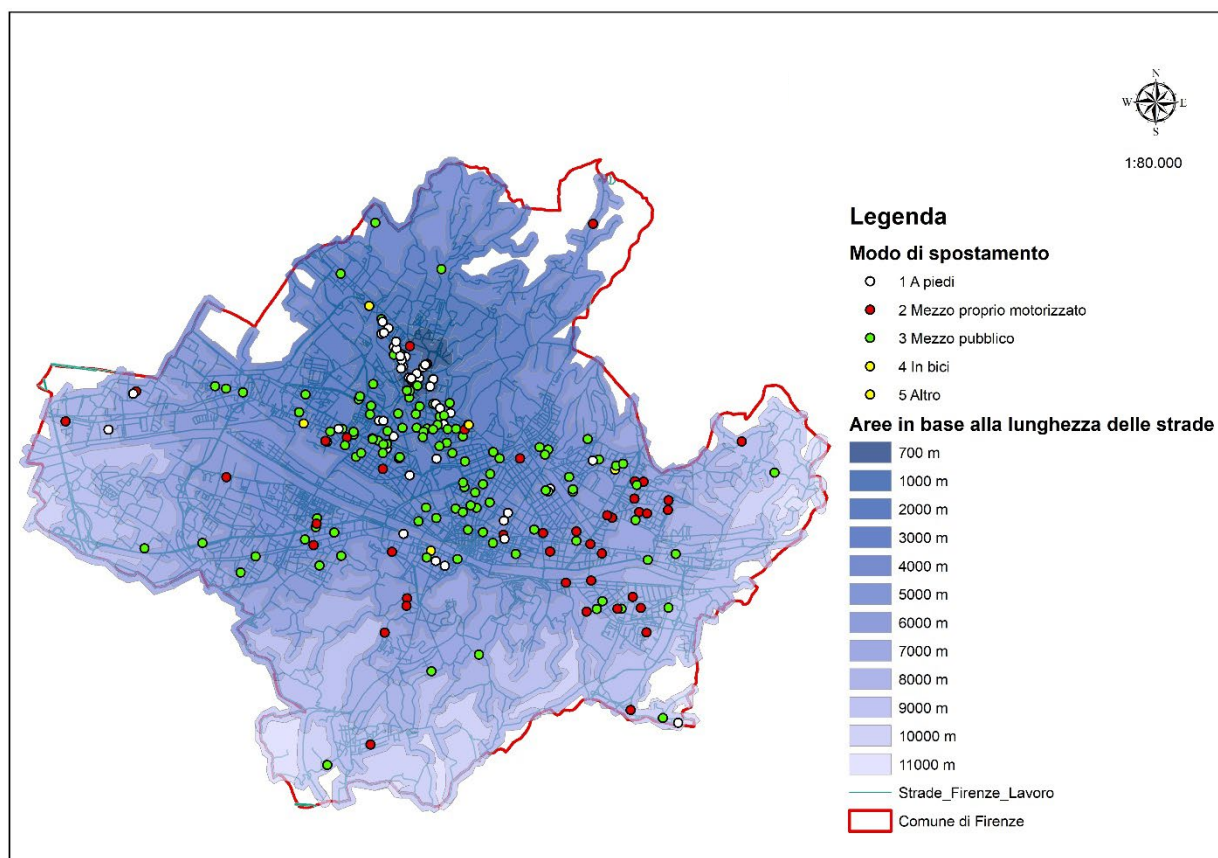
Si sposta in città con modalità sostenibili anche l’80% degli studenti che vivono nel sistema metropolitano PO/PT ed oltre il 77% di coloro che provengono dal resto della Città Metropolitana.

La percentuale scende invece al 52% per gli studenti che abitano nella Cintura fiorentina.

L’analisi origine-destinazione degli spostamenti ripartiti per scelta modale consente comunque sia di valutare il rapporto fra scelta modale e distanza, sia di visualizzare alcune criticità concernenti l’accessibilità delle diverse sedi UNIFI. Nel Box 6 è analizzato ad esempio il caso delle sedi Morgagni-Careggi, che con Novoli costituiscono nel loro insieme il principale attrattore degli spostamenti effettuati con mezzo privato a motore, nonostante la presenza di due fermate tramviarie nelle immediate prossimità delle strutture universitarie.

¹⁸ Cfr. Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Firenze e relativo rapporto ambientale, 2019, Appendice 1, p. 5.

BOX 6 – Spostamenti degli studenti UNIFI verso le sedi Morgagni-Careggi

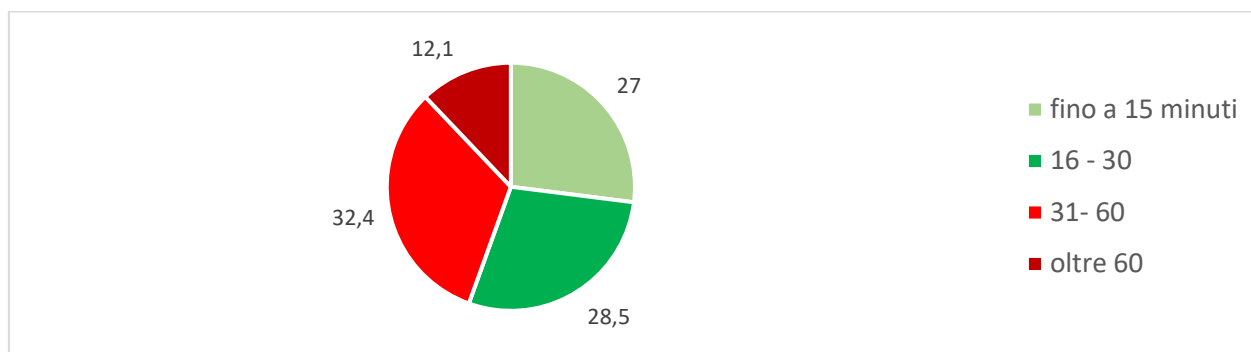


La mappa evidenzia come scelte modali non sostenibili non siano necessariamente correlate alla maggiore distanza ma a debolezze dei servizi di trasporto pubblico. Mentre infatti la scelta del mezzo pubblico è l'opzione preferita dagli studenti che abitano anche molto lontano dalla destinazione ma in area servita dalla tramvia (linea 1 verso viale Talenti), nelle fasce non coperte da tale servizio ad est della città, sia a nord che a sud dell'Arno (Coverciano, Bagno a Ripoli), prevale la scelta del mezzo motorizzato individuale.

Tempi di percorrenza

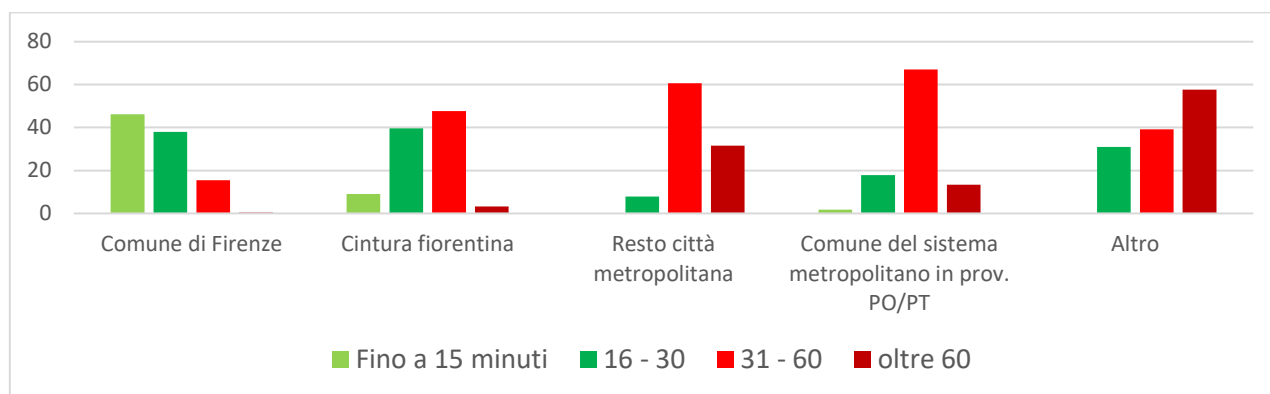
I tempi di percorrenza impiegati dagli studenti UNIFI per raggiungere le sedi universitarie sono complessivamente contenuti: il tempo medio è di 38 minuti, ma oltre il 56% degli studenti raggiunge l'università con mezz'ora di viaggio al massimo (v. Grafico 26)

Grafico 26 – Tempi di percorrenza per raggiungere l'università (andata)



I tempi di percorrenza per raggiungere le sedi universitarie variano sia in ragione della distanza fra origine e destinazione dello spostamento (Grafico 27), che della scelta modale (Tabella 14).

Grafico 27 – Tempi di percorrenza per raggiungere l’università (andata), per luogo di domicilio



Il valore più elevato corrisponde agli studenti fuori sede (categoria “altro”).

Si riscontrano tuttavia significative differenze anche all’interno dell’area ben collegata alle sedi UNIFI.

Il tempo medio di viaggio è di 22 minuti per chi risiede entro il territorio comunale e di poco più di mezz’ora per chi risiede in un comune della cintura. Il valore sale tuttavia a 50 minuti per chi abita in comuni che - pur rientrando nel sistema metropolitano Firenze-Prato-Pistoia (quindi essendo collegati con la ferrovia al comune di Firenze) - sono esterni alla Città Metropolitana. Il valore medio più elevato corrisponde infine a chi proviene da comuni della Città Metropolitana esterni al sistema metropolitano FI-PO-PT.

Tabella 14 – Tempi di percorrenza per raggiungere l’università (andata), per modalità di spostamento

Mezzi privati a motore	Automobile	21'
	Motociclo/scooter	18'
Mobilità elementare	Bicicletta propria	18'
	Piedi	16'
TPL	Bus urbano	25'
	Tram	24'
	Bus+tram	37'
Mezzi in sharing	Auto+bici+monopattino sharing	23'

Lo scarto ridotto fra i tempi di spostamento in bus o tramvia ed il tempo medio di spostamento con mezzo individuale motorizzato è indice di un funzionamento complessivamente buono dei trasporti pubblici (23/24 minuti), nonostante vi siano situazioni specifiche (Campus Sesto in particolare) in cui il servizio risulta invece gravemente deficitario.

Per quanto riguarda il rapporto scelta modale-distanza, esso varia a seconda delle sedi universitarie. In generale, comunque, i dati evidenziano come lo spostamento a piedi si concentri su distanze fino a 2 km per poi scemare rapidamente, il mezzo pubblico fra 2 e 6 km., mentre il mezzo motorizzato individuale, pur distribuendosi prevalentemente su distanze superiori a 5 km è presente anche su distanze inferiori.

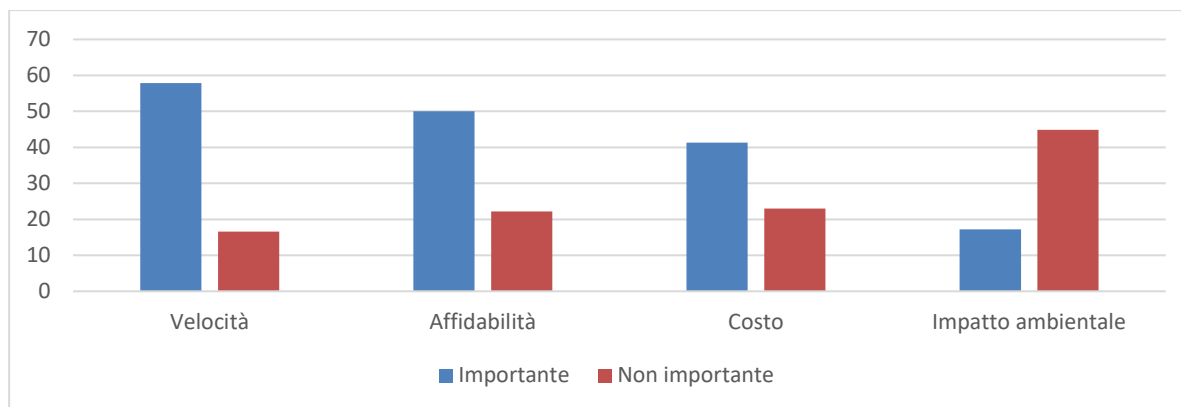
Fattori che incidono sulla scelta modale

La scelta modale è il risultato del bilanciamento di più fattori, in parte oggettivi (distanza, qualità del percorso, disponibilità e qualità dei trasporti pubblici), in parte soggettivi (quali le condizioni familiari, disponibilità di mezzi di trasporto individuali, orientamento valoriale ecc.) di non facile rilevazione.

L’analisi delle risposte fornite dagli studenti ha confermato la rilevanza dei fattori velocità ed affidabilità (nel senso della prevedibilità del tempo di spostamento), indicati come i più importanti rispettivamente da quasi il 60%

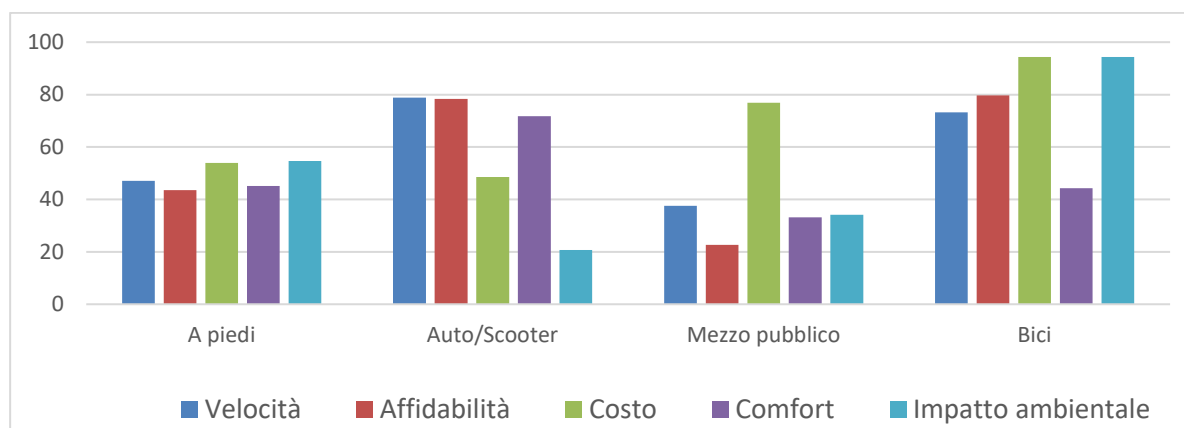
e dal 50% degli studenti. Il costo si colloca solo al terzo posto per importanza. Molto a distanza seguono gli altri fattori considerati. L'impatto ambientale viene ritenuto molto importante solo dal 17% degli intervistati e poco importante dal 45% (v. Grafico 28).

Grafico 28 – Fattori determinanti nella scelta modale degli studenti UNIFI



La debole presa dell'impatto ambientale fra i fattori di rilievo è da un lato piuttosto sorprendente se si considera la crescente attenzione dedicata alla sostenibilità nel discorso pubblico e la giovane età degli intervistati, cui di norma si associa una particolare considerazione per i temi ambientali; dall'altro conferma come siano di fatto elementi estremamente concreti a condizionare le scelte organizzative della quotidianità, al di là del terreno dei principi.

Grafico 29 – Soddisfazione degli studenti UNIFI per le proprie opzioni modali, per fattore



Per quanto riguarda la valutazione del proprio viaggio (Grafico 29), spicca l'elevato livello di soddisfazione dei ciclisti per tutti i fattori tranne il comfort. Emergono inoltre i vantaggi dello spostamento con mezzo individuale motorizzato per velocità, affidabilità e comfort e dei mezzi pubblici per il costo.

L'incidenza della mobilità studentesca sul traffico cittadino

Gli spostamenti sistematici degli studenti UNIFI contribuiscono ai flussi di traffico cittadino in funzione del calendario didattico (periodo di lezioni o meno) e del ritmo di frequenza.

In base ai dati del campione, pratica una frequenza quotidiana dell'università (cioè, per 5 giorni alla settimana) poco meno del 30% degli studenti; il 50% frequenta 3-4 volte a settimana ed il 15% 1 o 2 volte (v. Grafico 30). L'intensità della frequenza è, come prevedibile, inversamente proporzionale alla distanza dell'università dal luogo di domicilio (v. Grafico 31).

Grafico 30 – Frequenza delle sedi universitarie da parte degli studenti UNIFI

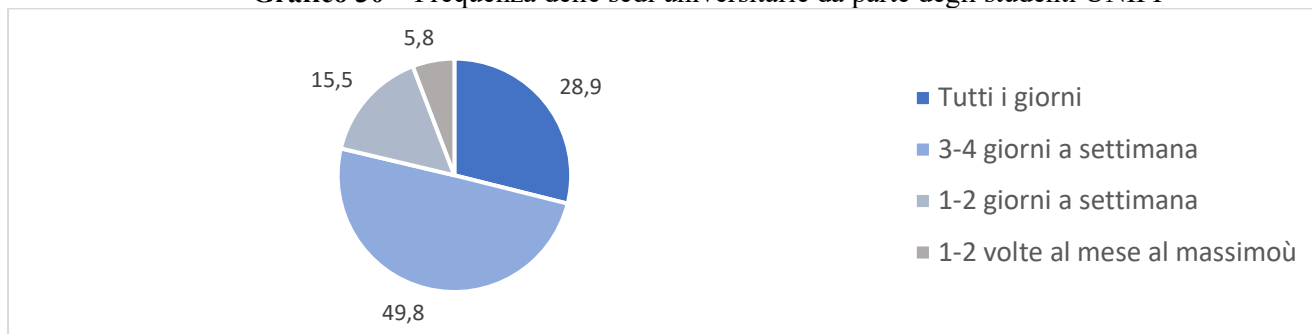
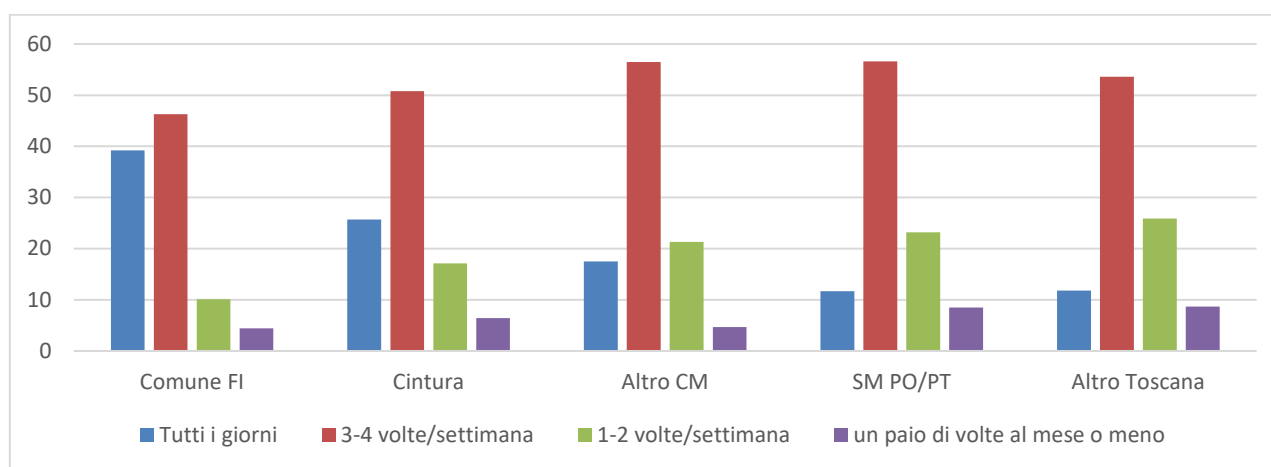


Grafico 31 – Frequenza delle sedi universitarie da parte degli studenti UNIFI, per luogo di domicilio



2.3.4. CONFRONTO TRA LE SCELTE MODALI DEL PERSONALE E DEGLI STUDENTI UNIFI

Sebbene le indagini sugli spostamenti casa-università del personale e degli studenti siano state condotte con modalità e scopi differenti (espressamente dedicata all'elaborazione del PSCL la prima, con finalità scientifiche la seconda), è comunque possibile estrarre da entrambe dati significativi riguardanti le abitudini di mobilità delle rispettive "popolazioni" che possono essere messi a confronto.

Nelle tabelle seguenti (16-23) sono confrontati i dati ricavati dalle tabelle 6,7 e 8 dell'indagine relativa ai dipendenti UNIFI e dalle tabelle 11 e 13 dell'indagine sugli spostamenti casa-università degli studenti, partendo dalla considerazione che, operando alcuni accorpamenti, i luoghi di destinazione utilizzati dalle due indagini (denominati rispettivamente "ambiti" e "sedi") nella sostanza coincidono (v. tabella 16).

Tabella 16 – Corrispondenza fra le destinazioni degli spostamenti casa-università considerate nelle indagini

Destinatari delle indagini	Dipendenti UNIFI	Studenti UNIFI
Luoghi di destinazione degli spostamenti casa-università	Centro storico	Centro/Santa Reparata Centro/Via Laura Centro/Via Capponi
	Architettura	Santa Teresa
	Novoli	Novoli
	Careggi	Morgagni-Careggi
	Santa Marta	Santa Marta
	Sesto Fiorentino-Calenzano	Sesto Fiorentino

Restano fuori dal raffronto, in mancanza di dati comparabili, le sedi di Agraria e quelle, ad eccezione del Campus Sesto, collocate fuori dal Comune di Firenze.

La prima tabella di raffronto (16) restituisce il quadro complessivo degli spostamenti casa-università delle due macrocategorie formanti la comunità universitaria.

Tabella 16 – Ripartizione modale spostamenti casa-università – Media UNIFI

	Mezzo privato a motore		Trasporto pubblico	Bicicletta	Piedi	Mezzi in sharing	Missing
	Auto	Moto					
Dipendenti	29,7%	13,6%	29,7%	9,2%	15%	0,2%	2,6%
Studenti	9,7	9	60,6%	3,5%	13,7%	1%	2,5%

I dati si riferiscono per entrambe le macrocategorie all'intero tragitto, dal domicilio alla destinazione universitaria, mettendo in luce alcuni aspetti non scontati. Se da un lato era ampiamente prevedibile il maggior ricorso all'automobile da parte dei dipendenti (che in quanto componente più stanziale ed economicamente autonoma degli studenti, più facilmente può avere la disponibilità di un automezzo privato), meno ovvio è il relativo maggior ricorso da parte di questi anche ai motoveicoli e, soprattutto, alle modalità attive (biciclette e piedi).

Va detto però, considerando i dati precedentemente riportati nella tabella 12 ("Mezzi utilizzati negli spostamenti studenteschi all'interno dell'area Firenze-Campus Sesto"), che l'elevatissima percentuale di spostamenti effettuati dagli studenti con i mezzi pubblici, doppia rispetto ai dipendenti (60,6% contro il 29,7%), assorbe una quota rilevante di spostamenti bimodali, dati dalla combinazione fra mezzo pubblico extra-urbano (principalmente il treno) e spostamenti a piedi nell'area fiorentina. Se limitiamo l'osservazione agli spostamenti studenteschi effettuati all'interno del territorio comunale fiorentino (+ Campus Sesto), qualunque sia l'origine dello spostamento, la percentuale degli spostamenti a piedi sale infatti, come abbiamo visto, al 33,9%. Resta invece sostanzialmente invariata e sorprendentemente molto bassa la quota di spostamenti effettuata in bicicletta.

Da segnalare una relativa maggior propensione degli studenti all'uso di mezzi in sharing, che, per quanto marginale, corrisponde a una percentuale cinque volte superiore a quella dei dipendenti.

Le percentuali riferite ai diversi modi di trasporto variano sensibilmente passando dal totale degli spostamenti casa-università a quelli generati dai singoli poli o plessi, a cui sono dedicate le tabelle 17-23. Si veda ad esempio il caso del Campus di Sesto Fiorentino (tabella 17), dove è concentrata la maggior parte dei dipartimenti di area scientifica, la cui collocazione in un contesto extraurbano e l'inadeguatezza dei collegamenti ciclabili favoriscono l'uso dell'auto e scoraggiano la mobilità attiva.

Tabella 17 – Ripartizione modale spostamenti casa-università – Sesto Fiorentino

	Mezzo privato a motore		Trasporto pubblico	Bicicletta	Piedi	Mezzi in sharing	Missing
	Auto	Moto					
Dipendenti*	53%	13,4%	20,6%	7,6%	3,9%	-	1,5%
Studenti	19,8%	9,9%	51,9%	2,5%	14,8%	1,1%	-

*I dati riportati comprendono anche quelli degli spostamenti verso il Design Campus di Calenzano

Tabella 18 – Ripartizione modale spostamenti casa-università – Morgagni-Careggi

	Mezzo privato a motore		Trasporto pubblico	Bicicletta	Piedi	Mezzi in sharing	Missing
	Auto	Moto					
Dipendenti	36,4%	16,5%	26,6%	6,4%	12,9%	0,1%	1,1%
Studenti	8,3%	12,6%	41,3%	0,7%	31,9%	1,1%	4,1%

Tabella 19 – Ripartizione modale spostamenti casa-università – Polo Novoli

	Mezzo privato a motore		Trasporto pubblico	Bicicletta	Piedi	Mezzi in sharing	Missing
	Auto	Moto					
Dipendenti	28,5%	15,3%	29,2%	11,3%	13,5%	-	2,2%
Studenti	17,1%	10,4%	41,3%	3,9%	25,7%	1,6%	0,3%

Tabella 20 – Ripartizione modale spostamenti casa-università – Architettura

	Mezzo privato a motore		Trasporto pubblico	Bicicletta	Piedi	Mezzi in sharing	Missing
	Auto	Moto					
Dipendenti	12,5%	9,1%	36,4%	11,4%	26,1%	-	4,5%
Studenti	4,1%	6,9%	29,7%	2,8%	46,9%	4,1%	5,8%

Tabella 21 – Ripartizione modale spostamenti casa-università – Santa Marta

	Mezzo privato a motore		Trasporto pubblico	Bicicletta	Piedi	Mezzi in sharing	Missing
	Auto	Moto					
Dipendenti	33,6%	17,6%	21,7%	7,8%	15,6%	0,4%	3,3%
Studenti	14,4%	17,8%	37,8%	-	28,9%	1,1%	-

Tabella 22 – Ripartizione modale spostamenti casa-università – Psicologia

	Mezzo privato a motore		Trasporto pubblico	Bicicletta	Piedi	Mezzi in sharing	Missing
	Auto	Moto					
Dipendenti	28,6%	6,1%	28,5%	14,3%	18,4%	-	4,1%
Studenti	6%	11,1%	29,1%	6,8%	43,6%	3,4%	-

Tabella 23 – Ripartizione modale spostamenti casa-università – Centro

	Mezzo privato a motore		Trasporto pubblico	Bicicletta	Piedi	Mezzi in sharing	Missing
	Auto	Moto					
Dipendenti	9,2%	11%	27,6%	10,8%	24%	0,4%	3,4%
Studenti	2%	5,9%	39,9%	5,9%	45,5%	0,1%	0,7%

Dall'analisi comparativa dei dati riguardanti le varie destinazioni universitarie si possono derivare le seguenti osservazioni.

Fermo restando il notevole divario fra le percentuali relative ai dipendenti e agli studenti sull'uso dei mezzi a motore individuali, vi è comunque per entrambe le macrocategorie un ricorso significativamente più alto a tali mezzi negli spostamenti diretti verso le destinazioni Sesto-Fiorentino, Santa Marta e Novoli rispetto alle altre. Un'eccezione è costituita dalla sede di Psicologia in Via della Torretta, raggiunta in auto da una percentuale elevata di dipendenti (pari a quella di Novoli) e da una percentuale invece piuttosto bassa (vicina a quelle delle sedi più centrali) di studenti.

Le sedi poste nel centro di Firenze (inclusa Architettura) sono quelle che attraggono maggiormente gli spostamenti con modalità attive, che nel caso dei dipendenti includono quote significative di spostamenti in bicicletta, mentre tra gli studenti prevale sempre nettamente la componente pedonale.

Entrando più nello specifico:

- Sesto Fiorentino è in assoluto la destinazione che attrae il maggior numero di spostamenti in auto sia da parte dei dipendenti (53%) che degli studenti (19,3%).
- Santa Marta è la destinazione che attrae il maggior numero di spostamenti con mezzi privati motorizzati dentro il Comune di Firenze, con il 51,2% dei dipendenti (percentuale molto prossima a quella massima registrata per tale modalità e macrocategoria nel polo Careggi-Morgagni, pari al 52,9%) e ben il 32,2% degli studenti. Analizzando il dato, risulta anche essere la sede maggiormente raggiunta in moto/scooter da parte sia dei dipendenti che degli studenti, con percentuali per altro omologhe (rispettivamente 17,6% e 17,8%).
- Psicologia (Via della Torretta) è la destinazione che attrae il maggior numero di spostamenti in bicicletta sia da parte dei dipendenti (14,3%) che degli studenti (6,8%).
- Le sedi nel centro storico di Firenze sono quelle che attraggono il maggior numero di spostamenti a piedi sia da parte dei dipendenti che degli studenti: rispettivamente il 24% e 45,5% per le sedi umanistiche (raccolte sotto la denominazione "Centro") e il 26,1% e 46,9% per Architettura (in assoluto la destinazione con il maggior numero di spostamenti effettuati con tale modalità).

- Architettura e Psicologia attraggono quote non irrilevanti di spostamenti con mezzi in sharing (4,1% e 3,4%), sia pure esclusivamente da parte della componente studentesca.
- Nonostante la localizzazione molto vicina a fermate della tramvia, le destinazioni Novoli e Morgagni-Careggi continuano ad attrarre percentuali significative di spostamenti con mezzi motorizzati da parte di entrambe le macrocategorie: rispettivamente il 43,8% (dipendenti) e 27,4% (studenti) per Novoli e il 52,9% (dipendenti) e 20,9% (studenti). Ciò è probabilmente da mettere in relazione con la disponibilità di parcheggi aziendali che fungono da attrattori per gli spostamenti in auto e moto/scooter.

3. PARTE PROGETTUALE

3.1. PROGETTAZIONE DELLE MISURE

Le misure del PSCL UNIFI/PSCU 2026 sono state definite a partire dal **monitoraggio delle misure contenute nel PSCL-PSCU 2025**, di cui si dà conto nella tabella 24.

È opportuno evidenziare come, similmente al 2024, anche nel 2025 difficoltà operative abbiano significativa-mente limitato il numero delle misure portate a termine nei 12 mesi di validità del Piano.

La prima riguarda la perdurante mancanza di finanziamenti esterni all'ateneo dedicati specificamente alla mobilità sostenibile a cui poter attingere, derivanti (come in teoria dovrebbe avvenire) dalla ridistribuzione sul territorio dei fondi disponibili per il mobility management a livello di area. Questo significa che tutte le azioni messe in campo dall'Università devono essere (e sono state) sostenute con risorse proprie, virtualmente “sottratte” ad altre attività più direttamente legate alle sue finalità istituzionali. Avendo l'ateneo deciso, anche quest'anno, di dare la priorità ad alcune misure notevolmente onerose – in primis la possibilità di offrire agli studenti l'abbonamento ai mezzi pubblici nell'area urbana di Firenze a tariffe molto agevolate, compensando l'ente gestore con un contributo di 500.000 €; secondariamente, l'attivazione di un servizio navetta gratuito per studenti e dipendenti per una sede – il Design Campus di Calenzano – non adeguatamente servita dal trasporto pubblico, costata all'Università ca. 65.000 € - i margini per finanziare altre misure sono risultati estremamente ridotti.

Non meno pressante è il problema della gestione amministrativa dei processi in un campo che esula dalle specifiche competenze dell'Università, con particolare riferimento a tutte quelle azioni, pur previste dalle linee guida nazionali di mobility management, che prevedono “premialità” per coloro che abbandonano l'auto privata a favore di modalità di trasporto più sostenibili – quali la promozione del car pooling aziendale e del bike-to-work.

Tali difficoltà, insieme agli esiti non soddisfacenti del servizio offerto a tutti i residenti dalla Città Metropolitana, ha portato ad accantonare in via definitiva l'iniziativa presente sia nel PSCL 2024 che nel PSCL-PSCU 2025 relativa al car pooling, volta alla creazione di una community di utenti UNIFI che condividono l'auto negli spostamenti casa-università attraverso l'utilizzo della piattaforma digitale operante nella Città Metropolitana di Firenze. Nel PSCL-PSCU 2026, il tema dell'auto condivisa tra più utenti è comunque presente nella sperimentazione di un servizio innovativo di sharing+pooling messo a punto dallo spin-off universitario TUSS srl nell'ambito di un progetto PNRR, basato sulla condivisione di golf carts per gli spostamenti fra la stazione ferroviaria di Rifredi e le sedi UNIFI di Santa Marta e Morgagni e Novoli (v. misura 1.1).

Ha invece avuto esito positivo, dopo un anno di estenuante ricerca di soluzioni gestionali sostenibili per l'ateneo e al tempo stesso attrattive per gli utenti, l'iniziativa inserita nel PSCL-PSCU 2025 a favore del bike-to-work. Ciò è stato possibile grazie a un accordo raggiunto con il Comune di Firenze, promotore dal maggio 2024 del progetto “Pedala, Firenze ti premia”, supportato con fondi acquisiti a seguito della partecipazione a un bando nazionale. In base a tale accordo UNIFI si è fatta carico di acquistare e distribuire fra i suoi studenti e dipendenti il kit necessario per tracciare gli spostamenti in bicicletta, lasciando al Comune, tramite l'operatore selezionato per la gestione della piattaforma, l'onere di quantificare ed erogare i premi (fino a max 30 € al mese bonificati sul conto corrente dei partecipanti in proporzione ai km percorsi in bicicletta).

Tabella 24 – Monitoraggio delle misure inserite nel PSCL 2025

Asse/ misura	Descrizione	Livello di attuazione / Rivalutazione della misura
1.1	Adesione al servizio Car Pooling della Città Metropolitana di Firenze, gestito dalla società Jojob	<i>Misura non attuata, non riconfermata nel PSCL-PSCU 2026.</i> I tentativi portati avanti dal 2023 per attivare un servizio di car-pooling aziendale con l'operatore attivo nella Città Metropolitana di Firenze si sono scontrati con difficoltà di due tipi: 1_ il "pacchetto" del servizio offerto da JoJobs include l'erogazione di voucher spendibili presso piattaforme di e-commerce, compresi operatori globali non in linea con i principi di sostenibilità che l'ateneo persegue; 2_ difficoltà dell'ateneo a gestire amministrativamente il riconoscimento dei "premi" alla componente tecnico-amministrativa del personale UNIFI in relazione al tema più generale dei benefit aziendali. I dati non soddisfacenti, in termini di partecipazione, ottenuti a livello di Città Metropolitana hanno alla fine portato ad abbandonare il progetto, in attesa di verificare se esistono servizi con altre caratteristiche attivati con successo da altre università.
1.2	Regolamentazione dell'uso dei parcheggi interni alle pertinenze delle sedi UNIFI verificando la possibilità di destinare alcuni posti al car-pooling	<i>Misura avviata di cui si propone il proseguimento nel 2026</i> Dopo che nel corso del 2023 era stata avviata una ricognizione sul funzionamento degli accessi ai numerosi parcheggi aziendali finalizzata alla loro razionalizzazione, da cui erano emerse difficoltà dovute a una gestione non coordinata tra le sedi e alla mancanza di un data-base unitario, nel 2024 sono stati coinvolti i responsabili dell'Area per l'Innovazione e Gestione dei Sistemi Informativi ed Informatici e dell' Area Servizi Economici Patrimoniali e Logistici per pervenire alla definizione di una soluzione tecnica nella gestione degli accessi, premessa indispensabile alla revisione del regolamento. Soluzione che è stata approfondita nel 2025 e che si prevede possa essere messa a punto nel 2026, con il relativo regolamento. Un regolamento che prevede, tra i criteri premianti, l'uso di auto condivise fra più utenti è stato intanto applicato nel 2025 per l'assegnazione agli studenti, previa selezione, di 45 posti auto nelle sedi di Novoli e Morgagni.
1.3	Stipula di ulteriori convenzioni con gestori di car-sharing con particolare riguardo a quelli che offrono autovetture elettriche	<i>Misura non attuata per assenza di operatori sul territorio interessato</i> Dal 2023 al 2025 è stata attiva una convenzione con il provider Enjoy di ENI. La contrazione degli operatori sul territorio fiorentino, conseguente alla crisi del car-sharing registrata a livello nazionale, non ha consentito di aumentare, come previsto nel PSCL-PSCU 2025, il numero di convenzioni. Allo scadere della convenzione, UNIFI ha più volte sollecitato il provider a riattivarla, migliorando ulteriormente le condizioni per studenti e dipendenti, ma al momento l'interlocuzione è in stallo.
2.1	Mantenimento delle tariffe agevolate e contributi per gli studenti UNIFI.	<i>Misura attuata, da confermare per il 2026</i> Come anche negli anni precedenti, nel 2025 UNIFI ha investito di 500.000 €, per poter offrire agli studenti iscritti all'a.a. 2025-2026 l'abbonamento ai mezzi urbani (bus e tram) nell'area di Firenze (incl. Comuni di Sesto F.no e Calenzano) a tariffa agevolata (50 € o 65 € in base all'ISEE). Per gli studenti nelle fasce protette, l'abbonamento è rilasciato a titolo gratuito grazie al contributo (fino a un massimale di 500.000 €) dell'ARSU Toscana.
2.2	Acquisto di biglietti del TPL da mettere a disposizione per gli spostamenti del personale fra le sedi.	<i>Misura non attuata e rinviata al 2025</i>
2.3	Interlocuzione con gli enti pubblici e il gestore unico del TPL regionale finalizzata al miglioramento dei servizi per le sedi universitarie	<i>Misura attuata da proseguire nel 2025</i> Anche nel 2025, l'azione di UNIFI si è concentrata principalmente, come l'anno precedente, sulla linea 59 di AT, a servizio del Campus Sesto che, come da segnalazioni raccolte attraverso una piattaforma appositamente predisposta e attiva dal 2023, presenta livelli di irregolarità (corse saltate, orari non rispettati, ecc.) particolarmente penalizzanti per gli utenti universitari. Sono quindi proseguiti durante tutto l'anno gli incontri con il tavolo tecnico, istituito con il supporto di Regione Toscana e che vede coinvolto, oltre ad AT, anche il Comune di Firenze, dedicato al monitoraggio della linea e alla ricerca di eventuali soluzioni correttive. L'esito di tale confronto è stata una parziale modifica del tracciato in corrispondenza del capolinea di Via del Garbo a Firenze, che avrebbe dovuto ridurre l'impatto del traffico, costantemente alto nelle ore di punta in quella zona della città, sulla regolarità del servizio. Un questionario somministrato agli utenti del Campus all'inizio dell'a.a. 2025-2026 ha comunque registrato il perdurare di un alto livello di insoddisfazione per il servizio. A seguito dell'avvio, nel dicembre 2026, della campagna di ascolto per il nuovo Piano Urbano del Traffico del Comune di Firenze, affidato a un consulente specializzato con il compito specifico di razionalizzare l'offerta di TP nell'area urbana, UNIFI continuerà a spingere verso una soluzione del problema, puntando innanzitutto sull'aumento delle corse.

3.1	Aumento delle rastrelliere all'interno delle aree universitarie e realizzazione sperimentale di posteggi protetti per biciclette e mezzi elettrici leggeri (LEV, light electric vehicle)	<i>Misura parzialmente attuata da proseguire nel 2025</i> Nel corso del 2025 è stata incrementata la dotazione di portabici presso il plesso Morgagni e installate nuove rastrelliere nelle pertinenze delle sedi di Via della Torretta (Psicologia – 15 posti) e Piazza Annigoni-Santa Verdiana (Architettura – 10 posti). Per quanto riguarda la localizzazione di posteggi protetti, l'iniziativa è stata sospesa in attesa della scelta del Comune di Firenze dell'operatore che effettuerà questo tipo di servizio nel suo territorio. Come nel caso di "Pedala, Firenze ti premia", l'intenzione di UNIFI è di sostenere i progetti nel campo della mobilità sostenibile promossi dalle istituzioni locali, adeguandosi agli standard applicati sul territorio urbano e metropolitano.
3.2	Progettazione di spogliatoi con docce per il bike-to-work presso 1-2 sedi UNIFI	<i>Misura non attuata, posticipata al 2025</i>
3.3	Convenzioni con aziende di bikesharing e micromobilità condivisa	<i>Misura non attuata in quanto parzialmente superata da iniziative intraprese a livello comunale</i> Dopo che la convenzione con il provider BitMobility per i monopattini elettrici è scaduta nel 2025, i contatti con l'azienda per il rinnovo sono stati sospesi a seguito della decisione del Comune di Firenze di vietare tale servizio sul suo territorio a partire da febbraio 2026. Per quanto riguarda il bike sharing, non sono state al momento prese iniziative a seguito dell'attivazione di un'altra iniziativa del Comune che consente l'utilizzo gratuito dei mezzi in sharing (biciclette normali ed elettriche) dell'unico operatore ancora attivo nell'area fiorentina – Ridemovi – per tutti i possessori di abbonamenti del TP, incluso l'abbonamento agevolato riservato agli studenti UNIFI.
3.4	Partecipazione al progetto PinBike di incentivazione al bike-to-work.	<i>Misura in corso di attuazione, da proseguire nel 2026</i> "UNIFI pedala" è l'iniziativa per il bike-to-work, collegata al progetto comunale "Pedala, Firenze ti premia", attivata nel gennaio 2025 e tutt'ora in corso. L'iniziativa consiste nell'erogazione di incentivi da parte del Comune di Firenze per chi usa la bicicletta sui tragitti casa-università (15 cent/Km previa registrazione, su un app dedicata, del domicilio e di max 2 destinazioni abituali) o per qualsiasi altro spostamento urbano (5 cent /Km); per coloro che all'iscrizione dichiarano di essere passati alla bicicletta da un mezzo privato a motore, l'incentivo sui tragitti registrati è di 20 cent/Km. Gli spostamenti sono tracciati da appositi kit certificati, collegati via bluetooth al cellulare dell'utente. I premi in denaro (fino a un max di 30 € mensili) sono stati erogati sul C/C degli aderenti dal Comune di Firenze attingendo al budget dell'operazione "Pedala, Firenze ti premia" già attiva sul suo territorio da maggio 2024. Il costo complessivo per UNIFI, relativo all'acquisto di 500 kit per il tracciamento degli spostamenti in bicicletta, alla predisposizione della piattaforma e al suo canone di gestione annuale, è stato pari a 26.450. Al 18 dicembre 2025, i km percorsi in totale dai 359 utenti UNIFI che hanno ritirato il kit sono stati ca. 180.000, per un totale di 12.619 € di premi erogati dal Comune. Il risparmio in termini di emissioni di CO2 rispetto a spostamenti della medesima lunghezza cumulativa effettuati in automobile è stimato in 28.000 mc. L'iniziativa, che avrebbe dovuto concludersi inizialmente a giugno 2025, è stata più volte prorogata ed è previsto che si concluderà il 2 aprile del 2026.
3.5	Interlocazione con gli enti pubblici finalizzata alla messa in sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti pedonali/ciclabili in prossimità degli accessi alle sedi universitarie	<i>Misura attuata da proseguire nel 2025</i> In continuità con l'anno precedente sono state fatte segnalazioni al Comune di Firenze in merito alla pericolosità di Via Michelacci a Firenze e al Comune di Sesto Fiorentino sulla manutenzione dei tratti di ciclabile intorno al Campus universitario. Sono inoltre state avviate interlocazioni con il Comune di Firenze su una proposta di UNIFI per un percorso pedonale protetto tra la stazione ferroviaria Firenze Rifredi e il plesso universitario di Morgagni, per cui sono in corso approfondimenti tecnici.
4.1	Mantenimento dell'opzione per il lavoro flessibile del personale amministrativo.	<i>Misura attuata</i> Rispetto all'obiettivo di mantenimento delle opzioni di lavoro flessibile già in essere, nel corso del 2024 è stato definito un nuovo assetto per il lavoro agile/remoto, operativo dal 1° febbraio 2025 e inserito nel Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) 2025-2027. Le misure di flessibilità, sperimentate negli anni precedenti e confermate nel 2025, agevolano la diversificazione delle linee orarie, in un'ottica conciliativa e di riduzione dell'impatto sulla mobilità urbana del personale contrattualizzato UNIFI.
4.2	Organizzazione delle attività universitarie finalizzata a ridurre gli spostamenti tra le sedi da parte della comunità universitaria	<i>Misura attuata da proseguire nel 2026</i> Tale misura riflette un principio abitualmente applicato nella programmazione didattica da parte delle Scuole. Si continuano tuttavia a registrare problemi dovuti alla mancanza di aule in alcune sedi rispetto al numero di corsi e di studenti, che comportano trasferimenti al momento non evitabili in particolare tra le sedi Santa Marta e Morgagni, Morgagni e Campus Sesto, Careggi e Campus Sesto.
5.1	Prosecuzione almeno per il primo semestre del 2025 (secondo semestre a.a. 2024-25) del servizio sperimentale di bus navetta (NCC) per il Campus Design di Calenzano	<i>Misura attuata da prolungare nel 2026</i> Il servizio NCC (Noleggio con conducente) Stazione Firenze Rifredi- Design Campus è stato effettuato in entrambi i semestri ricadenti nell'anno solare 2025 (secondo semestre 2024/2025 e primo semestre 2025/2026), con un monitoraggio settimanale riguardante l'uso del servizio a cura del Dirigente dell'Area Servizi Patrimoniali e Logistici. Il servizio è stato effettuato nei periodi didattici con un bus turistico da 50 posti con un viaggio di andata la mattina ed uno di ritorno nel tardo pomeriggio. Per ottimizzare il servizio è stato chiesto alla scuola di Architettura di comunicare date ed eventuali interruzioni della didattica dei corsi di Design tenuti nel Campus. Il costo sostenuto da UNIFI sarà a fine dicembre di 65.000 € (IVA inclusa). In ragione del buon successo dell'iniziativa (e a fronte delle perduranti carenze dei servizi di TPL rispetto alle esigenze degli utenti universitari) è prevista la sua riconferma almeno per il secondo semestre dell'a.a. 2025/2026.

5.2	Definizione di un piano per la collocazione di colonnine di ricarica per auto elettriche e punti di ricarica per mini-car e micro-veicoli elettrici	<i>Misura avviata, da sviluppare nel 2026</i> Nel corso degli incontri tecnici promossi dal Rettore per il Trasferimento tecnologico, attività culturali e impatto sociale sono emerse difficoltà operative nell'individuazione del soggetto a cui affidare l'implementazione del servizio, che saranno affrontate nel corso del 2026. Tali difficoltà, diffuse tra le università, sono al centro del confronto interno del gruppo Mobilità della Rete delle Università Sostenibili.
5.3.	Iniziative di sensibilizzazione di dipendenti e studenti sui temi della mobilità sostenibile	<i>Misura attuata da proseguire nel 2026</i> L'11 aprile, nell'ambito della UNIFI Green Week 2025, è stata organizzata con la collaborazione di FIAB l'iniziativa "UNIFI pedala! Percorriamo le ciclovie che collegano UNIFI". UNIFI ha inoltre partecipato attivamente all'organizzazione di iniziative di divulgazione/sensibilizzazione con il Comune di Firenze durante la "Settimana Europea della Mobilità sostenibile" (16-22 settembre) e il 24/10 ha ospitato, presso la sede di Architettura in Piazza Annigoni, il workshop "Immaginiamo la mobilità del futuro" promosso dal Comune di Firenze in collaborazione con Will Media nell'ambito del festival Future4Cities, rivolto agli studenti universitari. Nel corso dell'anno è stato inoltre ulteriormente implementata la pagina dedicata alla Mobilità del sito Ateneo sostenibile (https://www.ateneosostenibile.unifi.it/mobilita)
5.4.	Organizzazione di un gruppo di lavoro interdisciplinare a supporto del Mobility manager, formato da personale interno	<i>Misura parzialmente attuata</i> Sebbene non sia stato formalmente strutturato un gruppo di lavoro nel corso del 2025 si è ulteriormente consolidata la collaborazione tra Mobility Manager e Green Office, con il coordinamento del Rettore per il Trasferimento tecnologico, attività culturali e impatto sociale e il coinvolgimento di un secondo rappresentante di UNIFI, oltre al Mobility manager, presso il gruppo Mobilità della Rete Università Sostenibili. Si sono inoltre intensificati, intorno ai progetti avviati, i rapporti con il Dirigente dell'Area Servizi Patrimoniali e Logistici e con la Direzione Generale.
5.5	Studi di fattibilità sulla riorganizzazione dei percorsi interni ai plessi UNIFI volta a favorire gli spostamenti pedonali.	<i>Misura non attuata, posticipata al 2026</i> La misura riguarda principalmente il Campus di Santa Marta, in relazione alla possibilità di utilizzare i percorsi all'interno del parco circostante per il collegamento pedonale in sicurezza con il plesso Morgagni, relativamente vicino e utilizzato in parte dalla stessa comunità studentesca. Nel 2025 sono state fatte prime verifiche sulla servitù di passaggio esistente su un terreno di proprietà privata adiacente alla proprietà UNIFI. Per l'attuazione della misura è necessario disporre di una figura – eventualmente anche un borsista di ricerca - con competenze nel rilievo e nella progettazione dello spazio aperto.
5.6	Razionalizzazione parco auto aziendali	<i>Misura attuata da proseguire nel 2026</i> Nel corso dell'anno sono state intraprese iniziative di efficientamento, nel senso della sostenibilità ambientale e della razionalizzazione della spesa, della flotta di autoveicoli in uso all'ateneo e ai dipartimenti, che ha portato a una riduzione da 82 a 59 mezzi aziendali, con un significativo aumento della percentuale di mezzi ibridi/elettrici (dal 21% al 32%) e di mezzi noleggiati a lungo termine (dal 27% al 34%).

Sulla base degli esiti del monitoraggio delle misure del PSCL 2025, sono state formulate le azioni riportate di seguito, secondo l'articolazione prevista nelle *Linee guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL* dell'agosto 2021.

3.1.1. DESCRIZIONE DELLE MISURE DA IMPLEMENTARE

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

1.1 Attivazione di servizio sperimentale di car pooling-car sharing aziendale (progetto TUSS)

TUSS - *The Ultimate Sharing Service* - è un nuovo servizio di trasporto basato sulla condivisione dei veicoli (nello specifico: golf car elettriche), in corso di sperimentazione grazie a fondi di ricerca PNRR. Esso combina il car-sharing e il car-pooling per spostamenti brevi che hanno origine o destinazione in un hub di trasporto o nelle sue vicinanze. Da aprile 2024 si sono susseguiti vari dimostrativi: il primo a Sesto Fiorentino, poi dalla stazione ferroviaria Firenze Rifredi al quartiere omonimo e alla sede di Baker Hughes (Nuovo Pignone). Nel giugno del 2025 si è costituito lo spin-off dell'Università TUSS srl, (<https://www.tuss.unifi.it/#>) che sta portando il servizio in altre zone della città metropolitana di Firenze. Attualmente la sperimentazione, rivolta esclusivamente e a titolo gratuito all'utenza universitaria, riguarda il collegamento tra Firenze Rifredi e i plessi di Santa Marta e Morgagni, interfacciandosi con la tramvia T1. A partire da gennaio 2026 sarà esteso dall'altro lato della stazione verso il Campus Novoli e la tramvia T2.

Per utilizzare TUSS occorre scaricare l'app dagli store Google o Apple. L'app raggruppa automaticamente gli utenti che si prenotano (entro la mezzanotte del giorno precedente il viaggio) in un gruppo (pool), a cui viene assegnato un veicolo condiviso. Un utente selezionato dall'app guida il veicolo da/verso la stazione, recuperando altri utenti lungo il tragitto. Il veicolo viene depositato in un parcheggio riservato a destinazione, dove sarà disponibile per ulteriori utenti.

Sulla base di un accordo ancora da perfezionare tra Comune di Firenze e UNIFI, TUSS sarà inserito nella sperimentazione del

progetto MaaS (Mobility as a Service). L'utente che si registrerà come sperimentatore del MaaS avrà come "welcome bonus" un credito iniziale sul proprio borsellino elettronico con cui prenotare e pagare i servizi aderenti alla piattaforma MaaS (ad un costo virtuale che si ipotizza intorno ai 35 cent per ogni viaggio di utente UNIFI e ai 65 cent per gli altri utenti). Se pianificando il proprio viaggio sull'app dedicata opererà per una o più corse con TUSS, l'utente riceverà conferma sulla stessa app e potrà includere tale spostamento in una catena multimodale (ad esempio bus+treno+TUSS). Si prevede che la sperimentazione durerà fino all'estate.

1.2 Regolamentazione dell'uso dei parcheggi interni alle pertinenze delle sedi UNIFI

La misura è finalizzata a istituire un badge unico che autorizzi l'ingresso solo agli aventi diritto (sulla base di specifici requisiti) e che renda tracciabile l'utilizzo del permesso, in sostituzione delle attuali autorizzazioni rilasciate su richiesta per le singole sedi. Ciò consentirà tra l'altro sia di avere una contabilità esatta delle auto che accedono alle aree universitarie e di promuovere azioni dirette a scoraggiare l'uso dell'auto (ad es. il pagamento di un abbonamento al TPL a chi rinuncia al badge pur avendone diritto).

L'obiettivo del 2026 (ripreso dal PSCL-PSCU 2025) è impegnare l'Area per l'Innovazione e Gestione dei Sistemi Informativi ed Informatici nel progetto del sistema di gestione unificata e controllo dei parcheggi aziendali (piattaforma e installazioni tecniche), per valutarne i costi e la fattibilità. Parallelamente si potrà lavorare a un nuovo regolamento per il rilascio e il rinnovo dei permessi.

1.3 Stipula di convenzioni con gestori di car-sharing con particolare riguardo a quelli che offrono autovetture elettriche.

Riattivazione della convenzione con Enjoy di ENI (scaduta nel 2025) e con eventuali nuovi soggetti operanti sul territorio metropolitano fiorentino.

ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

2.1. Mantenimento delle tariffe agevolate per gli studenti UNIFI.

Per gli studenti l'obiettivo è riproporre per l'a.a. 2026-27 le tariffe agevolate di abbonamento al TPL (10 mesi a 50-65 € su base ISEE; gratuito per le fasce svantaggiate grazie al contributo DSU) con estensione alle fermate ferroviarie extra Comune di Firenze più prossime alle sedi decentrate (Comuni di Sesto Fiorentino, Calenzano e Prato).

2.2. Acquisto di biglietti del TPL da mettere a disposizione per gli spostamenti del personale fra le sedi. La gran parte delle sedi UNIFI sono collocate in prossimità di fermate del TPL. Una parte significativa degli spostamenti del personale fra le sedi, dovute a esigenze di servizio, potrebbero quindi essere effettuata utilizzando i mezzi pubblici, anziché le auto aziendali – un'opzione più sostenibile, ad oggi di fatto preclusa ai dipendenti UNIFI, che attraverso questa misura diventerebbe effettivamente praticabile.

Misura ripresa dal PSCL 2025.

2.3. Interlocazione con gli enti pubblici e il gestore unico del TPL regionale finalizzata al miglioramento dei servizi per le sedi universitarie.

ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ

3.1. Aumento delle rastrelliere all'interno delle aree universitarie e realizzazione sperimentale di posteggi protetti per biciclette e mezzi elettrici leggeri (LEV, *light electric vehicle*)

La localizzazione/rinnovo delle rastrelliere avverrà secondo un ordine di priorità che deriva dagli esiti delle indagini effettuate sugli spostamenti casa-università di dipendenti e studenti, privilegiando le sedi che già oggi vedono una quota consistente di utenti che utilizzano la bicicletta (es. il plesso in Via La Pira). Per quanto riguarda i posteggi protetti, sarà data priorità al Campus Sesto.

3.2. Progettazione di spogliatoi con docce per il bike-to-work presso 1-2 sedi UNIFI.

Misura ripresa dal PSCL 2025.

3.3. Bike sharing: convenzioni con aziende operanti sul territorio e/o adesione a iniziative del Comune di Firenze

Come tutti gli abbonati al TPL a Firenze, anche quelli con abbonamento agevolato UNIFI beneficiano del bike-sharing gratuito (con limite a 60 minuti/mese per le e-bike, innalzato a dicembre a 100 minuti). Il Comune di Firenze ha inoltre stipulato a dicembre 2025 un ulteriore accordo con il provider operante sul territorio – Ridemovi – per la riduzione delle tariffe (abbonamento mensile e Pass Time). Da verificare nel 2026 la possibilità di stipulare convenzioni con altri provider presenti nei comuni in cui si trovano le sedi universitarie (in particolare Prato).

3.4. Partecipazione al progetto PinBike di incentivazione al bike-to-work.

Misura in corso di attivazione, con scadenza prevista al 2 aprile 2026. La possibilità di rinnovo è legata alle decisioni del Comune di Firenze di mantenere il servizio e confermare l'accordo con UNIFI alle medesime condizioni (distribuzione kit agli utenti universitari e gestione della piattaforma dedicata a cura dell'ateneo; premi mensili dal budget comunale).

3.5. Interlocazione con gli enti pubblici finalizzata alla messa in sicurezza e potenziamento dei percorsi e degli attraversamenti pedonali/ciclabili in prossimità degli accessi alle sedi universitarie.

Al centro dell'attenzione restano in particolare i percorsi ciclabili che collegano Firenze al Campus Sesto, la cui pericolosità è già stata più volte segnalata da UNIFI, anche di concerto col CNR, ai comuni competenti. Un'ulteriore occasione per UNIFI per portare avanti questa istanza è data dal suo coinvolgimento nelle fasi di consultazione legate alla progettazione definitiva della linea tramviaria Firenze-Sesto Fiorentino. In questo quadro, le osservazioni e richieste fin qui trasmesse dall'ateneo riguardano il miglioramento dell'accessibilità pedo-ciclabile al Campus Sesto da tutte le aree circostanti che saranno servite dalle future fermate tramviarie, ovvero: realizzazione di una ciclostazione presso la fermata intermodale Castello (treno+tram) e suo collegamento con la superstrada ciclabile Firenze-Prato; realizzazione di una ciclostazione presso la fermata tramviaria di Via della Pace e suo collegamento pedo-ciclabile al Campus Sesto; creazione di un hub per la mobilità attiva e mini-car elettriche presso la fermata tramviaria Agnoletti (la più prossima all'insediamento universitario); collegamento pedociclabile delle fermate tramviarie su Viale dei Mille con la stazione ferroviaria (la più vicina al Campus Sesto).

Ulteriori azioni da portare avanti riguardano il miglioramento delle connessioni tra la superstrada Ciclabile Firenze-Prato, la stazione Zambra e il Campus Sesto, nonché lo sviluppo della proposta avanzata al Comune di Firenze di un percorso pedonale protetto tra la stazione ferroviaria Firenze Rifredi e il plesso universitario di Morgagni (che prevede anche la realizzazione di una passerella sul torrente Terzolle e la stipula di un accordo con l'agenzia regionale DSU per il passaggio attraverso l'area di pertinenza di uno studentato di sua proprietà).

ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ

- 4.1. Applicazione del Piano di lavoro a distanza contenuto nel PIAO 2025-2027.
- 4.2. Organizzazione delle attività universitarie finalizzata a ridurre gli spostamenti tra le sedi da parte della comunità universitaria.

ASSE 5 - ULTERIORI MISURE

- 5.1. Prosecuzione almeno per il primo semestre del 2026 (secondo semestre a.a. 2025-26) del servizio sperimentale di bus navetta (NCC) per il Campus Design di Calenzano.

Al termine del semestre saranno valutati i risultati in termini di utilizzo del servizio ai fini di un'eventuale ripresa da settembre 2026.

- 5.2. Definizione di un piano per la collocazione di colonnine di ricarica per auto elettriche e punti di ricarica per mini-car e micro-veicoli elettrici.

Misura ripresa dal PSCL-PSCU 2025 da approfondire, in vista del superamento dei problemi gestionali che l'intervento solleva, anche attraverso il confronto con gli altri atenei aderenti al Gruppo Mobilità della Rete Università Sostenibili (RUS).

- 5.3. Iniziative di sensibilizzazione di dipendenti e studenti sui temi della mobilità sostenibile.

Si prevede l'organizzazione di incontri nell'ambito delle attività di divulgazione scientifica dell'ateneo e incontri con i rappresentanti del personale e degli studenti in presenza e/o in modalità online.

- 5.4. Coordinamento delle attività a favore della mobilità sostenibile e affidamento congiunto a un professionista esterno dell'incarico di Mobility manager tra l'Università di Firenze e l'Azienda Ospedaliera di Careggi.

Nell'ambito di un accordo in corso di perfezionamento fra UNIFI e AOUC relativa al coordinamento di azioni e i progetti in tema di sostenibilità ambientale, un focus particolare è dedicato alla mobilità, con la previsione di affidare ad un'unica figura professionale il ruolo di Mobility manager per entrambi gli enti. Avvenuto questo passaggio sarà sviluppato un nuovo questionario per dipendenti e studenti, che subentrerà a quelli del 2022 utilizzati fino ad oggi. Spetterà alla nuova figura, di concerto con il Rettore al Trasferimento tecnologico, attività culturali e impatto sociale e dall'altro lato con il Mobility manager d'area, stabilire se, o in che misura, applicare il questionario-tipo per le università predisposto nel 2024 dal Gruppo Mobilità della Rete Università Sostenibili.

- 5.5. Studi di fattibilità sulla riorganizzazione dei percorsi interni ai plessi UNIFI volta a favorire gli spostamenti pedonali.

L'obiettivo, ripreso dal PSCL-PSCU 2025 è sviluppare lo studio per riorganizzare l'area di pertinenza del plesso di Santa Marta, collegato alla riqualificazione dell'intero parco della Scuola di Ingegneria. Lo scopo è la riapertura del cancello su Via dei Cappuccini (in prossimità del capolinea della linea di autobus n. 55) e la creazione di un percorso ciclopedonale interno (compresa la riattivazione di una vecchia servitù di passaggio attraverso un'area adiacente) per favorire gli spostamenti attivi tra Santa Marta e il Centro Didattico Morgagni.

- 5.6. Razionalizzazione parco auto aziendali

Si prevede di proseguire nel corso del 2026 l'attività di razionalizzazione intrapresa nel 2025, che ha già portato a una significativa riduzione dei mezzi aziendali, con l'obiettivo di definire le modalità gestionali per l'attivazione di un servizio unico di prenotazione dei mezzi afferenti all'amministrazione centrale e ai dipartimenti e di favorire il rinnovo del parco auto con mezzi più sostenibili, privilegiando il noleggio a lungo termine.

3.1.2 DEFINIZIONE DEI BENEFICI CONSEGUIBILI CON L'ATTUAZIONE DELLE MISURE

Si evidenziano di seguito i principali benefici connessi all'attuazione delle misure previste, individuando sia i vantaggi per la comunità universitaria (dipendenti e studenti), sia quelli per l'ente, che per la collettività.

Tabella 24 – Benefici conseguibili dalle misure del PSCL UNIFI/PSCU 2024

Asse/ misura	Titolo sintetico	Benefici attesi		
		Per i dipendenti / per gli studenti	Per l'ente	Per la collettività
1.1	Attivazione di servizio sperimentale di car pooling-car sharing aziendale (progetto TUSS)	<ul style="list-style-type: none"> Riduzione dei costi di spostamento Premialità per chi utilizza il car pooling Aumento socializzazione tra colleghi / studenti 	<ul style="list-style-type: none"> Consolidamento rapporti tra dipendenti / studenti Rafforzamento dell'immagine in tema di sostenibilità Fidelizzazione della comunità universitaria per effetto dei servizi offerti 	<ul style="list-style-type: none"> Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti Riduzione della congestione da traffico veicolare Riduzione incidentalità
1.2	Regolamentazione parcheggi UNIFI con l'assegnazione di posti per il car pooling	<ul style="list-style-type: none"> Criteri unitari per l'attribuzione dei pass Riduzione dei costi di spostamento Aumento socializzazione tra colleghi 	<ul style="list-style-type: none"> Regolarità arrivo dei dipendenti Miglioramento della produttività Riorganizzazione funzionale degli spazi esterni Miglioramento delle prestazioni dell'ateneo secondo i parametri di ranking "Greenmetric" 	<ul style="list-style-type: none"> Riduzione della congestione da traffico veicolare Riduzione incidentalità Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti
1.3	Convenzioni car sharing	<ul style="list-style-type: none"> Riduzione dei costi di spostamento Aumento del comfort negli spostamenti Beneficio utilizzabile anche fuori dall'orario di lavoro / studio 	<ul style="list-style-type: none"> Rafforzamento dell'immagine in tema di sostenibilità Fidelizzazione della comunità universitaria per effetto dei servizi offerti 	<ul style="list-style-type: none"> Riduzione della congestione da traffico veicolare Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti Creazione di un clima culturale adatto allo sviluppo della mobilità sostenibile
2.1	A agevolazioni TPL	<ul style="list-style-type: none"> Riduzione dei costi di spostamento Beneficio utilizzabile anche fuori dall'orario di lavoro 	<ul style="list-style-type: none"> Fidelizzazione della comunità universitaria per effetto dei servizi offerti Rafforzamento dell'immagine in tema di sostenibilità Miglioramento delle prestazioni dell'ateneo secondo i parametri di ranking "Greenmetric" 	<ul style="list-style-type: none"> Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti Riduzione della congestione da traffico veicolare Riduzione incidentalità
2.2	Biglietti TPL per gli spostamenti interni	<ul style="list-style-type: none"> Opzione più sostenibile rispetto all'uso dell'auto aziendale 	<ul style="list-style-type: none"> Rafforzamento dell'immagine in tema di sostenibilità 	<ul style="list-style-type: none"> Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti Riduzione della congestione da traffico veicolare Riduzione incidentalità
2.3	Interlocazione con i soggetti competenti per il miglioramento servizi TPL	<ul style="list-style-type: none"> Riduzione tempi di accesso alla sede di lavoro Aumento del comfort negli spostamenti 	<ul style="list-style-type: none"> Regolarità arrivo dei dipendenti / studenti Aumento produttività connesso alla riduzione dello stress 	<ul style="list-style-type: none"> Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti Riduzione della congestione da traffico veicolare Riduzione incidentalità Miglioramento dei servizi per tutta la cittadinanza
3.1	Posteggi bici/LEV	<ul style="list-style-type: none"> Riduzione tempi di accesso alla sede di lavoro Riduzione dei costi di spostamento Protezione dei mezzi in proprietà da furti e danneggiamenti 	<ul style="list-style-type: none"> Rafforzamento dell'immagine in tema di sostenibilità Miglioramento delle prestazioni dell'ateneo secondo i parametri di ranking "Greenmetric" Riorganizzazione funzionale degli spazi esterni Fidelizzazione della comunità universitaria per effetto dei servizi offerti 	<ul style="list-style-type: none"> Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti Riduzione della congestione da traffico veicolare

3.2	Progettazione spogliatoi /docce bike-to-work	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del comfort negli spostamenti 	<ul style="list-style-type: none"> • Rafforzamento dell'immagine in tema di sostenibilità • Miglioramento delle prestazioni dell'ateneo secondo i parametri di ranking "Greenmetric" • Aumento produttività connesso alla riduzione dello stress • Fidelizzazione della comunità universitaria per effetto dei servizi offerti 	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti • Riduzione della congestione da traffico veicolare
3.3	Bike sharing: convenzioni/adesione a iniziative del Comune di Firenze	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione dei costi di spostamento • Beneficio utilizzabile anche fuori dall'orario di lavoro 	<ul style="list-style-type: none"> • Rafforzamento dell'immagine in tema di sostenibilità • Fidelizzazione della comunità universitaria per effetto dei servizi offerti 	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti • Riduzione della congestione da traffico veicolare
3.4	Partecipazione programma di incentivazione bike-to-work	<ul style="list-style-type: none"> • Premialità per chi utilizza la bicicletta 	<ul style="list-style-type: none"> • Rafforzamento dell'immagine in tema di sostenibilità • Fidelizzazione del personale per effetto dei servizi offerti 	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti • Riduzione della congestione da traffico veicolare
3.5	Interlocuzione con i soggetti competenti per la messa in sicurezza di percorsi e attraversamenti pedo-ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione tempi di accesso alla sede di lavoro con modalità attive • Riduzione dei costi di spostamento • Miglioramento della sicurezza nello spostamento casa-lavoro 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento produttività connesso alla riduzione dello stress 	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti • Riduzione della congestione da traffico veicolare • Riduzione incidentalità • Miglioramento dei servizi per tutta la cittadinanza
4.1	Applicazione del Piano lavoro a distanza	<ul style="list-style-type: none"> • Conciliazione tempi lavoro e temi personali 	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione costi gestionali • Riorganizzazione spazi interni ed esterni • Miglioramento della produttività • Regolarità orari di lavoro dei dipendenti 	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti • Riduzione della congestione da traffico veicolare • Riduzione incidentalità
4.2	Riduzione spostamenti fra sedi	<ul style="list-style-type: none"> • Ottimizzazione dei tempi di lavoro / studio • Azzeramento tempi e costi di spostamento fra le sedi 	<ul style="list-style-type: none"> • Miglioramento della produttività 	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti • Riduzione della congestione da traffico veicolare • Riduzione incidentalità
5.1	Navetta Design Campus Calenzano	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione/azzeramento dei costi di spostamento • Aumento del comfort negli spostamenti 	<ul style="list-style-type: none"> • Regolarità arrivo dei dipendenti / studenti • Rafforzamento dell'immagine in tema di sostenibilità • Miglioramento delle prestazioni dell'ateneo secondo i parametri di ranking "Greenmetric" • Fidelizzazione della comunità universitaria per effetto dei servizi offerti 	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti • Riduzione della congestione da traffico veicolare • Riduzione incidentalità
5.2	Piano per l'installazione di colonnine e punti di ricarica per mezzi elettrici	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione dei costi di spostamento • Possibilità di utilizzo dei mezzi elettrici per gli spostamenti casa/lavoro 	<ul style="list-style-type: none"> • Rafforzamento dell'immagine in tema di sostenibilità • Miglioramento delle prestazioni dell'ateneo secondo i parametri di ranking "Greenmetric" • Fidelizzazione della comunità universitaria per effetto dei servizi offerti 	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti
5.3	Iniziativa sensibilizzazione	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento della consapevolezza 	<ul style="list-style-type: none"> • Rafforzamento dell'immagine in tema di sostenibilità 	<ul style="list-style-type: none"> • Creazione di un clima culturale adatto allo sviluppo della mobilità sostenibile
5.4	Coordinamento delle attività per la mobilità sostenibile e Mobility manager unico con AOUC	<ul style="list-style-type: none"> • Presenza di rappresentanti nella definizione delle scelte di mobilità dell'ateneo e dell'AOUC 	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione costi gestionali 	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti • Riduzione della congestione da traffico veicolare • Creazione di un clima culturale adatta allo sviluppo della mobilità sostenibile

5.5	Progetto di riorganizzazione pertinenze UNIFI per favorire la mobilità attiva	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del comfort e sicurezza negli spostamenti 	<ul style="list-style-type: none"> • Riorganizzazione spazi interni ed esterni • Miglioramento della produttività • Fidelizzazione della comunità universitaria per effetto dei servizi offerti 	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti • Riduzione della congestione da traffico veicolare • Riduzione incidentalità
5.6	Razionalizzazione parco auto aziendali	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilità di usufruire di auto a noleggio nuove ed ecologiche • Possibilità di prenotare i mezzi con modalità unificate 	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione costi gestionali • Miglioramento delle prestazioni dell'ateneo secondo i parametri di ranking "Greenmetric" 	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti

3.1.2.1. CALCOLO DEI BENEFICI AMBIENTALI

Questa parte del Piano si riferisce agli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, in ottemperanza alla Linee Guida nazionali. D'altra parte, i dipendenti costituiscono la componente universitaria relativamente più stabile e, come risulta dai dati raccolti nelle indagini, proporzionalmente più propensa all'uso dell'automobile in proprietà per raggiungere l'università.

Allo stato attuale, comunque, data la complessità dell'organizzazione universitaria e l'estrema varietà di situazioni riguardanti il personale (ruolo, provenienza, sedi di lavoro, orari...) risulta estremamente difficile effettuare un calcolo attendibile dei benefici ambientali ottenibili dalle misure previste.

L'ateneo non dispone inoltre di strumenti e risorse per effettuare un monitoraggio costante dei risultati conseguenti le azioni intraprese e delle modificazioni indotte nelle abitudini di mobilità di quasi 6.000 dipendenti distribuiti su molteplici sedi.

Poiché le misure da implementare nel 2026 ricalcano sostanzialmente le linee d'azione dei PSCL 2024 e 2025, si riportano di seguito i calcoli già presentati nelle precedenti edizioni del piano, basati a loro volta sui risultati del questionario somministrato ai dipendenti nel settembre 2022 (di cui si prevede l'aggiornamento nel 2026).

In generale, possiamo affermare che i benefici ambientali conseguibili deriveranno dalla rinuncia dei dipendenti all'uso del mezzo privato:

1. a favore di spostamenti in bicicletta o a piedi o con un mezzo di TPL, ovvero a seguito dell'attivazione di modalità di lavoro a distanza - obiettivo perseguito con le misure 2.1, 2.2, 2.3 (per quanto riguarda il TPL); 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5 (mobilità attiva) e 4.1 (lavoro a distanza);
2. a favore di servizi di car pooling o car sharing – obiettivo perseguito con le misure 1.1, 1.2 e 1.3;
3. a seguito dell'attivazione di servizi di trasporto collettivo aziendali – obiettivo perseguito con la misura 5.1.

Alle tre diverse tipologie di misure sopra elencate corrispondono le procedure di calcolo dei benefici ambientali descritte nell'Allegato 4 delle *Linee Guida* ministeriali e riportate nel Box 7.

BOX 7 – Procedure di calcolo dei benefici ambientali

Riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti determinata dall'applicazione delle varie misure.

$$\Delta k_{\text{mauto}} = (U_t / \delta) * L$$

Stima dei benefici ambientali conseguenti

Procedura 1 (Shift modale verso la mobilità attiva o il TPL, nonché al passaggio al lavoro a distanza)

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * F_{\text{eauto}} * O_t) / 1000$$

Procedura 2 (Shift modale verso il car pooling o il car sharing)

$$\Delta E_{\text{miinq}} = \frac{(\Delta k_{\text{mauto}} * F_{\text{eauto}} * G_s)}{1000} - \frac{(k_{\text{mms}} * F_{\text{esm}} * G_s)}{1000}$$

con (stima delle percorrenze effettuate con le autovetture condivise):

$$k_{\text{msm}} = N_{\text{ol}} * k_{\text{mnol}}$$

Procedura 3 (Shift modale verso servizi navetta aziendali)

$$\Delta E_{\text{miinq}} = \frac{(\Delta k_{\text{mauto}} * F_{\text{eauto}} * G_s)}{1000} - \frac{(k_{\text{maz}} * F_{\text{eaz}} * G_s)}{1000}$$

con (stima delle percorrenze effettuate con la navetta aziendale):

$$k_{\text{maz}} = \text{viaggi} * k_{\text{mviag}}$$

Variabili e parametri

<u>F_{eauto}</u>	Fattori di emissione medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO ₂ , nox e PM ₁₀) espressi in grammi/km, per l'autovettura privata non più utilizzata dal dipendente nei per i suoi spostamenti casa-lavoro
<u>F_{eaz}</u>	I fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO ₂ , nox e PM ₁₀), espressi in grammi/km per la navetta aziendale
<u>F_{esm}</u>	I fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO ₂ , nox e PM ₁₀), espressi in grammi/km per l'autovettura presa in condivisione (= 0 nel caso di veicoli elettrici)
<u>G_s</u>	Numero di giorni lavorativi medi all'anno in cui si fruisce di un veicolo condiviso o di un servizio navetta aziendale
<u>k_{mnol}</u>	Stima della percorrenza media (in km) di un veicolo in sharing o pooling durante un noleggio
<u>k_{mviag}</u>	Stima della percorrenza (in km) della navetta aziendale per ogni viaggio
<u>L</u>	Percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km, effettuata dal dipendente per raggiungere la sede di lavoro utilizzando il mezzo privato ed evitata a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL
<u>N_{ol}</u>	Numero di noleggi giornalieri di veicoli condivisi
<u>O_t</u>	Numero di giorni in un anno in cui il dipendente lavora a distanza, o si sposta a piedi, in bici o con il TPL per raggiungere la propria sede di lavoro
<u>U_t</u>	Numero dei dipendenti interessati dalle misure "sottratti all'uso dell'autovettura"
<u>viaggi</u>	Numero di viaggi giornalieri del veicolo aziendale in condivisione, sia in andata che in ritorno
<u>δ</u>	Tasso medio di occupazione di un'autovettura (=1,2)

Per la determinazione dei fattori di emissione, le *Linee Guida* rimandano alla banca dati ISPRA, che fornisce dati analitici riferiti ad ogni categoria di veicoli in base alla cilindrata, tipo di carburante, classe Euro, ecc.: una casistica molto ampia, che per essere applicata nel calcolo dei benefici ambientali ottenibili dalle misure del PSCL richiederebbe una conoscenza dettagliata dei veicoli utilizzati da ciascun dipendente direttamente interessato da ogni singola misura.

Non disponendo di tali dati – per altro non compatibili con il carattere anonimo del questionario somministrato da UNIFI – si rimanda ai valori medi per tipologia di veicoli messi a disposizione dall'ARPA Lombardia e riportati nell'*Inventario Emissioni Aria 2019*, relativi alle emissioni di gas serra (equiparati a CO₂), NO_x e PM₁₀ – v. Tabella 25.

Per i veicoli elettrici si assume un valore approssimativo pari a 0.

Tabella 25 – Fattori di emissione medi per tipologia di veicoli

(Fonte: <https://www.inemar.eu/xwiki/bin/view/InemarDatiWeb/Fattori+di+emissione+medi+da+traffico>)

Tipo di veicolo	Consumo specifico g/km	NO _x g/km	PM10 g/km	CO ₂ eq g/km
Automobili	57	0,354	0,032	175
Veicoli leggeri < 3.5 t	79	1,135	0,060	237
Veicoli pesanti > 3.5 t - merci	191	2,952	0,153	578
Veicoli pesanti > 3.5 t - passeggeri	261	4,209	0,158	780
Ciclomotori (< 50 cm ³)	22	0,167	0,086	72
Motocicli (> 50 cm ³)	36	0,093	0,029	118

Calcolo dei benefici ambientali ottenibili dalle misure per il lavoro a distanza

La misura 4.2 riguarda la definizione di un assetto a regime per il ricorso a forme di lavoro flessibile, prevedendo un massimo del 15% delle ore di lavoro complessive del personale T/A con modalità a distanza. Nella Tabella 26 sono riportati i valori parametrici e quelli ricavati dall'elaborazione dei dati del questionario ai fini del calcolo dei benefici ambientali conseguibili da tale misura applicando la Procedura 1 precedentemente descritta.

Tabella 26 – Valori utilizzati per il calcolo dei benefici ambientali – da lavoro a distanza

Ut	<p>Numero dei dipendenti sottratti all'uso dell'autovettura, conseguente all'attivazione a regime di modalità di lavoro a distanza</p> <ul style="list-style-type: none"> Numero dipendenti (da questionario 2022): 5.119 Percentuale personale T/A (rilevata dal questionario): 22,2% Stima dipendenti interessati al lavoro a distanza (personale T/A): $5.119 \cdot 0,22 = 1.126$ Percentuale dipendenti che utilizzano l'automobile come soluzione monomodale per gli spostamenti casa-lavoro: 29,7% <p>Ut = $1126 \cdot 0,222 = 250$</p>
δ	<p>Tasso medio di occupazione di un'autovettura</p> <p>δ = 1,2</p>
L	<p>Percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km, effettuata dal dipendente per raggiungere la sede di lavoro utilizzando il mezzo privato ed evitata a seguito dell'adozione della misura</p> <ul style="list-style-type: none"> Distanza media delle percorrenze effettuate dai dipendenti negli spostamenti casa-lavoro: 18,4 km <p>L = km $(8,4 \cdot 2) = \text{km } 36,8$</p>
Feauto	<p>Fattori di emissioni medi degli autoveicoli per ciascuno degli inquinanti considerati:</p> <ul style="list-style-type: none"> CO₂ eq = 175 N_x = 0,354 PM10 = 0,032
Ot	<p>Numero di giorni in un anno in cui il dipendente lavora a distanza:</p> <ul style="list-style-type: none"> Numero giorni lavorativi/anno: 228 Percentuale indicativa giorni lavoro a distanza/anno: 10% <p>Ot = $(228 \cdot 0,1) = 22,8$</p>

Stima della riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in auto per effetto del lavoro a distanza

$$\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L = 7667 \text{ km}$$

Stima dei benefici ambientali conseguenti (in termini di riduzione delle emissioni)

$$\Delta E_{miinq} = (\Delta k_{mauto} * Fe_{auto} * Ot) / 1000 = \begin{matrix} 30590 & \text{kg/anno CO2 eq} \\ 61,8792 & \text{kg/anno Nx} \\ 5,5936 & \text{kg/anno PM10} \end{matrix}$$

Calcolo dei benefici ambientali ottenibili dalle misure a favore del TPL

Le misure 2.1, 2.2, 2.3 sono finalizzate a incrementare l'uso del TPL negli spostamenti casa-lavoro, obiettivo che dipende in larga misura, come evidenziano le risposte al questionario relative al grado di soddisfazione di chi già ne fa uso e alle condizioni poste da chi dichiara la propria propensione/ disponibilità a farlo, dall'efficienza e affidabilità del servizio: un aspetto dolente, soprattutto per quanto riguarda le sedi decentrate, ed in particolare quelle di Sesto Fiorentino e Calenzano, sul quale l'Ateneo è intervenuto più volte sollecitando l'ente gestore a rimediare ai numerosi disservizi segnalati dagli utenti UNIFI e gli enti pubblici competenti a vigilare sul rispetto del contratto di servizio da parte dell'ente gestore. Attività che l'Ateneo continuerà a portare avanti, con l'obiettivo anzi di potenziare ulteriormente le corse rispetto all'orario attuale (v. misure 2.2 e 2.3).

La misura 2.1 si prefigge comunque di aumentare il numero dei dipendenti in possesso di un abbonamento per il TPL del 30% in due anni, passando dal 13,4% rilevato attraverso il questionario, al 17,6%.

Nella Tabella 13 sono riportati i valori parametrici e quelli ricavati dall'elaborazione dei dati del questionario ai fini del calcolo dei benefici ambientali conseguibili nel 2024 dalla parte della misura 2.1 rivolta ai dipendenti (coadiuvata dalle misure 2.2 e 2.3), applicando la Procedura 1 sopra descritta.

Per il calcolo della percorrenza media giornaliera il criterio adottato è la media delle distanze tra il luogo di domicilio e la sede lavorativa rilevate dal questionario con riferimento alle fasce chilometriche fra <2 km e 25-40 km, incrociate alle opzioni modali "bus urbano" e "tram".

Per il calcolo del numero di giorni/anno in cui il dipendente effettua lo spostamento casa-lavoro, si fa riferimento alla media tra i giorni lavorativi standard e i giorni di lavoro del personale T/A, decurtati in via approssimativa del 10% in ragione della possibilità di svolgere parte del lavoro a distanza.

Tabella 27 – Valori utilizzati per il calcolo dei benefici ambientali – da auto a TPL

Ut	<p>Numero dei dipendenti sottratti all'uso dell'autovettura, conseguente all'incremento del 15% degli abbonamenti al TPL.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Percentuale attuale di dipendenti abbonati al TPL (rilevata dal questionario): 13,4% ● Numero dipendenti (da questionario 2022): 5.119 ● Stima abbonati al TPL (rilevata dal questionario): 5.119*0,134=686 ● Stima incremento abbonati al TPL: 686*0,15=103 ● Percentuale dipendenti che utilizzano l'automobile come soluzione monomodale per gli spostamenti casa-lavoro: 29,7% ● Percentuale di dipendenti che utilizzano l'automobile come soluzione monomodale per gli spostamenti casa-lavoro (sul totale, esclusi utenti TPL) 42,2% <p>Ut = 103*0,422 = 45</p>
δ	<p>Tasso medio di occupazione di un'autovettura</p> <p>δ = 1,2</p>
L	<p>Percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km, effettuata dal dipendente per raggiungere la sede di lavoro utilizzando il mezzo privato ed evitata a seguito dell'adozione della misura</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Distanza media delle percorrenze effettuate dai dipendenti in autobus e tram negli spostamenti casa-lavoro: 8,4 km <p>L= km (8,4*2) = km 16,8</p>
Feauto	<p>Fattori di emissioni medi degli autoveicoli per ciascuno degli inquinanti considerati:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CO2 eq = 175 ● Nx = 0,354 ● PM10 = 0,032

Ot	<p>Numero di giorni in un anno in cui il dipendente si sposta con il TPL per raggiungere la sede di lavoro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Numero dipendenti (da questionario 2022): 5.119 • Percentuale personale T/A (rilevata dal questionario): 22,2% • Numero giorni lavorativi/anno: 228 • Stima numero giorni di lavoro in presenza (solo personale T/A): $228 \times 0,90 = 205$ <p>Ot = $(0,78 \times 228) + (0,22 \times 205) = 223$</p>
-----------	---

Stima della riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in auto per effetto dello shift modale a favore del TPL:

$$\Delta k_{\text{mauto}} = (U_t / \delta) * L = 630$$

Stima dei benefici ambientali conseguenti (in termini di riduzione delle emissioni):

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * F_{\text{eauto}} * O_t) / 1000 =$$

24585,75	kg/anno CO2 eq
49,73346	kg/anno Nx
4,49568	kg/anno PM10

Calcolo dei benefici ambientali ottenibili dalle misure a favore della mobilità attiva/micromobilità

Le misure 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5 sono finalizzate a favorire l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro, attraverso l'aumento delle dotazioni a supporto di tale forma di mobilità presso le sedi UNIFI (posteggi e spogliatoi/docce per gli utenti – v. misure 3.1 e 3.2), l'accesso a tariffe agevolate a servizi di micromobilità in sharing (v. misura 3.3), l'incentivazione al bike-to-work (v. misura 3.4) e l'interlocuzione con gli enti competenti per aumentare e rendere più sicuri i collegamenti pedociclabili nell'area urbana e metropolitana di Firenze (v. misura 3.5). L'insieme di tali misure, e in particolare la misura 3.4, attivata nell'ambito di un programma più esteso a livello di Comune, oltre a rispondere alle esigenze del 9,2% dei dipendenti UNIFI che già utilizzano la bicicletta come mezzo abituale negli spostamenti casa-lavoro e a motivarli ulteriormente attraverso gli sconti e gli incentivi, punta ad aumentare gli spostamenti casa-lavoro di questo tipo, andando ad attingere da quel 22,5% di dipendenti che si sono dichiarati più propensi al cambiamento modale verso la bicicletta e la micromobilità.

Nella Tabella 28 sono riportati i valori parametrici e quelli ricavati dall'elaborazione dei dati del questionario ai fini del calcolo dei benefici ambientali conseguibili dalle succitate misure con l'obiettivo di aumentare i dipendenti che fanno ricorso alla mobilità attiva per raggiungere le sedi UNIFI del 20% in due anni (dal 9,2% all'11%).

Per il calcolo della percorrenza media giornaliera il criterio adottato è la media delle distanze tra il luogo di domicilio e la sede lavorativa rilevate dal questionario con riferimento alle fasce chilometriche fra <2 km e 10-25 km, incrociate all'opzione modale "bicicletta".

Per il calcolo del numero di giorni/anno in cui il dipendente effettua lo spostamento casa-lavoro, si fa riferimento alla media tra i giorni lavorativi standard e i giorni di lavoro del personale T/A, decurtati in via approssimativa del 10% in ragione della possibilità di svolgere parte del lavoro a distanza. Si è inoltre applicata una riduzione del 30% sul totale, corrispondente in via approssimativa alla percentuale di giorni di pioggia/anno nell'area fiorentina in cui non appare verosimile che si attui lo shift modale a favore della bicicletta.

Tabella 28 – Valori utilizzati per il calcolo dei benefici ambientali – da auto a bicicletta

Ut	<p>Numero dei dipendenti sottratti all'uso dell'autovettura, conseguente all'incremento del 10% (20% in due anni) di chi fa uso della bicicletta.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Percentuale di dipendenti che usano la bicicletta nello spostamento casa-lavoro (da questionario 2022): 9,2% • Numero dipendenti (da questionario 2022): 5.119 • Stima dipendenti che usano la bicicletta (dal questionario): $5.119 \cdot 0,092 = 471$ • Stima incremento dipendenti che usano la bicicletta: $471 \cdot 0,10 = 47$ • Percentuale dipendenti che utilizzano l'automobile come soluzione monomodale per gli spostamenti casa-lavoro su tragitti compresi entro 10 km (sul totale): 13,5% • Percentuale dipendenti che utilizzano l'automobile come soluzione monomodale per gli spostamenti casa-lavoro entro 10 km (sul totale, esclusi utenti mobilità attiva) 17,6% <p>Ut = $47 \cdot 0,176 = 8$</p>
δ	<p>Tasso medio di occupazione di un'autovettura</p> <p>δ = 1,2</p>
L	<p>Percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km, effettuata dal dipendente per raggiungere la sede di lavoro utilizzando il mezzo privato ed evitata a seguito dell'adozione della misura</p> <ul style="list-style-type: none"> • Distanza media delle percorrenze effettuate dai dipendenti in bicicletta negli spostamenti casa-lavoro: 4,8 km <p>L = km $(8,4 \cdot 2) = \text{km } 9,6$</p>
Feauto	<p>Fattori di emissioni medi degli autoveicoli per ciascuno degli inquinanti considerati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • CO2 eq = 175 • Nx = 0,354 • PM10 = 0,032
Ot	<p>Numero di giorni in un anno in cui il dipendente si sposta con la bicicletta per raggiungere la sede di lavoro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Numero dipendenti (da questionario 2022): 5.119 • Percentuale personale T/A (rilevata dal questionario): 22,2% • Numero giorni lavorativi/anno: 228 • Stima numero giorni di lavoro in presenza (solo personale T/A): $228 \cdot 0,90 = 205$ • Percentuale giorni maltempo nell'arco di un anno: 30% <p>Ot = $[(0,78 \cdot 228) + (0,22 \cdot 205)] \cdot 0,7 = 156$</p>

Stima della riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in auto per effetto dello shift modale a favore del TPL:

$$\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L = 64$$

Stima dei benefici ambientali conseguenti (in termini di riduzione delle emissioni)

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * Fe_{\text{auto}} * Ot) / 1000 = \begin{array}{ll} 1747,2 & \text{kg/anno CO2 eq} \\ 3,534336 & \text{kg/anno Nx} \\ 0,319488 & \text{kg/anno PM10} \end{array}$$

Calcolo dei benefici ambientali ottenibili dalle misure a favore della mobilità condivisa

Nonostante la scarsa propensione dei dipendenti UNIFI rilevata dal questionario verso questa forma di mobilità e le difficoltà riscontrate nell'attivazione di un servizio di car-pooling aziendale, si ritiene utile avviare nel corso del 2026 un progetto volto a favorire la combinazione fra car sharing e car-pooling per coprire l'“ultimo miglio” tra la stazione di Rifredi e i plessi di Morgagni, Santa Marta e Novoli (v. misura 1.1).

L'iniziativa ha soprattutto una finalità sperimentale, e verosimilmente riuscirà coinvolgere in una prima fase solo un numero esiguo di dipendenti, con benefici valutabili più da un punto di vista qualitativo che quantitativo.

Parallelamente, il Piano si propone (v. misura 1.3) di promuovere l'uso del car sharing esercito con auto elettriche,.

Con tale premesse, può essere comunque individuato come obiettivo quello di quadruplicare la percentuale dei dipendenti UNIFI che dichiarano di usare il car sharing in combinazione con altri mezzi, rilevata dal questionario – pari allo 0,37% - per arrivare all'1,5%.

Nella Tabella 29 sono riportati i valori parametrici e le quantità utilizzate ai fini del calcolo dei benefici ambientali conseguibili da tale misura, applicando la Procedura 2.

Per il calcolo della percorrenza media giornaliera si è fatto riferimento alla media di 7 km registrata nell'uso dei veicoli Eni Enjoy, società con la quale UNIFI ha attivato una convenzione, da rinnovare nel 2026.

Per il calcolo del numero di giorni/anno in cui il dipendente effettua lo spostamento usando il car-sharing, si fa riferimento alla media tra i giorni lavorativi standard e i giorni di lavoro del personale T/A, decurtati in via approssimativa del 10% in ragione della possibilità di svolgere parte del lavoro a distanza. Si è inoltre applicata una riduzione del 60% sul totale, assumendo che tale forma di mobilità sia particolarmente adatta per chi non ha particolari obblighi di regolarità nello svolgimento della sua attività lavorativa.

Tabella 29 – Valori utilizzati per il calcolo dei benefici ambientali – da auto a car sharing elettrico

Ut	<p>Numero dei dipendenti sottratti all'uso dell'autovettura, conseguente all'incremento nell'uso dei servizi di car sharing.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Percentuale attuale di dipendenti che usano il car sharing nello spostamento casa-lavoro (da questionario): 0,37% ● Numero dipendenti (da questionario 2022): 5.119 ● Stima dipendenti che usano il car sharing (da questionario): $5.119 \times 0,0037 = 19$ ● Incremento previsto uso car sharing: 400% <p>Ut = $19 \times 4 = 76$</p>
δ	<p>Tasso medio di occupazione di un'autovettura</p> <p>δ = 1,2</p>
L	<p>Percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km, effettuata dal dipendente per raggiungere la sede di lavoro utilizzando il mezzo privato ed evitata a seguito dell'adozione della misura</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Distanza media delle percorrenze effettuate dai dipendenti con il car sharing negli spostamenti casa-lavoro: 7 km <p>L = km (7*2) = km 14</p>
Feauto	<p>Fattori di emissioni medi degli autoveicoli per ciascuno degli inquinanti considerati:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CO2 eq = 175 ● Nx = 0,354 ● PM10 = 0,032
Fesm	<p>Fattori di emissioni medi degli autoveicoli in sharing (elettrici)</p> <p>Fesm = 0</p>
kmsm	<p>Percorrenze effettuate con i mezzi condivisi (fattore annullato se Fesm=0)</p>

Gs	<p>Numero di giorni in un anno in cui il dipendente si sposta con il car sharing per raggiungere la sede di lavoro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Numero dipendenti (da questionario 2022): 5.119 • Percentuale personale T/A (rilevata dal questionario): 22,2% • Numero giorni lavorativi/anno: 228 • Stima numero giorni di lavoro in presenza (solo personale T/A): $228 \cdot 0,90 = 205$ • Percentuale giorni di effettivo utilizzo: 40% <p>GS = $[(0,78 \cdot 228) + (0,22 \cdot 205)] \cdot 0,4 = 89$</p>
-----------	--

Stima della riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in auto per effetto dello shift modale a favore del TPL:

$$\Delta k_{\text{mauto}} = (U_t / \delta) \cdot L = 887$$

Stima dei benefici ambientali conseguenti (in termini di riduzione delle emissioni)

$$\Delta E_{\text{minq}} = \frac{(\Delta k_{\text{mauto}} \cdot F_{\text{eauto}} \cdot G_s)}{1000} - \frac{(k_{\text{mms}} \cdot F_{\text{esm}} \cdot G_s)}{1000} =$$

13809,8333	kg/anno CO2 eq
27,93532	kg/anno Nx
2,52522667	kg/anno PM10

3.2. PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE

Di seguito sono riportate le misure con indicazione della tempistica prevista e delle risorse necessarie.

Tabella 30 – Misure da implementare e stima dei costi

Asse / Misura	Titolo sintetico	Tempistica	Risorse necessarie (€)	Descrizione costi
1.1	Attivazione di servizio sperimentale di car pooling-car sharing aziendale (progetto TUSS)	Sperimentazione gennaio-giugno 2026 Attivazione servizio permanente subordinata agli esiti della sperimentazione I semestre a.a. 2026-2027	10.000	Sperimentazione a costo 0 per UNIFI (costi coperti dallo spin-off TUSS srl e fondi MaaS Firenze) Accantonamento per eventuale avvio del servizio post sperimentazione
1.2	Regolamentazione parcheggi UNIFI	Entro giugno 2026	--	Budget da definire e reperire nell'ambito della razionalizzazione dei tesserini e pass aziendali a cui sta lavorando il Servizio Informatico dell'Ateneo (SIAF)
1.3	Convenzioni car sharing	Entro dicembre 2026	--	Misura a costo zero
2.1	A agevolazioni TPL	Entro inizio I semestre a.a. 2025-2026	500.000	Contributo annuo per agevolazioni TPL studenti
2.2	Biglietti TPL per gli spostamenti interni	Entro aprile 2024	1,70 1.700	Costo unitario biglietto TPL 90' Acquisto di n. 1000 biglietti
2.3	Interlocuzione con i soggetti competenti per il miglioramento servizi TPL	Durante tutto l'anno	--	Misura a costo zero
3.1	Posteggi bici/LEV	Entro inizio I semestre a.a. 2026-2027	1.000 10.000	Costo unitario rastrelliere 5 posti (2025) Installazione n. 10 rastrelliere
		Entro dicembre 2024 (iniziativa da coordinare con Comune di Firenze)	10.000 20.000	Costo unitario box biciclette Installazione n. 2 box
3.2	Progettazione spogliatoi /docce bike-to-work	Entro dicembre 2026	6.000	50% costo borsa di ricerca annuale (da abbinare alla misura 5.5)
3.3	Bike sharing: convenzioni/adesione a iniziative del Comune di Firenze	Durante tutto l'anno	--	Misura a costo zero
3.4	Partecipazione programma di incentivazione bike-to-work	Prosecuzione iniziativa in corso fino aprile 2026; eventuale proroga/rinnovo da coordinare con Comune di Firenze	6000	Gestione annuale piattaforma
3.5	Interlocuzione con i soggetti competenti per la messa in sicurezza di percorsi e attraversamenti pedo-ciclabili	Durante tutto l'anno	--	Misura a costo zero
4.1	Applicazione del Piano lavoro a distanza	Durante tutto l'anno	--	Misura a costo zero
5.1	Navetta Design Campus Calenzano	Da marzo 2026 (II semestre a.a. 2025-26).	35.000	Attivazione servizio II semestre a.a. 2025-26
		Rinnovo settembre-ottobre (I semestre a.a. 2026-27).	35.000	Accantonamento per rinnovo I semestre 2026-27)
5.2	Piano per l'installazione di colonnine e punti di ricarica per mezzi elettrici	Entro dicembre 2026	--	Budget da definire e reperire su altri capitoli di spesa.
5.3	Iniziative sensibilizzazione	Durante tutto l'anno	--	Misura a costo zero
5.4	Affidamento congiunto incarico Mobility manager a professionista esterno con Azienda Ospedaliera Careggi	Entro giugno 2026	--	Budget da definire e reperire su altri capitoli di spesa.
5.5	Progetto di riorganizzazione pertinenze UNIFI per favorire la mobilità attiva	Entro dicembre 2026	6.000	50% costo borsa di ricerca annuale (da abbinare alla misura 3.2)
5.6	Razionalizzazione parco auto aziendali	Entro dicembre 2026	--	Budget da definire e reperire su altri capitoli di spesa.
Totale budget per le misure contenute nel PCSU/PSCL 2026			593.720	

4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

Il PSCL-PSCU sarà oggetto di costante monitoraggio da parte del Mobility manager UNIFI, in relazione all'efficacia delle misure implementate, anche al fine di individuare eventuali impedimenti e criticità che ne ostacolano o rendano difficile l'attuazione, nonché di proporre soluzioni di tempestiva risoluzione.

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

In particolare, il Mobility manager provvederà, con cadenza quadrimestrale, a redigere un Rapporto di monitoraggio, articolato come segue:

- A) Consuntivo dell'attività svolta/stato di attuazione delle misure afferenti al quadrimestre di riferimento con aggiornamento:
 - sulle iniziative intraprese ai fini della loro attivazione (ovvero sulle difficoltà incontrate che ne hanno ostacolato l'attivazione);
 - sulle risorse reperite o ancora da reperire;
- B) Valutazione degli effetti delle misure realizzate nei quadrimestri precedenti;
- C) Riepilogo/aggiornamento delle misure da avviare nel quadrimestre successivo;
- D) Eventuali nuove necessità/opportunità che impongono di rivedere/integrare il Piano.