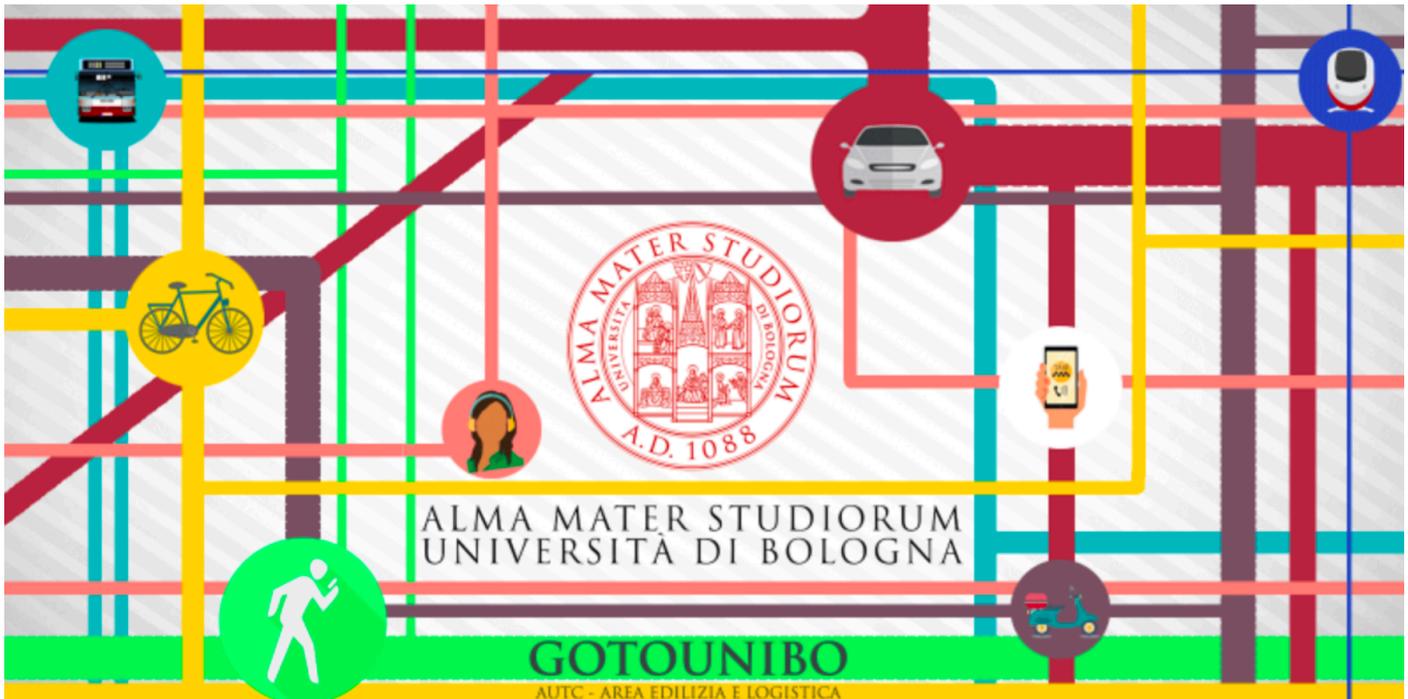




ALMA MATER STUDIORUM
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

BOLOGNA CESENA FORLI' RAVENNA RIMINI



“Come mi muovo”
Studenti, docenti e personale
esprimono le loro opinioni sulla mobilità nell’indagine
GOTOUNIBO 2019

AUTC – Area Edilizia e Sostenibilità - Settore Sostenibilità di Ateneo e mobility manager

INDICE	2
1. INTRODUZIONE.....	3
2. METODOLOGIA DI RICERCA	5
3. I PARTECIPANTI	6
4. LA PRIMA RICERCA QUALITATIVA.....	7
5. LE 9 TEMATICHE	9
TRASPORTO PUBBLICO.....	9
AUTOMOBILE.....	14
SCONTI E AGEVOLAZIONI	17
BICICLETTA	21
UNIBO SOSTENIBILE.....	24
FUORI SEDE E PENDOLARI	27
SINERGIE E AZIONI.....	28
SHARED MOBILITY	30
ALLOGGI	32
ANNEX	33

1. Introduzione

L'Alma Mater nel 2019 ha presentato un documento per descrivere e rendicontare le attività istituzionali utili al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile, secondo il programma di azione dell'Agenda 2030 e in linea con il Piano strategico 2016-18.

Il Report “U.N. Sustainable Development Goals” rendiconta, infatti, il piano delle attività rispetto ai 17 Obiettivi per lo Sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, in cui i valori della sostenibilità che l'Ateneo porta avanti, come il miglioramento e la salvaguardia del territorio, il benessere della comunità, la promozione di un'economia di sviluppo basata sulla conoscenza, l'equità sociale e la capacità di coloro che sono coinvolti a lavorare in modo efficace per il bene comune ricoprono un valore strategico di assoluto interesse.

Uno degli impegni dell'Ateneo è quello di costruire una mobilità urbana a basso impatto ambientale. Per contribuire alla riduzione delle emissioni in atmosfera, l'Università di Bologna promuove l'uso del trasporto pubblico, la mobilità ciclabile e forme di mobilità a basso impatto sia per gli spostamenti di servizio, sia per quelli Casa – Lavoro/Luogo di studio.

L'impegno di Unibo per una mobilità sostenibile e in linea con gli Obiettivi delle Nazioni Unite è volto a:

- Incentivare il trasporto pubblico mediante misure volte a ridurre l'utilizzo del mezzo privato e non condiviso, garantendo tariffe agevolate del trasporto pubblico attraverso accordi con le aziende di trasporto e le amministrazioni comunali.
- Ridurre le emissioni in atmosfera mediante la promozione della mobilità ciclabile e di forme di trasporto a basso impatto.
- Offrire servizi innovativi di mobilità sostenibile mediante l'implementazione e la gestione di servizi orientati ad un uso condiviso dei mezzi di trasporto.

Dal 2006, tramite un questionario web rivolto a tutto il personale e agli studenti, annualmente vengono analizzate le modalità e le esigenze di trasporto degli utenti universitari per gli spostamenti Casa-Lavoro/Studio. Da tale analisi derivano le strategie definite nel documento di programmazione annuale PSCLS – Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro/Studio, condiviso con l'Amministrazione Comunale.

Nel 2019 l'indagine GOTOUNIBO è stata riproposta con l'obiettivo di continuare a monitorare la mobilità Casa-Università in tutte le categorie che lavorano o studiano presso l'Università di Bologna. L'obiettivo dell'indagine è stato quello di disporre di informazioni utili a orientare e valutare le politiche di mobility management e a migliorare la mobilità di chi studia e lavora in Università.

Da quest'anno, inoltre, GOTOUNIBO ha voluto dare ancora più risalto al contributo dei suoi partecipanti, presentando per la prima volta il report con tutti i loro commenti sul tema della mobilità sostenibile in Ateneo. Il presente documento quindi riporta i risultati della **prima indagine qualitativa GOTOUNIBO del 2019**. Un secondo documento riguarderà il piano annuale degli spostamenti Casa-Lavoro/Studio. Tale Piano permette di attuare, in collaborazione con il Comune di Bologna, le diverse azioni a supporto della mobilità sostenibile e dell'accessibilità agli spazi universitari.

Il seguente report è stato scritto dal team di progetto composto da:

*Ing. Roberto Battistini, Mobility manager di Ateneo
AUTC- Università di Bologna - Unità professionale Responsabili di progetto
Via S. Sigismondo 5, 40126 Bologna*

*Dott. Marco De Angelis
Dipartimento di Psicologia, Università di Bologna
Via Filippo Re 10, 40126 Bologna*

*Prof. Luca Pietrantonio, Professore Ordinario
Dipartimento di Psicologia, Università di Bologna
Via Filippo Re 10, 40126 Bologna*

Si ringraziano i seguenti colleghi e collaboratori: il dott. Guido Martinolli, il prof. Luca Mantecchini (DICAM, Unibo), il Prorettore Vicario Mirko Degli Esposti e tutti coloro che hanno fattivamente contribuito alla revisione del progetto.

2. Metodologia di ricerca

Il questionario utilizzato per la raccolta dei dati della presente indagine è composto da 64 domande suddivise nelle seguenti 12 sezioni

1. Le **informazioni generali** riguardo la posizione ricoperta all'interno dell'Ateneo, la sede principale di studio/lavoro, il luogo di partenza, il tempo totale medio impiegato e il relativo valore monetario attribuito al viaggio per andare e tornare dall'Università.
2. La **trip chain**, ovvero la sequenza dettagliata del tragitto C-LS, in cui sono descritte le modalità di viaggio utilizzate (unimodali vs multimodali). Nella sezione dedicata alla *trip chain* è stato considerato anche l'influenza del maltempo.
3. Sezioni **per gli automobilisti** che ha permesso di comprendere gli eventuali spostamenti ad uso del mezzo privato o in condivisione con altre persone e il tipo di alimentazione del veicolo.
4. **Costi** relativi le modalità di **parcheggio** e al **carburante** utilizzato (per automobili e/o scooter) o per la **manutenzione** del mezzo (bicicletta)
5. **Soddisfazione** legata allo spostamento e ai suoi specifici aspetti.
6. **Capitale di mobilità**, ovvero il possesso (o meno) di eventuali abbonamenti ai mezzi di trasporto pubblico, l'utilizzo (o meno) di una mobilità condivisa (con uno specifico focus all'utilizzo del servizio Mobike), il possesso (o meno) delle principali modalità di trasporto private (automobile, moto/scooter e bicicletta) e le modalità di trasporto pubblico o condivise potenzialmente disponibili nel luogo in cui si abita.
7. **Valori e norme** riguardo l'utilizzo di mezzi alternativi all'automobile e l'intenzione all'utilizzo di modalità di trasporto ecosostenibili.
8. **Atteggiamenti e opinioni**, in cui il partecipante poteva esprimere le proprie credenze, i propri atteggiamenti e le proprie percezioni circa le varie modalità di trasporto così come in riferimento al tema generale della mobilità sostenibile.
9. **Abitudini** di utilizzo delle diverse modalità di trasporto.
10. **Linee di intervento** a cui dare maggiore priorità secondo l'opinione del partecipante.
11. Approfondimenti **sul ruolo di UNIBO** come istituto, luogo e fonte di ispirazione nell'adozione di modalità sostenibili nel tragitto Casa-Università.
12. Informazioni **sociodemografiche**

Il questionario è stato disponibile online per 33 giorni, dal 9 gennaio al 10 febbraio 2019. La sezione di introduzione al questionario conteneva le istruzioni, il relativo consenso informato e l'informativa sul trattamento dei dati era disponibile in allegato (vedi Annex).

3. I partecipanti

Dall'ultimo censimento effettuato all'interno dell'Ateneo di Bologna (Unibo, 2016), la comunità universitaria registra un totale di 84.724 studenti, di cui 5.376 provenienti da corsi internazionali e 4.161 iscritti a corsi post lauream. Per quanto riguarda il personale docenti e tecnico-amministrativo (personale TA) si registra un totale di 2.819 docenti di cui 994 ricercatori/trici e un totale di 2.945 tecnici-amministrativi.

Al termine delle rilevazioni, le persone che hanno deciso di aderire all'indagine compilando il questionario sono state 11.808. Il numero di questionari considerati validi è stato di **11314**, con un **tasso di partecipazione del 13,5%** rispetto l'intera popolazione universitaria. Rispetto all'ultima indagine rivolta all'elaborazione del 2017 in cui hanno partecipato 4772 persone, il numero di questionari ha subito un **incremento del 147,4%**. Occorre evidenziare che i rispondenti hanno aderito su base volontaria.

TABELLA 1 - I PARTECIPANTI ALL'INDAGINE

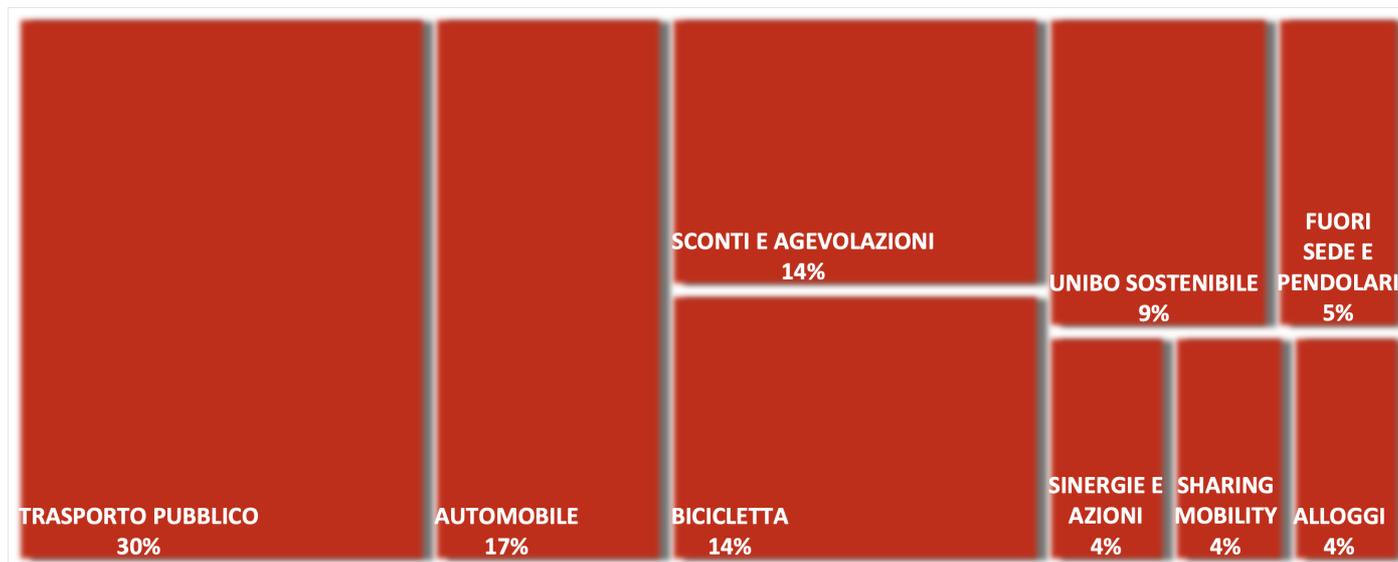
		N	%	TOTALE
STUDENTI	Studente di laurea triennale	4904	43,3%	77,8%
	Studente di laurea magistrale/ciclo unico	3900	34,5%	
COLLABORATRICI COLLABORATORI	Assegnista	86	0,8%	4,4%
	Specializzando/a in Medicina	65	0,6%	
	Dottorando	169	1,5%	
	Borsista	8	0,1%	
	Con contratto (Co.co.co., occasionale)	21	0,2%	
	Altro	135	1,2%	
DOCENTI	Professore Ordinario	150	1,3%	7,3%
	Professore Associato	318	2,8%	
	Professore a contratto/supplente	83	0,7%	
	Ricercatore	281	2,5%	
TECNICO-AMMINISTRATIVO	Dirigente	9	0,1%	10,5%
	Tecnico/Amministrativo Categoria EP	63	0,5%	
	Tecnico/Amministrativo Categoria D	429	3,8%	
	Tecnico/Amministrativo Categoria C	577	5,1%	
PERSONALE AMMINISTRATIVO	Tecnico/Amministrativo Categoria B	91	0,8%	
	Lettore	3	0%	
	Collaboratore ed Esperto Linguistico	22	0,2%	
	Totale	11314	100%	

4. La prima ricerca qualitativa

Per la prima volta in assoluto, GOTOUNIBO ha deciso di raccogliere ed analizzare i commenti rilasciati dai partecipanti circa le tematiche inerenti la mobilità sostenibile. Seguendo la tecnica di analisi qualitativa del testo, è stato analizzato ogni singolo commento riportato con l'obiettivo di evidenziarne le tematiche discusse al suo interno, creare delle relative etichette, congruenti ai concetti espressi, e avere così a disposizione una lista di categorie più ampie, all'interno del quale è stato possibile categorizzare ogni commento raccolto.

In totale, nella sezione dedicata sono stati riportati 1134 commenti, da cui è stato possibile estrapolare 1311 concetti tematici. Di questi, è stato possibile categorizzare il 72% di questi in etichette inerenti la mobilità sostenibile, il 21% in etichette riguardanti aspetti del questionario particolarmente apprezzati (10%) o da migliorare (11%) mentre nel restante 8% sono stati inseriti una serie di commenti non riconducibili a nessuna categoria. Nel presente report sono riportati solo alcuni di questi commenti, con l'intento di fornire una panoramica esaustiva delle etichette e delle relative tematiche.

Il risultato finale di estrapolazione delle tematiche ha reso possibile la creazione di 37 etichette, raccolte in 9 temi, così distribuiti:



Le nove tematiche sono:

- **Trasporto Pubblico:** in questa categoria sono stati raggruppati tutti quei commenti inerenti a una migliore gestione del trasporto pubblico nella sua totalità, da aspetti specifici il trasporto su ferro, dal comfort alla qualità degli autobus, alla puntualità e all'efficacia del servizio utilizzato, l'aspettativa di poter usufruire di servizi potenziati in termini di numero di linee, di tratte notturne o ad hoc per raggiungere determinate sedi universitarie
- **Automobile:** in questa categoria sono stati raggruppati tutti quei commenti riportati per motivare la propria scelta nell'utilizzo dell'automobile o del mezzo privato in generale così come alla possibilità di usufruire di agevolazioni per parcheggiare il mezzo privato. Sarà quindi possibile leggere commenti riguardanti i vantaggi, in termini di flessibilità, efficacia e/o comfort, del mezzo privato rispetto la difficoltà nel poter utilizzare il trasporto pubblico, per mancanza di collegamenti ad esempio, così come motivazioni più di carattere personale (es. necessità famigliari) nella scelta del mezzo privato.
- **Sconti e Agevolazioni:** in questa categoria, i partecipanti esprimono tutta una serie di desiderata per quanto riguarda la possibilità di usufruire di una serie di agevolazioni e sconti inerenti l'acquisto di un abbonamento per il trasporto pubblico, che sia su ruota, su ferro che integrato così come aereo, sia annuale, che mensile o per singole tratte, esteso a tutta la popolazione accademica (es. assegnisti e dottorandi) così come la necessità di una maggiore promozione e sensibilizzazione alle offerte già presenti.

- **Bicicletta:** nella categoria rivolta all'uso della bicicletta, i partecipanti spostano l'attenzione a diverse azioni ritenute necessarie per favorire una sempre maggiore adozione di tale mezzo sostenibile, dalla necessità di potenziare le infrastrutture e in particolare un incremento delle piste ciclabili, ad un incremento di parcheggi, possibilmente custoditi, per combattere la piaga del furto delle biciclette, alla possibilità di poter usufruire sia di incentivi per l'acquisto di biciclette elettriche che di una maggiore sinergia con il trasporto pubblico tale da favorire l'adozione di una modalità integrata.
- **Unibo Sostenibile:** decidendo di intitolare questa categoria con questo nome, si è cercato di mettere in risalto, tramite i commenti dei partecipanti, il ruolo potenziale dell'Ateneo nell'incentivare e promuovere una sostenibilità sia a livello di comportamenti modali (es. tratte fra diverse sedi, flessibilità degli orari delle lezioni) sia a livello organizzativo (es. incentivi e strategie per il proprio personale, strategie bottom-up di coinvolgimento, telelavoro/telelezioni) tali da diffondere un più ampio senso di appartenenza ad un'istituzione sempre più "green".
- **Fuori sede e Pendolari:** seppure in stretta interdipendenza con le tematiche sopra esposte, in questa categoria si è deciso di dare rilevanza a tutti quei commenti riguardanti la condizione, a volte scomoda, di pendolare o di studente fuori sede che incontra una serie di difficoltà nel gestire i propri spostamenti quotidiani Casa-Università.
- **Sinergie e Azioni:** la seguente categoria tratta una serie di iniziative o problematiche esposte dai partecipanti che richiamano in causa un auspicabile lavoro congiunto fra le parti politiche potenzialmente interessate alla mobilità sostenibile (es. Comuni, Municipalità, Ferrovie dello Stato, Tper, ecc...) così come ad una maggiore attenzione ai comportamenti adottati dei vari attori della strada.
- **Sharing Mobility:** nell'era della mobilità condivisa, i partecipanti riportano una serie di commenti riguardanti sia il bike sharing (es. agevolazioni, problematiche e difficoltà nel poter usufruire del servizio), sia del car sharing, in particolare con la speranza che il servizio in questione possa essere allargato anche alle città al di fuori del contesto bolognese.
- **Alloggi:** in quest'ultima categoria, sarà possibile leggere una serie di commenti che richiamano in causa una attuale problematica riguardante le difficoltà nel trovare un alloggio che sia possibilmente economico e/o non troppo distante dalla sede principale di studio/lavoro tale da facilitare la possibilità di adottare soluzioni di trasporto sostenibili.

5. Le 9 Tematiche

TRASPORTO PUBBLICO

Nella presente sezione sono stati raggruppati tutti quei commenti inerenti a una migliore gestione del trasporto pubblico nella sua totalità, sia relativi al trasporto su gomma che su ferro. All'interno di questa sezione, i partecipanti raccontano le loro esperienze quotidiane richiamando in causa aspetti legati alla puntualità e all'efficacia del servizio pubblico utilizzato (15%), l'aspettativa di poter usufruire di servizi potenziati in termini di numero di linee a disposizione (14%), il comfort e/o la qualità generale dei mezzi pubblici (10%), commenti specifici del servizio offerto dalle Ferrovie dello Stato (9%), la possibilità di attivare collegamenti ad hoc (7%) o di linee notturne (3%). Infine, è stato possibile aggregare una serie di commenti a determinate sedi universitarie, in particolare i collegamenti pubblici attualmente a disposizione per raggiungere le sedi universitarie in via Terracini (11%), in via della Beverara (10%), via Fanin (8%) così come per le sedi presenti ad Ozzano (7%) e Ravenna (6%).



PUNTUALITA' ED EFFICACIA DEI SERVIZI PUBBLICI

Per quanto concerne i servizi pubblici tper sono spesso in ritardo e non rispettano le tabelle degli orari

Ritengo molto prezioso il mio tempo. A piedi, da casa all'università e viceversa impiego circa 40 minuti, lo stesso tempo che impiegherei prendendo l'autobus.

Garantire una maggiore affidabilità delle corse in autobus. Troppo spesso saltano delle corse e ci si trova in difficoltà.

Nel corso degli anni ho notato un costante peggioramento nella gestione del servizio di trasporto urbano con tempi di attesa che sempre più spesso toccano i 15-20 minuti su linee che dovrebbero essere servite ogni 4-7 minuti.

La qualità del servizio tper bus è scadente se non assente. Orari non rispettati, sovraffollamento e costi che non coincidono con la qualità del servizio offerto (prezzo superiore alla qualità, la quale è mediocre) contribuiscono a rendere il servizio poco allettante come alternativa per ridurre le emissioni.

La decorrenza degli abbonamenti mensili dal giorno dell'obliterazione e non dal primo del mese potrebbe essere una strategia per aumentare gli incassi a spese degli utenti

Raggiungere il campus di Cesena dalla stazione dei treni con i mezzi pubblici a disposizione è decisamente complicato. Gli orari non sono mai rispettati e conseguentemente sono a rischio le coincidenze con i treni. Tale problematica costringe noi studenti a dover abbandonare la lezione 10 minuti prima del termine.

Svariate volte ho perso la coincidenza con il treno a causa del pessimo servizio di Start Romagna, per non parlare il loro intero sistema scadente. Spero che questo questionario serva per migliorare queste cose.

POTENZIAMENTO LINEE

Non solo io, ma anche molti altri studenti, sentiamo la necessità di aumentare le corse delle circolari periferiche; passano ogni 25 minuti circa, considerando il ritardo, 30/35 minuti. È più il tempo di attesa piuttosto quello che si impiega nel tragitto. Inviterei l'università a garantire un maggior collegamento. Grazie !!!

Per quanto riguarda l'utilizzo degli autobus per recarsi in ateneo sono convinta che sia utile rinforzare alcune linee. Spesso gli autobus sono strapieni e bisogna aspettare il successivo o i successivi. Aggiungendo autobus più grandi o inserendo ulteriori corse negli orari di punta, soprattutto mattinieri, si potrebbe migliorare il servizio.

A mio parere, i problemi sono due: la durata del viaggio con mezzi pubblici, assolutamente sproporzionata rispetto ad un viaggio in macchina, e il bassissimo numero di autobus disponibili all'uscita dalle lezioni. Capita di non riuscire a salire sull'autobus. Grazie per l'attenzione, cordiali saluti

Utilizzo il bus (linee urbane): occorre che TPER metta a disposizione più corse almeno nelle ore di punta e bus meno obsoleti (molti si guastano nel tragitto!). Spesso saltano le corse.

Favorire la mobilità con i mezzi pubblici è giusto ma per fare questo è necessario dare la possibilità di usufruire per un percorso lungo di modalità di trasporto pubblico diverse (es. Treno extraurbano e autobus extraurbano) al fine di poter utilizzare l'autobus dove il treno non è presente e per la seconda parte del viaggio prendere il treno per abbreviare il tempo impiegato.

COMFORT E QUALITA' DEI MEZZI PUBBLICI

Spesso gli autobus non sono forniti di pedane per i disabili o anziani, inaccettabile. Spesso inoltre nell'autobus sono presenti gradini per raggiungere i sedili che impediscono agli anziani di poterci salire in modo sicuro, costringendoli a stare in piedi in autobus stracolmi e instabili, in quanto i conducenti guidano in maniera sconsiderata e spesso non rispettando le regole della strada

Il problema più grosso è l'affollamento degli autobus nell'ora di uscita o di arrivo al lavoro. Servirebbe un maggior numero di mezzi circolanti in certi orari.

Sia treni che bus non sono adeguati (in grandezza e frequenza delle corse) al numero di persone che ne usufruiscono e ci si ritrova praticamente tutti i giorni ad affrontare un viaggio in bus schiacciati come delle sardine (o se preferite su un carro bestiame) e un viaggio in treno in piedi per 65km dopo un'intera giornata di

lavoro/studio. Si potrebbero aggiungere poi mille problemi legati sempre ai mezzi: la climatizzazione, le sedute, la mancanza di spazio per gambe e per le valigie.

FERROVIE DELLO STATO

I treni di trenitalia spesso e volentieri hanno dei ritardi o vengono cancellati. L'abbonamento annuale per il treno costa tantissimo e in confronto al servizio offerto da trenitalia non appare adeguato. Nell'ultimo periodo hanno modificato l'orario dei treni: il treno parte in anticipo, ma arriva comunque a destinazione alla stessa ora indicata nel vecchio orario. I treni dovrebbero essere velocizzati, non andare più piano.

I prezzi del trasporto ferroviario aumentano annualmente di pari passo con i continui disservizi, ritardi

In generale il treno è la migliore soluzione! Problema: ritardi e costi dell'abbonamento

L'università potrebbe/dovrebbe porsi come interlocutore attivo nel chiedere che vengano resi attivi dei collegamenti ferroviari (almeno al mattino e nel pomeriggio-sera) tra le diverse stazioni presenti sul territorio del comune. Questo semplice servizio potrebbe permettere un'efficiente mobilità (anche in termini di tempi) in buona parte della zona universitaria.

NAVETTE E FERMATE AD HOC

Sarebbe apprezzabile avere qualche navetta per le zone in cui i normali autobus non possono circolare, quelle che ci sono non sono funzionali per tempi e orari. Inoltre sarebbe molto interessante che gli autobus divenissero ecosostenibili (elettrici ad esempio).

Servirebbe un autobus diretto stazione-facoltà (fuori dal centro) per diminuire il tempo di arrivo e una maggiore comodità agli studenti.

Alcune sedi risultano di difficile raggiungimento con i mezzi pubblici. Poco affidabile è il collegamento università-stazione Bologna centrale.

LINEE NOTTURNE

Il servizio di trasporto pubblico cittadino (autobus) non mi permette di usufruire appieno delle sedi universitarie aperte anche di sera perché termina alle 8.

Grazie per l'attenzione della città e dell'università verso la mobilità sostenibile. Rendendo più agevole la vita degli studenti in periferia con linee notturne, credo permetterebbe anche di diminuire la pressione abitativa in centro.

Un servizio di autobus e treni funzionale anche di notte renderebbe possibili le uscite a basso inquinamento ma per chi non abita in centro per ora non c'è alternativa alla macchina di sera.

VIA TERRACINI

Il viaggio in bicicletta (che sono obbligato a fare per assenza di fermate dell'autobus vicino alla mia abitazione che è in centro) è pericoloso, si passa da strade estremamente trafficate in cui la pista ciclabile è presente solo a tratti ed in cui si respira un bel po' di smog. .

Avendo scelto casa in una posizione strategica per la facoltà non posso lamentarmi dei miei spostamenti. È anche vero, però, che la facoltà di Ingegneria di via Terracini non è facilmente raggiungibile da tutte le zone di Bologna. Inoltre gli autobus sono perennemente in ritardo, saltano le corse o addirittura non effettuano fermata.

Situazione collegamento ciclabile/pedonale in via Terracini da/per via Emilia non sufficiente. Situazione marciapiedi in via Terracini non sufficiente

ZONA NAVILE/VIA DELLA BEVERARA

E' necessario migliorare il trasporto pubblico che collega qualsiasi parte del centro di Bologna con il plesso navile in via della Beverara. E' frustrante trovarsi a dover viaggiare su autobus super affollati che il più delle volte saltano anche più corse.

Suggerirei di aumentare le corse degli autobus, specialmente per le aule del navile visto che sono isolate da tutto e contengono un discreto numero di studenti che specialmente al ritorno fanno fatica a ritornare alle loro abitazioni.

VIA FANIN

Per molti studenti pendolari è impossibile raggiungere la facoltà di Agraria (viale Fanin, Bologna) a causa della linea autobus 35 che segue un percorso molto contorto e impiega circa 40 minuti dalla stazione Centrale alla facoltà. Penso che molti studenti che ora sono costretti a venire in auto sarebbero disposti a ripensare alla loro mobilità casa-facoltà (di Agraria) se fosse possibile stipulare un accordo/promozione per gli studenti che utilizzano la navetta "F" di FICO

È importante aumentare la sicurezza stradale per fermate degli autobus poste nelle vicinanze di plessi d'Ateneo in periferia. Tutti i giorni, infatti, l'elevata velocità delle automobili minaccia l'incolumità degli studenti in attesa dell'autobus come ad esempio succede in fermate come quella della facoltà di agraria.

OZZANO

Un treno sulla linea Cesena-Bologna che fermi anche in piccole stazioni come Ozzano con più frequenza negli orari di punta (7-8 AM) e di ritorno (17-18PM) fermando anche Bologna San Vitale sarebbe utile per tutti i medici, studenti, specializzandi che lavorano o studiano al Sant'Orsola. Per me personalmente vorrebbe dire impiegare 15 min, prendendo solo 1 treno, invece di metterci 50 minuti, usando auto, bus e tratto a piedi come faccio ora.

I think as a International student that public transportation in Italy is bad in comparison to other European countries, As a student living in Bologna and study in Ozzano (veterinary medicine) I find the way to university very frustrating

RAVENNA

Secondo me dovrebbe esistere un collegamento ferroviario diretto Ravenna-Cesena. Sarebbe più economico ed ecosostenibile.

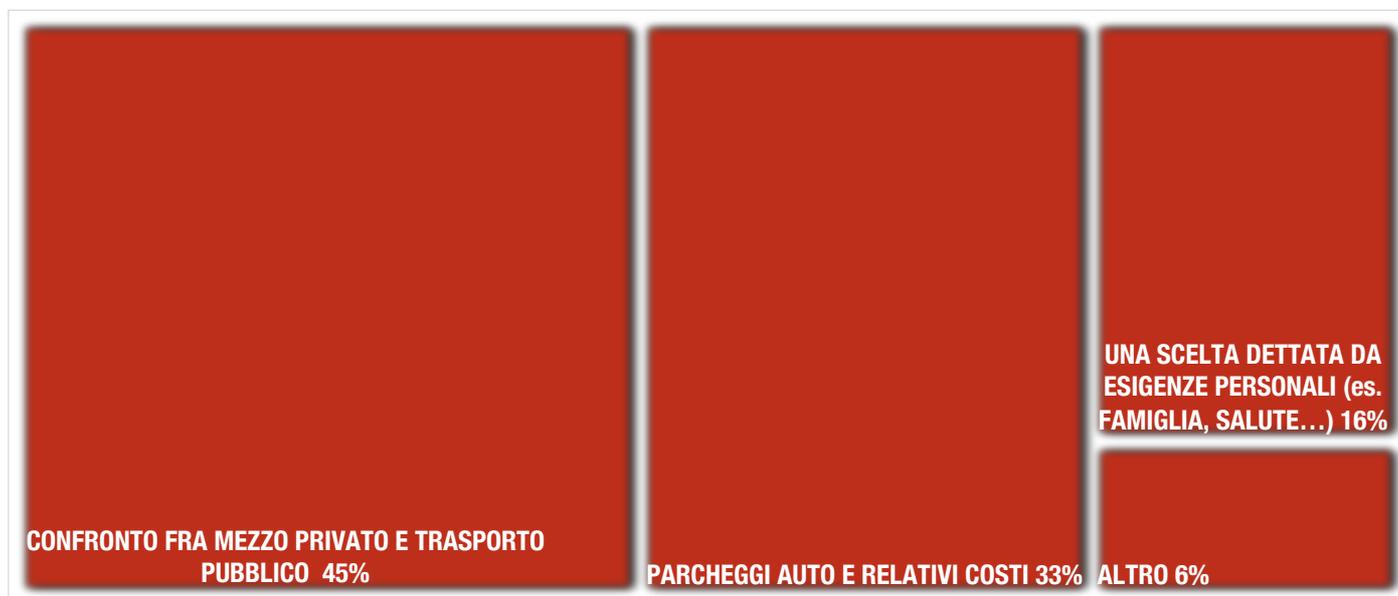
Avrei apprezzato delle agevolazioni per i treni tra il mio attuale campus (Ravenna) e Bologna, data la necessità di recarsi alla sede principale dovuta a esigenze di segreteria, esami, eventi, incontri con professori

Ravenna è collegata male per chi è fuori sede e fuori regione. Pochi treni coincidenze lunghe e assenza di mezzi pubblici nel centro cittadino

I nuovi orari dei treni, confidando che vengano ripristinate almeno gran parte delle fermate soprattutto a Godo (Classe usufruisce dei bus ed è vicina a Ravenna - museo, scavi e basilica si raggiungono bene anche con i bus da Ravenna) mi hanno completamente cambiato in meglio. Dopo 35 anni da pendolare. Finalmente! Un sogno!

AUTOMOBILE

Nella presente sezione è possibile ritrovare le motivazioni alla base di una preferenza per l'utilizzo del mezzo privato. I commenti dei partecipanti raccolti in questa tematica si differenziano per i vantaggi vissuti dall'utilizzo del mezzo privato rispetto al trasporto pubblico, spesso inefficiente in termini di rapidità del servizio o per la mancanza di un collegamento accessibile (45%), per la possibilità di usufruire di una maggiore disponibilità di posti auto nei pressi delle sedi universitarie così come di un minor costo giornaliero della sosta (33%), oppure per la presenza di obblighi familiari o comunque esigenze personali che in un certo qual modo vincolano la persona a scegliere il mezzo privato nei suoi spostamenti (16%). Il restante 6% dei commenti riguardo l'utilizzo del mezzo privato è stato raggruppato nella categoria "altro".



CONFRONTO FRA MEZZO PRIVATO E TRASPORTO PUBBLICO

Comprendo l'importanza del tema della mobilità sostenibile, ma se abiti troppo lontano per pensare di effettuare lo spostamento casa-lavoro-casa in bicicletta (per non parlare della pericolosità del mezzo e delle problematiche meteorologiche) e ne hai abbastanza dei mezzi pubblici, sovraffollati e raramente in orario, l'automobile rimane l'unica opzione per mantenere una qualità di vita dignitosa. Pertanto, ritengo che chi utilizza l'automobile non vada demonizzato né tantomeno disincentivato, poiché non lo fa per pigrizia o disinteresse verso le problematiche ambientali. Tanto più ora che vi sono soluzioni a metano, GPL e soprattutto elettriche/ibride che coniugano convenienza e rispetto per l'ambiente.

Per 3 anni ho usato il treno + bus per arrivare in ufficio ma ci mettevo circa 2 ore a tratta. Per questo ho dovuto comprare la macchina per venire al lavoro. La mobilità (servizio bus urbano) dalla stazione a zone periferiche di Bologna è scadente. Sono un* grand* sostenitor* dei trasporti pubblici, ma ho dovuto desistere. Se le cose migliorassero, ricomincerei ad utilizzarli per lo spostamento casa lavoro.

Il mio quotidiano utilizzo della mia automobile per recarmi all'università è dovuto al fatto che i treni e gli autobus che dovrei prendere, non offrono un servizio efficiente e puntuale, facendo perdere minuti e ore di lezione inoltre anche la posizione della facoltà è più facilmente raggiungibile in auto in un minor tempo.

From my place is difficult to reach any bus stop by foot. Even if it is not too far away there is a huge slope (I live on the top of a hill) so I am forced to take the car. The buses are few and I should take too many of them in order to get to the city center.

Grazie per l'attività di mobilità management, è importante, il problema è che chi vive fuori città e non ha frequenti e rapidi collegamenti con autobus, non ha la stazione ferroviaria vicina, non può ovviamente usare la bici perché non ci sono ciclabili, deve usare l'auto privata, che ha un costo per tutti per noi che la usiamo e per l'ambiente. Avere dei parcheggi anche in periferia ma ben collegato con le sedi di lavoro sarebbe importantissimo. I parcheggi scambiatori comunali non sono ben collegati con la cittadella universitaria, per cui con l'auto bisogna arrivare in centro.

La diminuzione dei treni pendolari conseguentemente allo sviluppo dell'alta velocità ha costretto molti pendolari che usavano il treno all'utilizzo del mezzo proprio per recarsi a lavoro.

Tutti saremmo felici di utilizzare mezzi di trasporto sostenibili, ma in certe condizioni utilizzare un autobus/treno al posto della macchina aumenta notevolmente il tempo degli spostamenti, e non ne vale più la pena, nonostante la maggior spesa economica che una macchina comporta. Grazie per l'interessamento a questo tema!

La maggiore limitazione riscontrata nei miei spostamenti (circa 37km andata e 37 ritorno) è la qualità dei servizi di trasporto pubblico, la loro bassa frequenza (max 1 treno/ora), scarsa efficienza (55 minuti per 37 km contro i 40 in auto), scarso confort (posti solo in piedi, riscaldamento rotto, poca pulizia, ecc.). E necessità di integrare un tratto finale da stazioni a casa/lavoro di circa 5 km (a piedi). I costi mensili di trasporto pubblico considerando trasporto su 4 zone più integrazione urbana sono di circa 72 (54+18) euro/mese, contro i circa 100 di carburante dell'auto. Tutto considerato, in treno risparmio 28 euro al mese ma impiego 20 minuti in più al giorno e sono soggetto a poca elasticità, oltre a viaggiare spesso in condizioni di scarsamente confortevoli dovute a caldo/freddo, posti in piedi, scarsa pulizia.

PARCHEGGI AUTO E RELATIVI COSTI

Per studenti fuori sede automuniti e per studenti del comprensorio bolognese sarebbe auspicabile godere di parcheggi gratuiti o a tariffa agevolata anche ed eventualmente a disco orario per garantire il carico, scarico e la sosta momentanea.

Trovo fondamentale che l'Ateneo garantisca la disponibilità per tutto l'anno di un sufficiente numero di posti auto. Chi vive a grandi distanze ha già faticato ad arrivare al lavoro, non dovrebbe anche faticare a parcheggiare o essere costretto a pagare per il parcheggio o utilizzare più mezzi.

Non viene considerato il fatto che molti docenti si devono muovere tra sedi diverse durante la giornata, spesso lontane e quindi usando l'auto, e che i dipartimenti NON hanno parcheggi sufficienti, perché occupati dal personale amministrativo che viene quasi tutto in auto.

Parcheggi a prezzi negoziati (tra università e Comune) subito fuori porta favorirebbero uso di mezzi alternativi all'auto per girare entro mura a piedi o in bici.

Parcheggi per studenti con problemi medici impossibilitati a usufruire dei mezzi pubblici

UNA SCELTA DETTATA DA ESIGENZE PERSONALI (es. FAMIGLIA, SALUTE...)

Io posso utilizzare solo l'auto per motivi di salute.

Utilizzo l'auto per raggiungere il posto di lavoro per questioni legati alla routine familiare.

L'auto viene impiegata per comodità nella spesa e soprattutto la sera perché non ci sono molti trasporti notturni.

L'utilizzo dell'automobile da parte mia è legato quasi esclusivamente alla necessità di trasportare due figlie piccole. Quando la disponibilità di tempo me lo permette utilizzo la bicicletta, ma nella maggior parte dei casi utilizzo la moto per raggiungere la sede di lavoro perché mi permette di fermarmi a lavorare più tempo e poi una volta uscito di muovermi velocemente per assolvere numerosi altri impegni nel tardo pomeriggio-sera.

Viaggiare con bambini piccoli sugli autobus è estremamente pericoloso negli orari di punta (es. Al mattino presto) e scomodo (bus sovraffollati; persone poco civili che non cedono i posti riservati). Il bikesharing non è pensato per chi deve trasportare bambini, purtroppo. Sarebbe utile disporre di bici con seggiolini per bambini. Le strade sono trafficate e le piste ciclabili non coprono tutto il percorso da fare per raggiungere il luogo di lavoro, pertanto l'uso della bici può diventare pericoloso. Spero che in futuro venga realizzata una sorta di metro sopraelevata (tipo people mover) che colleghi i comuni limitrofi a Bologna.

Ho una invalidità che mi limita negli spostamenti

ALTRO

Occorrerebbe differenziare/circostanziare l'ambito di utilizzo (generale) dei diversi mezzi di trasporto, poiché è radicalmente diverso il rapporto vantaggi/svantaggi dell'automobile rispetto alla bicicletta o all'andare a piedi in ambito extraurbano da quello del pieno centro cittadino (di una certa dimensione).

Ho calcolato il consumo di CO2 auto vs treno per passeggero, e risulta che è minore se siamo 3 o + in macchina, e devo dire che pensavo fosse comunque una scelta migliore dal punto di vista ecologico il trasporto pubblico o comunque dovessimo viaggiare in molte più persone per equilibrare i consumi. Quindi a volte sembra che si cerchi di incoraggiare a prescindere l'utilizzo dei trasporti pubblici quando non è sempre la scelta migliore (per non parlare dei casi di auto ibride o elettriche), credo serva più informazione al riguardo. E sarebbe bello se le aziende del trasporto pubblico offrissero servizi a minor impatto ambientale rispetto a quello attuale.

SCONTI E AGEVOLAZIONI

Nella presente sezione è possibile ritrovare tutta una serie di considerazioni riportate dai partecipanti rispetto la possibilità di usufruire di una serie di agevolazioni o scontistiche circa l'utilizzo del trasporto pubblico. All'interno di questa categoria, circa un partecipante su tre offre delle considerazioni, sia positive che negative, alle agevolazioni per gli abbonamenti al trasporto pubblico (29%), altri ancora preferiscono riportare l'attenzione circa la possibilità di allargare tali agevolazioni anche al personale comunemente definito come "non strutturato" come assegnisti e dottorandi, così come a studenti oltre il limite d'età (26 anni) fissato per poter usufruire di determinate agevolazioni (17%). Altre considerazioni si riferiscono alla possibilità di attivare delle agevolazioni specifiche per gli abbonamenti con Trenitalia (17%), alla necessità di poter facilmente reperire le informazioni necessarie per poter usufruire delle agevolazioni già presenti ma di cui la comunità accademica potrebbe non essere al corrente (12%), alla possibilità di incentivare l'acquisto di abbonamenti integrati, specifici per coloro che utilizzano sia il trasporto su ferro che su gomma (11%) oppure circa la possibilità di usufruire di agevolazioni o scontistiche su altre tipologie di abbonamento (mensile, settimanale) o anche per le singole tratte (11%). Il restante 3%, invece, riguarda commenti rispetto l'acquisto dei biglietti aerei.



ABBONAMENTI ANNUALI TPER

Trovo molto utile e soddisfacente la possibilità di avere lo sconto agevolato sull'abbonamento dell'autobus urbano

Sicuramente da ridefinire le agevolazioni per gli abbonamenti rivolti agli studenti perchè non economici, in particolare START ROMAGNA.

Per chi dispone di abbonamenti annuali tper dovrebbero esserci sconti o dovrebbe essere incluso un abbonamento mobike

Sottolineo l'importanza delle convenzioni Unibo/Servizi pubblici perché i costi dei trasporti siano sempre più vantaggiosi per dipendenti e studenti Unibo Grazie e saluti

Le agevolazioni per l'acquisto degli abbonamento Tper sono di molto aiuto e incoraggiano senza dubbio l'utilizzo dell'autobus.

Sarebbe a mio avviso molto utile se l'università riuscisse a stringere degli accordi con la tper in grado di garantire degli abbonamenti ai mezzi pubblici che possano essere ad un prezzo conveniente e più accessibile. O anche di pensare un badge o una carta studente multifunzione che possa essere usata per i mezzi, ma anche in altri contesti come biblioteche, copisterie, musei et similia.

Da quando ho acquistato a tariffa agevolata abbonamento bus lo uso quasi sempre al posto dell'auto che uso solo per le emergenze e gestione familiare ad incastro

Personalmente sono soddisfatto dall'impegno dell'università sul tema della mobilità grazie l'incentivo sugli abbonamenti pubblici, facilitando il lavoro nei giorni in cui dobbiamo svolgere attività su sedi differenti.

ASSEGNISTI, DOTTORANDI, +26 ANNI

Vorrei più agevolazioni per noi specializzandi, che non siamo considerati nè studenti nè dipendenti!

Gli assegnisti e i dottorandi sono esclusi dalle agevolazioni che ha il personale strutturato in termini ad esempio di abbonamenti al trasporto pubblico - nonostante svolgano attività ormai equiparabili a quelle del personale strutturato di ricerca, e siano estremamente soggetti alla mobilità. È necessario estendere queste agevolazioni a queste categorie, sempre più presenti in ateneo.

Il limite d'età fissato a 26 anni per accedere ad agevolazioni sull'acquisto di abbonamenti tper danneggia gli studenti che hanno intrapreso gli studi in età adulta. Proporrei una soluzione più inclusiva, che tenga conto dell'effettivo pagamento delle tasse di immatricolazione, ad esempio, così da constatare l'effettivo status di studente universitario.

AGEVOLAZIONI CON TRENITALIA

Ottima l'agevolazione Tper per studenti universitari; sarebbe bello se si facesse un accordo simile con Trenitalia.

A mio parere, sono stati fatti alcuni passi avanti nel migliorare i trasporti per raggiungere l'università. Spero che un giorno si possa arrivare ad un accordo tra Trenitalia e l'Unibo affinché il prezzo dei biglietti e degli abbonamenti sia ridotto per gli studenti.

Il questionario si concentra troppo sulla mobilità casa-ateneo ma dovrebbe tenere in considerazione anche l'opzione dei viaggi dei fuori sede per raggiungere la città in cui vivono durante l'anno accademico. I costi dei treni per uno studente sono esorbitanti! La carta freccia e gli abbonamenti hanno comunque dei prezzi troppo elevati

Poco interesse alla spesa: la scontistica di Ateneo è la stessa per ogni fascia di Km effettuato ma chi, come me, fa 300 km di treno al giorno, spende tantissimo. Inoltre, la scontistica degli abbonamenti a Trenitalia non è prevista per i treni AV (alta velocità) e chi fa lunghi tragitti è obbligato a prendere tali treni e non i regionali o interregionali. Solo per l'abbonamento mensile del treno AV spendo mensilmente 320 euro, più altri due abbonamenti. Chiedo di estendere la scontistica degli abbonamenti a Trenitalia ai treni AV.

PUBBLICIZZAZIONE DELLE INFORMAZIONI

L'iniziativa per promuovere la mobilità sostenibile che prevedeva un costo ridotto dell'abbonamento urbano del bus (100€) è stata messa poco in visibilità dall'ateneo.

Me as a foreign student traveling in busses and trains has always been expensive if there is some student discount i would be happy to use the trains and see other cities of Italy

Ritengo che l'abbinamento treno e mezzi sia una innovazione ottima ma non viene affatto pubblicizzata ed io l'ho scoperto tramite ricerche personali bisogna informare molto di più con il portale Unibo

TRASPORTO INTEGRATO

Ottimo il lavoro svolto che permette di chiedere abbonamento treno+bus tutto l'anno a prezzo agevolato, veramente utile per i pendolari.

La carta unica offre ai pendolari emiliani l'abbonamento per l'autobus gratuito se associato all'abbonamento del treno, sarebbe comodo avere l'abbonamento gratuito anche se non si è cittadini emiliani.

Credo che l'ateneo di Bologna per dimensioni, collocazione in centro storico, sedi sparse sul territorio, numerosità di studenti e di dipendenti dovrebbe fare di più per favorire e incentivare l'utilizzo di mobilità sostenibile così come per lavorare in sinergia con tutti i fornitori locali e regionali di servizi bus e treni per aumentare l'intermodalità, che per questa area urbana estesa è decisamente troppo limitata.

ESTENSIONE DELLE AGEVOLAZIONI

Bisognerebbe agevolare oltre agli studenti che fanno un abbonamento annuale urbano anche quelli che li fanno mensile ed extraurbano (con o senza integrazione urbana).

Mettere a disposizione degli abbonamenti settimanali per treni e bus.

Penso che negli anni la cosa che ho sempre visto mancare/scarseggiare siano le agevolazioni ai trasporti pubblici per gli studenti, bisognerebbe rendersi conto di quanto realmente gli abbonamenti ai vari treni e autobus gravano sul bilancio degli studenti e applicare sconti reali e non irrisori! Per esempio per quel che riguarda il treno, si hanno agevolazioni solamente con la scelta dell'abbonamento annuale, mentre con la scelta del mensile nessuna riduzione! Ad oggi non so se sia ancora così, ma penso di sì... Da sempre uso treno e autobus oppure treno e poi mi muovo a piedi per andare all'università, e non posso permettermi l'acquisto dell'abbonamento annuale, anche con l'agevolazione! Sarebbe ben più utile estendere lo sconto a tutti i tipi di biglietto. Grazie

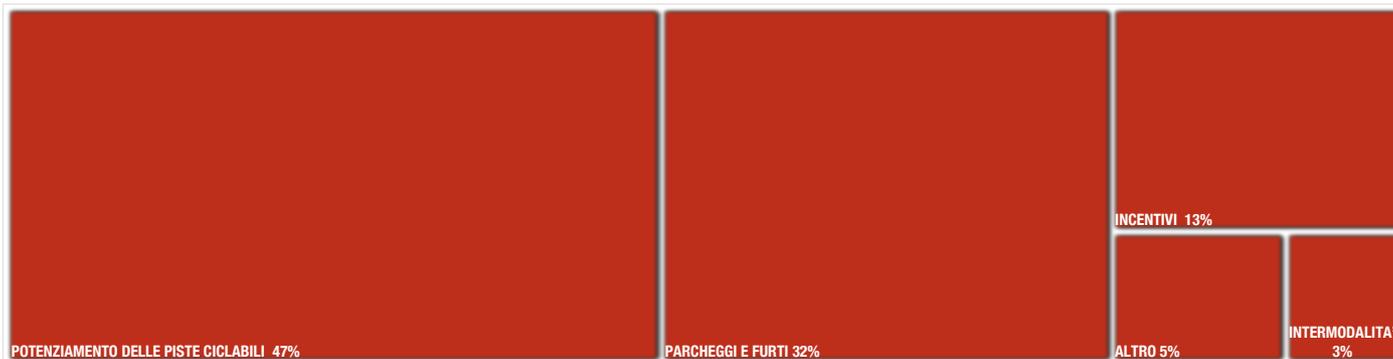
BIGLIETTI AEREI

All'interno della città di Bologna è notevole l'attenzione posta al tema della mobilità. Noto ogni giorno la cura dei mezzi pubblici, la puntualità e la pulizia, ma anche le continue ristrutturazioni delle strade per renderle migliori per auto e biciclette. Tutto (o quasi) ha un'impronta eco-sostenibile, e credo sia molto corretto. Ciò nonostante, sono continuamente insoddisfatta del trasporto aereo, in particolare a livello economico. Bologna risulta a mio avviso tra le mete più costose sia alla partenza che all'arrivo, e sembra quasi che le compagnie aeree, anche le low-cost, sfruttino l'alta percentuale di studenti fuori sede iscritti all'alma mater, alzando di molto i prezzi durante le vacanze,

i ponti, i giorni di chiusura dell'università in generale, i welcome day, i giorni dei test di ammissione e così via. Sarebbe bello se da parte dell'università si focalizzasse maggiormente l'attenzione su questo aspetto, proponendo anche delle minime agevolazioni per il trasporto aereo, in virtù delle esigenze di una così alta percentuale di studenti. Grazie mille.

BICICLETTA

La sezione dedicata all'utilizzo della bicicletta riporta una serie di considerazioni sia per quanto riguarda la necessità avvertita dai partecipanti di un significativo investimento a livello infrastrutturale, in particolare rispetto un potenziamento delle piste ciclabili (47%) e alla possibilità di usufruire di un maggior numero di parcheggi dedicati, coperti e sicuri, tali da prevenire l'annosa questione del furto (e relativo mercato illegale) di biciclette (32%). Infine, i restanti commenti all'interno di questa sezione sono rivolti sia alla possibilità di usufruire di sconti o incentivi per l'acquisto di biciclette, specialmente elettriche (13%) sia alla possibilità di agevolare il trasporto intermodale (4%). Il restante 5% dei commenti rivolti all'utilizzo della bicicletta è stato raggruppato nella categoria altro.



POTENZIAMENTO DELLE PISTE CICLABILI

Ci terrei a spostarmi in bici, ma purtroppo la viabilità caotica e l'assenza di piste ciclabili nel percorso casa-lavoro me lo impediscono. Solo una rete capillare di piste ciclabili separate dalla sede stradale automobilistica può migliorare la situazione.

Il problema di molte piste ciclabili è la loro pericolosità, che spesso ne scoraggia l'utilizzo: strette, con curve ad angolo retto, talvolta interrotte

Servirebbero: luoghi sicuri e custoditi di parcheggio della bici, anche interni agli istituti (tutti i miei colleghi ed io abbiamo subito svariati furti di bici in piena zona universitaria), o, almeno, più rastrelliere (del tipo con l'anello più in alto, non quelle con la sola rotaia per la ruota anteriore a livello di terra),

Il problema principale per chi usa la bicicletta per la mobilità urbana e extraurbana è la pessima qualità dell'aria e la generale "inciviltà" dell'automobilista medio. Se, per promuovere la mobilità sostenibile, la bici (a pedalata assistita o meno) e il bikesharing sono essenziali, allora mi aspetto una pianificazione urbana che: 1- tuteli la salute di chi utilizza questo mezzo 2- disegni le ciclabili lontano dalle arterie di traffico 3- disincentivi l'uso di veicoli inquinanti senza se e senza ma 4- promuova l'uso della bicicletta come mezzo sostenibile fin dalla prima età scolastica (es. Bicibus, schema premiale per genitori che accompagnano i figli a scuola in bici sulla falsariga di Bellamossa, premi spesa per chi va a fare la spesa con carrelli per bici, etc etc). 5- riservi una rete di vie esclusivamente al traffico ciclopedonale in ogni modo bisogna proteggere dall'inquinamento chi opta per la mobilità sostenibile. Provate a camminare lungo via Massarenti o a pedalare lungo la tangenziale delle biciclette in ora di punta, e ditemi che profumo sentite... Buon lavoro!

A mio avviso andrebbe migliorata la sicurezza della circolazione ciclabile, ma questo andrebbe fatto in sinergia con altri enti. Le minacce maggiori nel mio tragitto casa-università sono l'inciviltà degli autisti degli autobus, le condizioni del manto stradale, oltre a incroci e attraversamenti pericolosi. Le piste ciclabili andrebbero raccordate meglio fra loro e andrebbero previsti attraversamenti più sicuri.

Sono molto favorevole all'utilizzo delle bicicletta tuttavia le condizioni di utilizzo di questo mezzo sono attualmente poco sicure. Occorrerebbe migliorare: - tipologia delle piste ciclabili perché molte di quelle esistenti non sono sicure (sul marciapiede sono pericolose per i pedoni, nella carreggiata stradale sono pericolose per tutti) - la regolamentazione del traffico su due ruote (imporre dei limiti di velocità delle biciclette elettriche, imporre obblighi sui sensi di marcia anche per le biciclette o almeno rendere chiaro l'uso della segnaletica) - estensione della rete delle piste ciclabili

Sensibilizzare l'area metropolitana a completare o fare le ciclabili in una rete sensata che colleghi al centro della città le periferie e la cintura di comuni dell'area. Da Funo al centro ad esempio è impossibile fare un tragitto sicuro su piste ciclabili!!! Sceglierei la bici ogni giorno ma non a rischio della vita. Anche treno+bici sarebbe un'opzione interessantissima.... Ma attualmente impraticabile!!!

Ritengo importantissima una funzione presente in gran parte delle città universitarie europee e non, ovvero la funzione del percorso bici sull'applicazione google maps. Dover adeguarsi ad un percorso adatto per automobile o per pedoni disponendo però della bicicletta è continuamente frustrante. Essendo Bologna una città completamente funzionale, efficace e moderna nell'uso delle piste ciclabili, pecciamo di comodità e risparmio per questa assenza di funzione. Grazie

PARCHEGGI E FURTI

Un fattore che renderebbe più sensato questo spostamento sarebbe avere posti sicuri dove parcheggiare la bici, senza il timore che possa essere rubata

Oltre ad incrementare il numero dei posti bici (rastrelliere) nei pressi dei diversi edifici dei Campus è fondamentale che questi siano sicuri e ben realizzati. Porto l'esempio del Plesso Risorgimento (Ingegneria) presso il quale le rastrelliere sono estremamente scomode e poco sicure oltre che sovraffollate nel periodo delle lezioni.

A mio avviso, il problema preponderante è il senso di insicurezza che si prova a lasciare la propria bici nei pressi dell'ateneo. Io stessa la tengo a casa e vado a piedi per questi motivi. La uso solo per svago e quando so che non devo parcheggiarla in zona università.

Aumentare il numero dei parcheggi bici custoditi.

Convenzionare un centro di assistenza-riparo bici, e soprattutto di identificazione, che molte vengono rubate!

INCENTIVI

Vorrei che si incentivasse al massimo l'uso bicicletta (acquisto, spogliatoi con docce)

Un servizio bici gratuito o a basso costo (30-40 euro all'anno) fornito dall'università, disegnato da studenti e gestito da 150oristi potrebbe essere una soluzione. Con tanto di parcheggio sotterraneo o meno vigilato.

È importante investire e promuovere l'acquisto di bici elettriche. Valutare se consentire l'utilizzo della "flotta" di bici elettriche Unibo anche per il percorso casa-lavoro prevedendo una cauzione/assicurazione annuale e l'affidamento del mezzo al dipendente per una durata temporale di un anno rinnovabile

Pensare a pensiline e sistemi di ricarica per biciclette e biciclette elettriche;

L'idea di fornire biciclette in punti strategici della città riservate agli studenti Unibo non è male. Potrebbe essere una valida alternativa al bus che talvolta, per le coincidenze con il treno

Bisogna incentivare e promuovere mezzi di trasporto alternativi quali i MONOPATTINI ELETTRICI. Più piccoli e comodi di una bici, si possono portare in treno e sui mezzi senza pagare sovrapprezzi (esco di casa a Rimini e magari c'è bel tempo, arrivo a Forlì che piove, salgo sull'autobus con quello). Sono ad emissioni zero oltre che nettamente più confortevoli di una bici. Va bene l'ecologia e preferire la bici all'auto/mezzi ma di arrivare in facoltà col raffreddore per il freddo o sudato per il caldo.

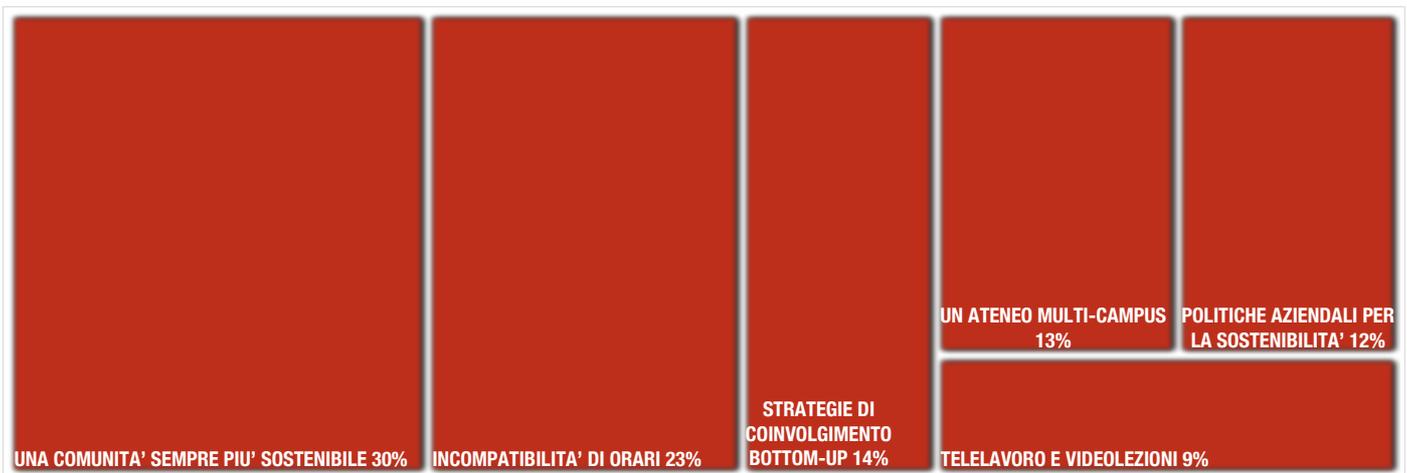
INTERMODALITA'

Avere un mezzo di trasporto sul quale portare la bicicletta consentirebbe un notevole aumento della velocità del viaggio (non dovrei cambiare autobus ma mi recherei in bici alla fermata del secondo autobus che devo prendere, e percorrere il breve tratto rimanente in un minuto appena).

Facilitate trasporto bici (anche pieghevoli) nei treni

UNIBO SOSTENIBILE

La presente sezione è dedicata al ruolo potenziale dell'Ateneo dell'Università di Bologna nel promuovere, sviluppare e diffondere una cultura sostenibile all'interno della propria comunità. All'interno di questa categoria, circa un partecipante su tre esprime la propria soddisfazione riguardo il lavoro finora svolto dall'Ateneo di Bologna oppure opinioni rispetto alla possibilità di sviluppare ulteriormente la tematica in questione (30%). riporta una serie di commenti rivolti al tema della sostenibilità. A lato, altri partecipanti riportano una serie di tematiche che potrebbero essere affrontate così come strategie che potrebbero essere adottate per incentivare maggiormente l'utilizzo di modalità sostenibili, come l'incompatibilità di alcuni calendari didattici con il programma di circolazione dei mezzi pubblici (23%), la possibilità di adottare strategie decisionali più partecipative (14%), la gestione degli spostamenti fra più sedi all'interno della stessa giornata (12%), l'introduzione di politiche di trasferimento o premi aziendali (12%) e l'adozione del telelavoro o delle videolezioni (9%).



UNA COMUNITA' SEMPRE PIU' SOSTENIBILE

Confronto spesso le università italiane con quelle americane/australiane, le quali sono costruite e organizzate su misura per gli studenti. In Italia non è così e so che è difficile costruire campus ad hoc per noi studiosi (vicinanza delle sedi, dei trasporti e dei servizi adeguati). In generale sono comunque soddisfatta per l'impegno che l'Unibo impiega in queste e in tante altre iniziative. Grazie.

Le aree attorno agli edifici universitari sono a volte a traffico intenso (viali, campus) e la presenza di universitari potrebbe essere maggiormente segnalata al suolo (esempio lampante i due ingressi del campus di Forlì oppure l'accesso al dipartimento di ingegneria sempre a Forlì) -

Personalmente sono soddisfatto dall'impegno dell'università sul tema della mobilità grazie a due fattori che ritengo fondamentali, l'incentivo sugli abbonamenti pubblici e la disponibilità di auto elettriche per il trasporto di personale e materiale tra le sedi dell'università. Il primo mi consente di venire a lavoro agevolmente ed economicamente nonostante la distanza. Il secondo invece facilita il lavoro nei giorni in cui dobbiamo svolgere attività su sedi differenti.

Penso che l'università debba non solo incentivare l'uso di mezzi sostenibili, ma anche diventare più "ecologica": stazioni per l'acqua, stazioni riciclo bottiglie, dare la possibilità agli studenti di mettere caffè delle macchinette nella propria tazza, ecc... L'università di Bologna è grande, con molti studenti, potremmo fare la differenza

INCOMPATIBILITA' DI ORARI

Il problema principale di chi fa il pendolare e utilizza i treni regionali è l'organizzazione ferroviaria. Io impiego 1 ora e 10 minuti di treno da Cesena a Bologna, e spesso i treni sono in ritardo. Questo diventa un problema nelle giornate d'esame o quando si hanno lezioni importanti: obbliga il pendolare a mettere in conto un possibile ritardo e a dover prendere il treno prima per sicurezza. Ovviamente questo si affianca ad alcuni orari delle lezioni: l'inizio alle 9 di mattina o la fine alle 7 di sera diventano difficili da gestire per i pendolari e portano alla non frequentazione.

Sarebbe opportuno informare i professori o adattare il regolamento dei laboratori e di incontri obbligatori riguardo il trasporto di studenti che abitano fuori città. Le condizioni meteo avverse o il ritardo/soppressione di treni, corriere, ecc. Non è spesso presa in considerazione come giustificazione per ritardo o assenza e questo provoca molta ansia per studenti lavoratori pendolari che, come me, abitano in appennino.

STRATEGIE DI COINVOLGIMENTO BOTTOM-UP

Credo sarebbe utile far seguire all'analisi dei dati del questionario una reale messa in pratica di attività/iniziativa che incentivino una mobilità realmente sostenibile, il coinvolgimento del personale sarebbe auspicabile.

Sarebbe ottimo sensibilizzare, influenzare ed invogliare non solo gli studenti e il personale dell'ateneo, ad una vita più ecosostenibile, accogliendo e realizzando progetti anche degli stessi studenti per la salvaguardia della salute e della salubrità dell'aria. Creatività, efficienza e collaborazione di una società più coesa e civile. Grazie per questo contributo.

UN ATENEO MULTI-CAMPUS

Ringrazio per l'attenzione mostrata da Unibo sul tema sostenibilità. Sottolineo che un tema poco trattato è quello dello spostamento per lavoro tra città diverse sedi di Campus. Muoversi tra i Campus della Romagna è spesso poco veloce e poco comodo. Suggerisco di implementare e sviluppare forme di mobilità condivisa e agevolazioni per gli spostamenti.

POLITICHE AZIENDALI PER LA SOSTENIBILITA'

La mobilità sostenibile dovrebbe essere incentivata e quella in automobile disincentivata (a meno che il viaggio in auto non sia condiviso da più dipendenti). Alcuni esempi: - incentivo economico a chi raggiunge il posto di lavoro in bici/a piedi/con mezzi pubblici; - riconoscimento del tempo di viaggio come tempo di lavoro per chi raggiunge il posto di lavoro con mezzi sostenibili; - concessione posti auto soltanto a chi dimostra di non potersi muovere con mezzi alternativi.

TELELAVORO E VIDEOLEZIONI

Mi auspico una maggiore diffusione del telelavoro o delocalizzazione delle sedi di lavoro in uffici dell'ateneo più prossimi alle abitazioni come massiccio e definitivo abbattimento di inquinamento, traffico e incidenti.

L'unica mobilità sostenibile è sostenere il lavoro da remoto (per quanto possibile) come l'Unibo sta iniziando a fare con il telelavoro e la possibilità di postazione in centri satellite.

Valutare anche modalità di streaming per le lezioni, molte università lo fanno già

Sono particolarmente favorevole al lavoro decentrato satellitare presso i campus, che oltre a giovare in termini di conciliazione vita-lavoro e produttività, riduce sensibilmente i tempi di percorrenza casa-università incentivando l'utilizzo di mezzi sostenibili.

FUORI SEDE E PENDOLARI

La presente tematica, seppure in stretta interdipendenza con le tematiche sopra esposte, è dedicata ai commenti riportati nel questionario rivolti esclusivamente ad una specifica popolazione di studenti, personale accademico e amministrativo che vive lontano dalla propria sede principale di studio/lavoro e quindi costretta alla vita da pendolare così come a coloro fuori sede. All'interno di questa sezione, una forte attenzione viene

ESTENSIONI EXTRA-URBANE 100%

posta alla possibilità di estendere una serie di agevolazioni o incentivi a questa popolazione accademica.

ESTENSIONI EXTRA-URBANE

Sono pienamente soddisfatta della convenzione che consente l'acquisto di abbonamenti annuali a prezzo agevolato, ma le corse sono di anno in anno più affollate e la qualità del viaggio è pessima. Grazie per l'attenzione.

È prioritario incentivare economicamente gli abbonamenti alle tratte AV interregionali (p.es. Firenze-Bologna) e prevedere le stesse gratuità per i Bus urbani anche per il personale che proviene da regioni diverse da Emilia Romagna

Diminuire il prezzo dell'abbonamento annuale extraurbano dell'autobus, agevolando l'acquisto anche di quello urbano. Permettere di prendere diversi autobus con l'abbonamento extraurbano Imola-Bologna oltre alla corriera 101. Incentivare l'utilizzo di autobus urbani per accedere più facilmente ai servizi di Bologna.

Per migliorare ed incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici, considerando che l'Unibo vanta un alto numero di studenti e moltissimi fuori sede o comunque con domicilio fuori le mura, si potrebbero migliorare le convenzioni con la Tper e con Trenitalia poichè in questi anni si è giunti a pagare gli spostamenti frequenti (spesso obbligati) quasi come un affitto.

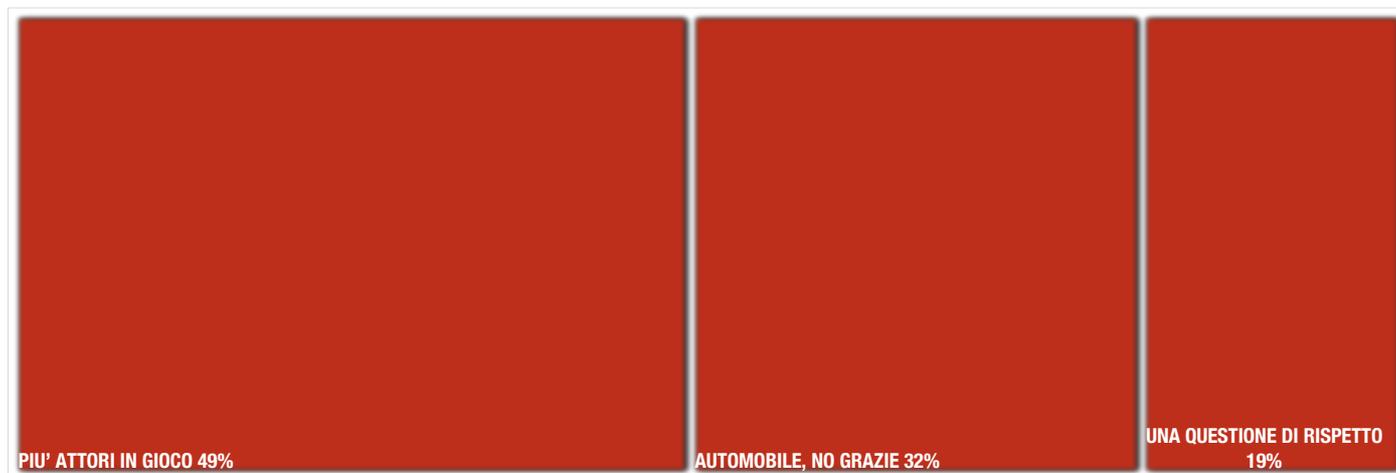
Agevolare la mobilità in treno per chi viene da fuori regione mediante convenzioni per l'acquisto di abbonamenti (o biglietti singoli) per l'alta velocità. Accanto ad aiutare le persone che non risiedono in ER, la cosa sarebbe molto utile per tutti i docenti che viaggiano continuamente in Italia per motivi di lavoro (incontri di collaborazione con altre istituzioni). Per verificare la portata della misura, suggerirei all'ufficio di calcolare quanto i docenti spendono annualmente per viaggi in treno alta velocità effettuati durante le missioni (potete usare i dati contenuti nel portale missioni usato da 8 docenti per inoltrare le richieste di rimborso).

Sconti e agevolazioni per chi, ogni giorno, deve recarsi all'università in uno dei poli distaccati dell'università. Sarebbe utile venire incontro a studenti che per scelta o per ragioni economiche non si possono permettere di vivere in un'altra città.

I servizi di trasporto per arrivare all'ateneo ci sono, ma hanno poca flessibilità e soprattutto, costano molto (in particolare per chi arriva da più di 60 km di distanza, e siamo in molti). Sarebbe molto utile una scontistica su abbonamenti treni/autobus e costo parcheggi (a Forlì ci sono solo parcheggi a pagamento intorno all'ateneo) per chi dichiara di essere uno studente/professore dell'ateneo UNIBO. So che per alcune città è presente tale sconto, e ringrazio per questo, ma in altre (es. Cattolica, Rimini, ecc) non è ancora arrivato niente. Ringrazio per l'attenzione.

SINERGIE E AZIONI

La seguente sezione tratta una serie di iniziative o problematiche esposte dai partecipanti e relative al vivere la sostenibilità all'interno del proprio tessuto sociale. All'interno di questa categoria, circa un partecipante su due richiama in causa un auspicabile lavoro congiunto fra le parti politiche potenzialmente interessate alla mobilità sostenibile (49%), mentre circa un partecipante su tre si auspica misure più rigide per contrastare l'utilizzo del mezzo privato, specialmente nel centro città (32%). Il restante 19% chiede una maggiore attenzione (e



promozione) di comportamenti sicuri e sostenibili fra i vari attori della strada.

PIU' ATTORI IN GIOCO

Il miglioramento delle condizioni di trasporto autonomo/sostenibile può essere realizzato in sinergia con le istituzioni pubbliche locali e regionali.

Credo che l'Università potrebbe aiutare il Comune di Bologna nella progettazione di una viabilità migliore, soprattutto in questa fase di attuazione del PUMS metropolitano.

Le università sono istituzioni culturali che modificano le abitudini di una città intera (c'è una netta differenza nel modo di vivere tra città universitarie e non universitarie) Detto ciò, le università potrebbero (e dovrebbero) incentivare le persone ad utilizzare sempre la scelta più sana per la città e questo porterà inevitabilmente le istituzioni pubbliche ad dover tenere il passo e quindi modernizzare tutti gli strumenti necessari alle nuove, e più sane, abitudini.

Credo sarebbe utile far seguire all'analisi dei dati del questionario una reale messa in pratica di attività/iniziative che incentivino una mobilità realmente sostenibile, di concerto con le istituzioni della città.

AUTOMOBILE, NO GRAZIE

Chiudere il centro al traffico moto/auto a Bologna aumenterebbe significativamente la sicurezza dei pedoni e delle biciclette. Migliorerebbe la qualità dell'aria.

Fare pressione perché almeno il centro di Bologna vieti parzialmente il transito di auto, che la rendono una città insalubre e che limitano la sicurezza e la flessibilità degli altri tre mezzi di trasporto.

UNA QUESTIONE DI RISPETTO

Una migliore educazione civica relativa al comportamento sulla strada - pedoni compresi - aiuterebbe a incentivare l'utilizzo della bicicletta.

Comprendo il problema dell'impatto ambientale ma secondo me a livello di territorio e di educazione stradale c'è ancora molto da fare.

Quello che chiedo, da ciclista, è innanzitutto un minimo di rispetto da parte degli automobilisti che sembrano fare di tutto per minare alla nostra sicurezza.

SHARED MOBILITY

In questa sezione i partecipanti rivolgono la propria attenzione al tema della mobilità condivisa, in particolare mentre sei partecipanti su dieci all'interno di questa categoria si focalizzano sul bike sharing e ai suoi aspetti positivi e negativi (60%), quattro partecipanti su dieci focalizzano la propria attenzione sul car sharing (40%), con la speranza che il servizio venga esteso anche alle zone limitrofe il centro città.



BIKE SHARING

Riguardo al servizio mobike, purtroppo dopo diversi mesi di lancio si dimostra abbastanza debole riguardo l'affidabilità: ormai ogni mobike io prendessi aveva problemi al sellino piuttosto che al cambio.

Fare accordi con Mobike per il bike sharing con sconti per studenti UNIBO.

Sarebbe inoltre utile incentivare, oltre a mobike, l'utilizzo delle bici del comune (c'entro in bici). Abito a Corticella, ma fino a poco prima dell'autostazione non sono presenti. Inoltre è molto scomodo essere obbligati a doverle riportare nella stessa rastrelliera da cui sono state prese. È anche esagerato il prezzo dell'abbonamento, in altre città a parità di prezzo sono garantiti più servizi e certamente più di qualità.

Spingere sul servizio di bike sharing Mobike per riposizionare più bici negli appositi spazi durante gli orari di esodo dall'università

Le mobike sono accessibili solo a chi ha uno smartphone o un conto in banca: non è così scontato.

Sarebbe importante che l'Ateneo fornisse ai dipendenti il servizio Mobike gratuito.

Mobike ottimo servizio se non fosse per le ruote sempre sgonfie e assistenza assente

CAR SHARING

Sarebbe bello se l'università riuscisse a fare accordi con i servizi di car sharing per avere sconti o agevolazioni. Attualmente come dottorando ho solo uno scooter 125 e quando devo andare a svolgere incontri in azienda, a circa 15-20 km da Bologna spesso non so come fare, in quanto l'auto del dipartimento è una sola e quindi spesso occupata. L'università dovrebbe mettere a disposizione più vetture per studenti e personale.

Ridurre i costi del car sharing per gli studenti permetterebbe di utilizzare i servizi di trasporto condivisi in modo frequente

La mobilità condivisa deve prevedere utilizzo anche per le famiglie (es. seggiolini per bambini su auto e bici), altrimenti una fetta della popolazione universitaria ne è tagliata fuori a priori.

La mobilità di car-sharing a flusso e quella precedente (a tempo) non sono intercambiabili. Abbiamo perso una possibilità togliendo il noleggio a tempo

ALLOGGI

In quest'ultima categoria, i commenti dei partecipanti richiamano in causa una attuale problematica riguardante le difficoltà nel trovare un alloggio che sia possibilmente economico e/o non troppo distante dalla sede principale

CASA DOLCE CASA 100%

di studio/lavoro tale da facilitare la possibilità di adottare soluzioni di trasporto sostenibili.

CARA DOLCE CASA

You should search the problem not in transportation but in accomodation.

L'ateneo dovrebbe generare più disponibilità di alloggi intorno alla zona universitaria.

A prescindere dalla qualità del servizio di mobilità (che è comunque buona) ritengo che sia vergognoso per un ateneo importante come quello di Bologna non mettere a disposizione degli studenti pendolari alloggi a prezzi seriamente agevolati (un pendolare come me deve stare in giro 5 ore per frequentare 2 ore di lezione). È vergognoso, inoltre, che gli studenti fuorisede debbano aspettare mesi prima di avere un alloggio a Bologna, rischiando di rimanere precari in ostello troppo a lungo.

Collaborazione con i privati per gli affitti

Sono comoda negli spostamenti ma pago molto di affitto (sono una studentessa fuori sede). I canoni di affitto stanno aumentando e il trasporto pubblico é ancora troppo costoso per gli studenti universitari.

Il vero problema è la questione "case" per gli studenti fuori sede. Il trasporto può essere migliorato all'infinito ma se uno studente si ritrova a più di 4 km da dove studia è sempre difficile conciliare studio, lezioni e vita in un altro paese.

Nonostante sia molto contenta della conversione alla sostenibilità, e al miglioramento di un servizio, che riguarda tutti noi studenti penso che il problema non siano i trasporti ma quello che comporta lo spostamento fuori dal centro della città per l'identità dello studente, in quanto parte di un sistema di cultura e stimoli presente nel centro della città e non all'esterno.

INFORMATIVA

Informazioni sul trattamento di dati personali nell'ambito del progetto GOTOUNIBO – il nuovo questionario della mobilità di Ateneo

ai sensi dell'articolo 13 del Regolamento (UE) 2016/679

Titolare del trattamento

Alma Mater Studiorum – Università di Bologna (sede legale: via Zamboni n. 33, 40126 - Bologna, Italia; e-mail: privacy@Unibo.it; PEC: scriviUnibo@pec.Unibo.it)

Responsabile della protezione dei dati personali

Responsabile per la Protezione dei Dati presso l'Alma Mater Studiorum – Università di Bologna (RPD/DPO) (sede legale: via Zamboni n. 33, 40126 - Bologna, Italia; e-mail: dpo@Unibo.it; PEC: scriviUnibo@pec.Unibo.it)

L'Alma Mater Studiorum – Università di Bologna, in qualità di Titolare del trattamento, tratterà i suoi dati personali soltanto nella misura in cui siano indispensabili alla produzione di risultati statistici, nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento (UE) 2016/679 (Regolamento generale sulla protezione dei dati personali) e dal D.Lgs. 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali) s.m.i.

Finalità e modalità del trattamento

I Suoi dati personali, in particolare eventuali dati inerenti la sua posizione lavorativa, luogo di residenza e informazioni sul nucleo familiare saranno trattati dal Responsabile del progetto, Roberto Battistini, e dai soggetti autorizzati, con strumenti automatizzati e non, per consentire il rilevamento statistico e di tutte le relative operazioni ed attività connesse.

La informiamo che la compilazione del presente sondaggio prevede la raccolta dei dati in forma anonima e riservata, in quanto potrebbe comportare un trattamento dei dati personali. In particolare, il software utilizzato per la compilazione del questionario online registra le informazioni sull'account con il quale è stato compilato il sondaggio e l'IP impiegato. Tali dati sono trattati allo scopo di impedire la reiterata compilazione del questionario da parte di uno stesso utente e/o di inviare un'eventuale e-mail di remind con la possibilità di riprendere il questionario da dove era stato interrotto. Tali dati potranno essere acceduti solo se strettamente necessario e per finalità di mera gestione tecnica del sistema informatizzato, da soggetti appositamente autorizzati a tale trattamento con funzioni di amministrazione del sistema e/o del software.

Le risposte inserite nel sondaggio saranno infatti raccolte e fornite all'Amministrazione e ai ricercatori prive di dati identificativi (esempio: nome, cognome, ecc.). Tuttavia, in particolari circostanze, la registrazione dell'indirizzo IP tramite il software utilizzato per il sondaggio e/o la risposta fornita ad alcune domande (ad esempio nel caso in cui la sua età o residenza siano idonee a identificarla) potrebbero comportare la possibilità di ricondurre, in via indiretta, alle risposte fornite. Si precisa tuttavia che, per nessun motivo, i dati saranno trattati dai soggetti autorizzati con l'obiettivo di procedere alla mera identificazione del partecipante.

I dati personali, prive dei dati identificativi, potranno altresì essere comunicati a soggetti terzi per finalità di ricerca esclusivamente in forma aggregata. Si precisa che i dati saranno diffusi solo in forma rigorosamente anonima attraverso, ad esempio, pubblicazioni scientifiche, statistiche e convegni scientifici.

Base giuridica e natura del conferimento dei dati

La base giuridica di tale trattamento, ai sensi dell'art. 6, I comma, lett. e), del Regolamento (UE) 2016/679, è da rinvenirsi nei compiti di interesse pubblico affidati all'Alma Mater Studiorum – Università di Bologna. In particolare, il Titolare ha tra i suoi principali compiti istituzionali quello di svolgere ricerca scientifica e statistica (ex artt. 9 e 33 Cost.).

La partecipazione al sondaggio è facoltativa, tuttavia il conferimento dei dati è indispensabile per la raccolta di dati e informazioni relativi alle abitudini e alle esigenze di mobilità. Lei quindi non ha nessun obbligo di conferire i propri dati. Il rifiuto di conferire i dati non le consentirà la possibilità di offrire la sua opinione riguardo le tematiche inerenti la mobilità all'interno del proprio Ateneo.

Periodo di conservazione dei dati

I dati forniti saranno utilizzati con strumenti informatici e telematici al solo fine di fornire il servizio richiesto, favorendo una più agile compilazione del questionario e una migliore gestione e analisi dei dati. Per tale ragione, saranno conservati

esclusivamente per un arco di tempo non superiore al conseguimento delle finalità e con specifico riguardo al principio di limitazione della conservazione di cui all'art. 5, lett. e), regolamento UE 679/2016.

Diritti dell'interessato

Lei, in qualità di partecipante al presente progetto e quindi interessato, può esercitare i diritti a Lei riconosciuti ai sensi e nei limiti degli artt. 15-21 del Regolamento, tra cui il diritto di chiedere l'accesso ai Suoi dati personali, la rettifica o la cancellazione degli stessi, nonché la limitazione del trattamento dei dati che lo riguarda, l'opposizione al trattamento e la portabilità dei dati.

Le istanze relative all'esercizio di tali diritti potranno essere presentate all'Alma Mater Studiorum – Università di Bologna contattando Roberto Battistini (info.mobilitymanager@Unibo.it).

Ove Lei ritenga che il trattamento dei Suoi dati personali avvenga in violazione di quanto previsto dal Regolamento (UE) 2016/679 o dal D.lgs. 196/03 s.m.i., ha il diritto di proporre reclamo al Garante, come previsto dall'art. 77 del Regolamento citato, o di adire le opportune sedi giudiziarie (art. 79 del Regolamento).

Potrà, inoltre, interrompere in ogni momento e senza fornire alcuna giustificazione la partecipazione allo studio: in tal caso, eventuali dati a Lei correlati verranno distrutti. Non saranno inoltre raccolti ulteriori dati che La riguardano, ferma restando l'utilizzazione di quelli eventualmente già raccolti per determinare, senza alterarli, i risultati della ricerca o di quelli che, in origine o a seguito di trattamento, non siano riconducibili a una persona identificata o identificabile.