



CATALOGO DI CASI DI STUDIO

Catalogo delle Buone Pratiche nel
settore della mobilità nelle Università

"Il supporto della Commissione Europea a questa pubblicazione non costituisce adesione ai contenuti, che riflettono il solo punto di vista degli autori e la Commissione non può essere ritenuta responsabile per qualsivoglia uso che possa essere fatto delle informazioni in esso contenute."

novotec FUNDACIÓN equipo humano



RHV Urban, Port and
Transport economics
2010

UAB
Universitat Autònoma
de Barcelona



INDICE

1. Progetto U-MOB
2. Introduzione al Catalogo
3. Scopo del Catalogo
4. A chi si rivolge
5. Elaborazione del Catalogo
6. Buone pratiche di mobilità nelle università
COLLABORAZIONE DELLE UNIVERSITÀ –STAKEHOLDER LOCALI
UNIVERSITÀ: GESTIONE E GOVERNANCE
MOBILITÀ PEDONALE
MOBILITÀ CICLABILE
TRASPORTO PUBBLICO
USO PIÙ EFFICIENTE DELL'AUTOMOBILE
MOBILITÀ INTERMODALE
METODO DI APPRENDIMENTO PRATICO (APPLICATO)
ORARIO DI LAVORO
RACCOLTA DEI DATI
CONSAPEVOLEZZA E PARTECIPAZIONE
FARE RETE TRA UNIVERSITÀ
7. Conclusioni

1 Il progetto U-MOB

La Rete Europea per una Mobilità Sostenibile nelle Università / U-MOB è un progetto finanziato dal programma LIFE dalla Commissione Europea (LIFE15 GIC/ES/000056).

Esso è principalmente indirizzato alla creazione di una rete tra università per facilitare lo scambio e il trasferimento di conoscenza di buone pratiche di mobilità sostenibile tra Università. Questa rete servirà come strumento per aiutare a ridurre le emissioni di CO₂ prodotte dalle abitudini di spostamento della comunità universitaria, mossa dall'obiettivo di ridurre gli impatti climatici e incoraggiare l'efficienza, la competitività e l'integrazione sociale.

Il Progetto U-MOB mira a contribuire a:

- Aumentare la consapevolezza della necessità di ridurre le emissioni di CO₂ riconducibili alle Università Europee e dell'importante ruolo delle Università per quanto riguarda l'educazione delle generazioni presenti e future.
- Creare e consolidare una "Rete Europea per una mobilità sostenibile delle Università" capace di trasferire buone pratiche.
- Comunicare in modo attrattivo e disseminare la conoscenza di buone pratiche nei campus universitari tra le Università europee.
- Promuovere e qualificare la figura professionale del "Mobility Manager" nelle Università Europee.
- Definire e implementare le buone pratiche nei campus universitari europei nell'obiettivo di ridurre le emissioni di CO₂.
- Incoraggiare lo sviluppo di politiche di mobilità sostenibile tra amministrazioni pubbliche e società di trasporto.

2 Introduzione al Catalogo

In anni recenti molte Università europee hanno implementato diversi tipi di azioni nel campo della mobilità sostenibile, associate a diverse linee d'azione come la gestione della mobilità interna, coordinamento con gli attori esterni (amministrazioni pubbliche locali e compagnie di trasporto), promozione dell'uso della bicicletta, del trasporto pubblico e dell'andare a piedi, limitazione all'uso dell'automobile, aumento della consapevolezza e della partecipazione della comunità universitaria, etc.

Tutte queste azioni hanno dato o stanno dando buoni risultati. Dall'analisi degli indicatori associati a queste azioni noi possiamo trarre conclusioni preziose.

In aggiunta, le lezioni imparate sono molto utili per altre Università che desiderano compiere pratiche analoghe; politiche di buone pratiche che sono state realizzate in alcune Università Europee serviranno come esempio da seguire per altre Università Europee.

Pertanto, raccogliere e disseminare buone pratiche di mobilità che molte Università stanno già seguendo è un passaggio essenziale per incoraggiare l'introduzione di buone pratiche in altri campus.

3 Scopo del Catalogo

Scopo di questo Catalogo è presentare esempi di buone pratiche di mobilità per mezzo di casi studio di vita reale nelle Università raccolti in tutta Europa e, in alcuni casi, anche negli USA. Queste buone pratiche possono essere utilizzate in altre Università, tanto fornite in questo Catalogo quanto attraverso un loro adattamento per soddisfare le particolari necessità di ogni campus.

Le priorità indicate in questo Catalogo si concentrano sull'acquisizione di:

1. Migliore conoscenza e comprensione delle questioni relative alla mobilità sostenibile in ambito universitario.
2. Migliore accessibilità alla conoscenza di buone pratiche sostenibili, disponibili per essere realizzate nelle Università.

4 A chi si rivolge

Il principale interlocutore di questo materiale sono i mobility manager universitari, gli uffici competenti per le questioni di mobilità e gli organi di governo universitari. Uno degli obiettivi del progetto U-MOB è di aspettarsi che la figura del mobility manager aumenti progressivamente, diventando sempre più presente nelle Università.

Il mobility manager è colui che rappresenta l'Università nelle questioni di mobilità sostenibile. Egli è responsabile per la pianificazione e la gestione degli spostamenti riconducibili a studenti e personale universitario e per lo sviluppo di conoscenze e capacità che coprano tutti gli aspetti relativi ai mezzi di trasporto e alla sostenibilità (aspetti tecnici, sociali, economici e ambientali), che devono essere perfettamente integrati e coordinati al fine di attuare una strategia di mobilità.

Grazie al Mobility Manager, ci si aspetta che le politiche sulle buone pratiche raggiungano l'intera comunità universitaria, studenti e personale.

Altri gruppi di destinatari includono interlocutori che hanno influenza sul sistema di mobilità universitario, come ad esempio:

- Organismi pubblici, incaricati della definizione delle politiche nel campo dello sviluppo urbano e dei trasporti, integrando così le politiche sulle buone pratiche in strategie e regolamenti pubblici.
- Aziende di trasporto pubbliche e private.
- Organizzazioni a favore della sostenibilità.

5 Elaborazione del Catalogo

5.1 Invito alle Università

Il progetto ha avuto un'ampia portata. Molte Università sono state contattate e invitate a partecipare al fine di identificare le migliori pratiche di mobilità che potrebbero essere rivolte ai campus di tutto il mondo.

La prima Conferenza Europea sulla Mobilità Sostenibile nelle Università, che si è tenuta nel campus dell'Università Autonoma di Barcellona nel periodo 8-10 marzo 2017 è stata risolutiva per promuovere il progetto UMOB e invitare le Università a documentare buone pratiche di mobilità per la rete.

5.2 Definizione di schede informative

A tutte le Università invitate a partecipare al progetto è stato chiesto di compilare delle schede informative predisposte come strumento per identificare e raccogliere informazioni appropriate sulle loro buone pratiche, con l'intenzione di selezionare le più rilevanti da includere in questo Catalogo.

5.3 Compilazione di un rapporto

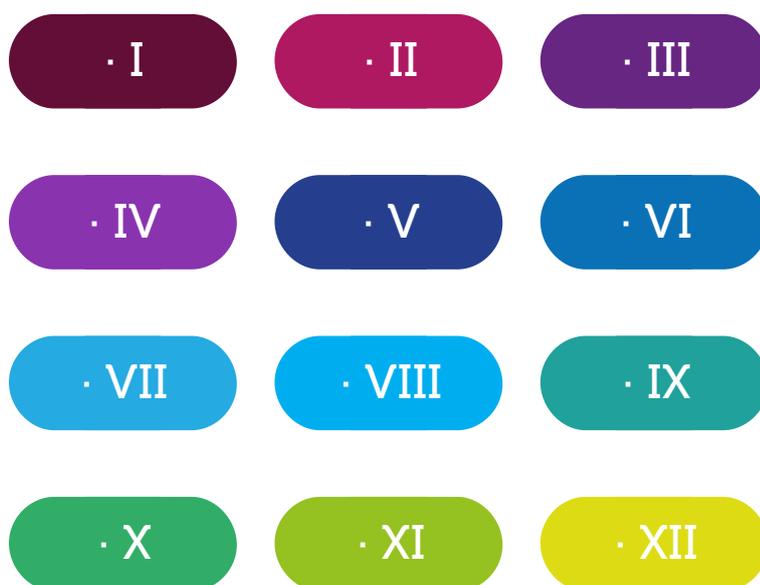
I partner hanno preparato un rapporto raccogliendo un totale di 98 schede informative che mostrano casi di studio di buone pratiche di mobilità raccolte su 32 università in 8 paesi diversi.

5.4 Selezione di politiche di buone pratiche

Al fine di selezionare i cinquanta esempi di buone pratiche che dovevano apparire in questo Catalogo, i partner hanno preso in considerazione aspetti quali il livello di informazioni fornite sulle buone pratiche, la rappresentazione di tutti gli indirizzi strategici, la rappresentazione di diverse università provenienti da paesi diversi e l'applicazione dei seguenti criteri: impatto ambientale, impatto sociale, sinergia con altre politiche sulle buone pratiche, innovazione e fattibilità in termini di investimenti e stakeholder coinvolti.

6 Buone pratiche di Mobilità nelle Università

Le buone pratiche sono state classificate in accordo con i seguenti Indirizzi strategici, che sono considerati elementi chiave per definire una strategia di mobilità completa in ogni Università:



Indirizzo strategico I: Collaborazione tra Università e stakeholder locali

Indirizzo strategico II: Università gestione e governance

Indirizzo strategico III: Mobilità pedonale

Indirizzo strategico IV: Mobilità ciclabile

Indirizzo strategico V: Trasporto pubblico

Indirizzo strategico VI: Uso più efficiente dell'automobile

Indirizzo strategico VII: Mobilità intermodale

Indirizzo strategico VIII: Metodo di apprendimento pratico

Indirizzo strategico IX: Orario di lavoro

Indirizzo strategico X: Raccolta dati

Indirizzo strategico XI: Consapevolezza e partecipazione

Indirizzo strategico XII: Fare rete tra Università

Sebbene alcune buone pratiche siano legate a più indirizzi strategici, come indicato nella seguente tabella riassuntiva, nel Catalogo sono state descritte all'interno dell'Indirizzo strategico principale, più rappresentativo, al fine di facilitare la loro ricerca e comprensione.

Titolo dell'azione

Titolo della buona pratica



Università

Nome dell'università

Nazione

Stato in cui si colloca l'università

Numero di persone che compongono l'università (studenti+ personale)

Collocazione

Riguarda la città da cui provengono i pendolari



Dimensione



Responsabile



Riguardante la struttura organizzativa preposta alle questioni relative alla mobilità nell'università



Sommario

Riguarda ciò che deve essere realizzato come buona pratica



Obiettivi

Qual'è il fine perseguito



Stakeholders

Attori coinvolti



Premessa

Situazione precedente la realizzazione della buona pratica



Descrizione

Chiarimenti su come la realizzazione della buona pratica è stata condotta



Indicatori

Principali indicatori per misurare i risultati rispetto agli scopi



Risultati

Risultati rispetto agli scopi in accordo con gli indicatori



Costi

Come somma totale espressa in € o € per anno



Finanziamenti

Fonte e ammontare dell'esborso



Conclusioni

Conclusioni e indicazioni per aiutare altre università



Immagini

Fotografie, mappe, grafici...



Link

Per fornire più informazioni



Referente

Nome, ruolo e indirizzo e-mail

| Buone pratiche | Università | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII |
|---|--|---|----|-----|----|----|----|-----|------|----|---|----|-----|
| Consiglio dell'UAB per la mobilità per discutere sulla gestione della mobilità locale | Università Autonoma di Barcellona (Spagna) | 1 | | | | | | | | | | | |
| Dialogo con il territorio | Università degli Studi di Bergamo (Italia) | 2 | | | | | | | | | | | |
| UAB Piano Strategico di Accessibilità | Università Autonoma di Barcellona (Spagna) | | 3 | | | | | | | | | | |
| Unità di pianificazione e gestione della mobilità nell'UAB | Università Autonoma di Barcellona (Spagna) | | 4 | | | | | | | | | | |
| Piano della Mobilità dell'UAB 2008-2014 | Università Autonoma di Barcellona (Spagna) | | 5 | | | | | | | | | | |
| Nuove politiche di mobilità per il personale | Università Erasmus di Rotterdam (Olanda) | | 6 | | | | | | | | | | |
| Politiche di mobilità per il personale | Università delle Scienze Applicate di Utrecht (Olanda) | | 7 | | | | | | | | | | |
| Più basso chilometraggio; più basso contenuto di carbonio; costi più bassi: offerta di un ventaglio di opzioni per viaggi di lavoro | Università di Cumbria (Regno Unito) | | 8 | | | | | | | | | | |
| Piano della Mobilità e riorganizzazione del campus esterno UAH | Università di Alcalá (Spagna) | | 9 | | | | | | | | | | |
| Campagna per promuovere l'accesso pedonale al campus universitario | Università di Girona (Spagna) | | | 10 | | | | | | | | | |
| Cukrowa Bike | Università di Szczecin (Polonia) | | | | 11 | | | | | | | | |
| BiciUAB Rastrelliere per biciclette | Università Autonoma di Barcellona (Spagna) | | | | 12 | | | | | | | | |
| CibiUAM (Centro per biciclette della Università Autonoma di Madrid) | Università Autonoma di Madrid (Spagna) | | | | 13 | | | | | | | | |
| La bicicletta solidale: biciclette a prezzi scontati per la comunità | Università Rovira I Virgili Tarragona (Spagna) | | | | 14 | | | | | | | | |
| Alla UCO in bici | Università di Córdoba (Spagna) | | | | 15 | | | | | | | | |
| Sistema di noleggio biciclette | Università di Granada (Spagna) | | | | 16 | | | | | | | | |
| Biciclette intercampus | Università di Lleida (Spagna) | | | | 17 | | | | | | | | |
| Bike-sharing gratuito | Università di Valladolid (Spagna) | | | | 18 | | | | | | | | |
| Andare in bicicletta alla UCLA | Università di Los Angeles (USA) | | | | 19 | | | | | | | | |
| Studocikl: bike-sharing per studenti a Zagabria | Università di Zagabria (Croazia) | | | | 20 | | | | | | | | |
| Science Transit Shuttle | Università di Oxford (Regno Unito) | | | | | 21 | | | | | | | |
| APP&TOWN: applicazione per il calcolo del percorso per l'accesso sostenibile al campus | Università Autonoma di Barcellona (Spagna) | | | | | 22 | | | | | | | |
| APP per autobus all'UAB | Università Autonoma di Barcellona (Spagna) | | | | | 23 | | | | | | | |
| Sconti promozionali per il trasporto pubblico | Università Rovira I Virgili Tarragona (Spagna) | | | | | 24 | | | | | | | |
| Pass per studenti per l'uso del Bus all'Università di A Coruña | Università de La Coruña (Spagna) | | | | | 25 | | | | | | | |

| Buone pratiche | Università | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII |
|--|--|---|----|-----|----|----|----|-----|------|----|----|----|-----|
| Pass per studenti per il trasporto pubblico urbano - "UdG by bus" | Università di Girona (Spagna) | | | | | 26 | | | | | | | |
| LUISS "Guido Carli" Green Mobility | LUISS "Guido Carli" (Italia) | | | | | | 27 | | | | | | |
| Gestione innovativa della flotta universitaria | Politecnico di Torino (Italia) | | | | | | 28 | | | | | | |
| Data-base per un Sistema di Carpooling e politiche di parcheggio | Università Tecnologica di Cracovia (Polonia) | | | | | | 29 | | | | | | |
| Stazione di ricarica Veicoli Elettrici | Università di Gdynia Maritime (Polonia) | | | | | | 30 | | | | | | |
| Recupero di spazi auto a favore di mezzi di trasporto sostenibili | Università Autonoma di Barcellona (Spagna) | | | | | | 31 | | | | | | |
| FESEDIT Progetto per promuovere il Car-sharing | Università di Girona (Spagna) | | | | | | 32 | | | | | | |
| Progetto USALe | Università di Salamanca (Spagna) | | | | | | 33 | | | | | | |
| Corsi di guida efficiente | Università di Valladolid (Spagna) | | | | | | 34 | | | | | | |
| Gestione della flotta | Università di Oxford (Regno Unito) | | | | | | 35 | | | | | | |
| Riduzione della percentuale di auto con solo guidatore a bordo e uso di auto alimentate a benzina | Università di Los Angeles (USA) | | | | | | 36 | | | | | | |
| Trasporto Multimodale | Università di Los Angeles (USA) | | | | | | | 37 | | | | | |
| Educazione alla gestione della Mobilità all'Università Tecnologica di Cracovia | Università Tecnologica di Cracovia (Polonia) | | | | | | | | 38 | | | | |
| Avvicinarsi al trasporto sostenibile dalle idee alla pratica | Università di Los Angeles (USA) | | | | | | | | 39 | | | | |
| Promozione del Curriculum in Mobilità Urbana Sostenibile/pulita presso l'Università di Koprivnica | Università di Koprivnica (Croazia) | | | | | | | | 40 | | | | |
| Business Travel – Oxonbike bike sharing e alter misure | Università di Oxford (Regno Unito) | | | | | | | | | 41 | | | |
| Soluzioni di lavoro alternative | Università di Los Angeles (USA) | | | | | | | | | 42 | | | |
| Raccolta Dati per un Piano Integrato della Mobilità alla Cracow University of Technology : sondaggio ex-ante e sondaggio ex-post | Università Tecnologica di Cracovia (Polonia) | | | | | | | | | | 43 | | |
| Applicazione negli smartphone dei volontari per monitorare i viaggi per confermare i risultati del sondaggio | Università Autonoma di Barcellona (Spagna) | | | | | | | | | | 44 | | |
| C-Force: Co-creazione di una campagna a favore della bicicletta | Università di Ghent (Belgio) | | | | | | | | | | | 45 | |
| Il Bike Happening | Università Tecnologica di Cracovia (Polonia) | | | | | | | | | | | 46 | |
| Attività di sensibilizzazione e partecipazione inserite nell'ambito di un piano di mobilità integrata per la Cracow University of Technology | Università Tecnologica di Cracovia (Polonia) | | | | | | | | | | | 47 | |
| Promozione del Trasporto Pubblico Urbano e Uso di Veicoli Elettrici | Università di Szczecin (Polonia) | | | | | | | | | | | 48 | |
| Ciclogreen: ricompense per andare all'Università in bicicletta | Università della Cantabria (Spagna) | | | | | | | | | | | 49 | |
| Network Spagnolo sulla Mobilità Sostenibile tra le Università | Università Autonoma di Barcellona (Spagna) | | | | | | | | | | | | 50 |

• Note: Il numero riportato nelle celle si riferisce al numero di buone pratiche presenti nel catalogo.

Consiglio dell'UAB per la Mobilità per discutere sulla gestione della mobilità locale

2006



Università

Università Autònoma di Barcellona

Nazione

Spagna

Collocazione

Peri-urbana. 20 km da Barcellona



Dimensione

40,000-50,000



Responsabile

Mobility team



Sommario

Il Consiglio per la Mobilità dell'UAB è stato creato nel 2007, rivolto al bisogno di promuovere la partecipazione (discussioni e decisioni sulle questioni relative alla mobilità) associato allo sviluppo dell'accessibilità all'UAB e delle politiche di mobilità; Il Piano strategico di accessibilità dell'UAB e il Piano della Mobilità.

Questo Consiglio è stato riunito dall'UAB, ma il coinvolgimento dei funzionari responsabili a livello regionale e locale di pianificare e gestire la mobilità è stato ritenuto essenziale, poiché i viaggi generati dalle attività dell'Università hanno un impatto su base regionale e metropolitana, mentre le competenze dell'UAB sono limitate al campus.



Obiettivi

Per coinvolgere la comunità universitaria e altri operatori nella pianificazione e gestione della mobilità per mezzo di ciò che è conosciuta come partecipazione consapevole (avendo cura di fornire tutte le necessarie informazioni, scientifiche e tecniche) per facilitare le scelte e le prese di posizione dei partecipanti. Questo obiettivo generale è specificato in quattro sotto obiettivi:

- Conoscere le necessità, le potenzialità e le percezioni dell'utenza riguardo ai trasporti e riconoscere la complessità e l'eterogeneità dei diversi tipi di utenza che vanno avanti e indietro dall'Università.
- Diagnosticare i diversi servizi di trasporto che forniscono accesso all'Università.
- Elaborare rapporti e provvedere le necessarie informazioni ai membri del Consiglio della Mobilità.
- Coinvolgere la comunità universitaria nell'elaborazione, nell'applicazione e nel monitoraggio del piano della mobilità dell'UAB.



Stakeholders

- Governo della Catalogna.
- Autorità dei Trasporti Metropolitan di Barcellona.
- Amministratori comunali/locali.
- Compagnie di trasporto.
- Organizzazioni non-profit (NPO).
- Rappresentanti degli studenti e del personale.



Premessa

Affinché i concetti di transito, trasporto e mobilità si evolvano è necessario un cambiamento di portata: dai veicoli a motore per includere tutti gli altri mezzi di trasporto, compresi quelli attivi (a piedi e in bicicletta). Un approccio qualitativo e la partecipazione sono visti come una metodologia essenziale, come meccanismo per ottenere informazioni sulle persone, queste ultime una variabile eterogenea e complessa. A tale riguardo, il Consiglio per la mobilità mira a verificare le percezioni, i bisogni e le possibilità dei diversi gruppi e dei rappresentanti.



Descrizione

Il Consiglio della mobilità è integrato da amministratori coinvolti nel trasporto pubblico (Governo della Catalogna, Autorità dei Trasporti Metropolitan di Barcellona e amministratori comunali/locali), ogni dipartimento dell'Università coinvolto nella mobilità (pianificazione, comunicazione, sicurezza, servizi sociali, servizi economici, ufficio ambiente, etc.) studenti e gruppi rappresentativi, compagnie di trasporto, Organizzazioni No Profit, etc.

Il Consiglio per la mobilità svolge un ruolo consultivo, pertanto risultati e conclusioni non sono vincolanti per l'Università.

La sua partecipazione, tuttavia, incoraggia i risultati e il suo ruolo rappresenta quindi una metodologia utile per raggiungere una gestione della mobilità di successo.

L'agenda annuale degli incontri è stabilita in precedenza su tre riunioni all'anno. Tuttavia, a seconda degli argomenti da trattare e della necessità di partecipazione ad essi correlata, le riunioni possono essere chiamate più spesso.

Tutti gli incontri seguono un piano di lavoro prestabilito, che viene comunicato prima di ogni riunione. Dopo ogni incontro a tutti i partecipanti

sono inviati i verbali che devono essere revisionati e approvati nella riunione successiva.

Con una media di tre riunioni all'anno dal 2006, la discussione si concentra principalmente sulla diagnosi e sul progetto per il Piano della Mobilità.



Indicatori

Indicatori di partecipazione: incontri per anno, presenze.



Risultati

- Il coinvolgimento del personale sulla gestione della mobilità: fornire uno spazio ai rappresentanti per dare loro modo di spiegare i propri bisogni e ottenere informazioni corrette è valutato positivamente dagli stessi.
- L'integrazione di questi bisogni nel processo di pianificazione aumenta la partecipazione.
- Le informazioni fornite consentono loro di capire cosa si sta facendo e perché alcuni problemi non possono essere affrontati nel modo in cui ci si potrebbe aspettare. Di conseguenza, molte denunce e proteste, basate sulla percezione, sono sradicate.

Consiglio dell'UAB per la Mobilità per discutere sulla gestione della mobilità locale

2006



Costi

Da 0 a 10.000 euro.



Finanziamenti

Bilancio dell'UAB (collegato a un basso costo).



Conclusioni

- La mobilità è uno dei principali aspetti che generano conflitti urbani. Mettere insieme attorno a un tavolo attori diversi con differenti punti di vista e spesso bisogni contraddittori rende possibile educarli alla complessità delle questioni e ai bisogni da negoziare.
- Se i rappresentanti non si conformano alla distribuzione corretta delle informazioni e dibattono dei contenuti relativi alle questioni sollevate, c'è il pericolo che si concentrino sulle proprie percezioni e necessità. In questo modo è difficile ottenere risultati concreti dalla loro partecipazione
- Gli studenti UAB mostrano intense divisioni all'interno dei loro organi rappresentativi e sono difficili da coinvolgere in modo efficace. In aggiunta non trovano in questa metodologia elementi attrattori che li involino a partecipare.
- La metodologia indicata dal Consiglio per la Mobilità (regolarità, piano di lavoro generale, piano di lavoro degli incontri, verbali, etc.) è fondamentale per garantire la sua credibilità e incoraggiare un alto livello di partecipazione.



Immagini



Fig. 1. CONSIGLIO DELLA MOBILITÀ DELL'UAB, Febbraio 2015



Link

<http://www.uab.cat/accessibilitat-transports/>



Referente

Rafael Requena
UAB Mobility manager
rafael.requena@uab.cat

Consapevolezza e partecipazione · XI

Università gestione e governance · II

Collaborazione tra Università e stakeholder locali · I

Dialogo con il territorio

2014

 **Università**
Università degli Studi di Bergamo
Nazione
Italia

Collocazione 
Città di Bergamo e Dalmine
Dimensione 
10,000-20,000
Responsabile 
Mobility Manager

Sommario

La buona pratica consiste nel porre in essere un dialogo costruttivo con i poteri politici e amministrativi del territorio nell'obiettivo di conseguire un sistema della mobilità più sostenibile attraverso sinergie.

Obiettivi

- Cambiare i comportamenti nel campo della mobilità del personale dipendente e degli studenti e aumentare la mobilità sostenibile.
- Ridurre la domanda di posti auto nei campus dell'Università.
- Ridurre gli ingorghi di traffico in prossimità delle sedi universitarie.

Stakeholders

- Università di Bergamo.
- Comune di Bergamo.
- Comune di Dalmine.
- Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Bergamo.
- ATB Azienda Trasporti Bergamo.

Premessa

Non disponibile.



Descrizione

La collaborazione con gli stakeholder locali è in aumento.

Noi abbiamo iniziato un dialogo con gli amministratori pubblici locali per conseguire sinergie utili a tutti.

Precisamente:

Il dialogo e la collaborazione avviata nel recente passato con l'amministrazione comunale di Bergamo stanno dando risultati soddisfacenti. Sollecitato dal Mobility Manager in occasione di una precedente conferenza, il Comune di Bergamo ha partecipato e vinto un Progetto europeo Interreg ("SHARE), che si propone di promuovere una mobilità sostenibile lungo il percorso casa-Università per le nostre sedi universitarie. Comune e Università insieme hanno impostato e seguono dei Living Lab per i loro studenti e il personale universitario.

Obiettivo è lavorare insieme per trovare soluzioni alternative all'automobile. Il progetto prevede piccoli incentivi per coloro che abbandonano l'uso dell'auto privata in favore del trasporto pubblico, del car-pooling, della bicicletta o del muoversi a piedi. Inoltre il Comune di Bergamo recentemente ha ricevuto finanziamenti dal

Ministero dei Lavori Pubblici per costruire piste ciclabili: il primo percorso ciclabile servirà le nostre sedi universitarie.

Inoltre abbiamo firmato un accordo con l'Amministrazione comunale di Bergamo finalizzato ad incrementare il bike sharing per i nostri studenti.

Con l'Amministrazione comunale di Dalmine stiamo lavorando a un progetto finalizzato a migliorare le connessioni ciclabili e costruire una nuova fermata (più vicina) per i treni locali.

Il dialogo attivato mesi orsono con l'Agenzia locale per il Trasporto Pubblico del Bacino di Bergamo si è dimostrato costruttivo: stiamo ora lavorando insieme per cercare una soluzione che vada incontro alla domanda di mobilità sostenibile proveniente dagli studenti e dal personale lavorativo.



Indicatori

- Attuale numero di mezzi in riparazione.
- Numero di posti auto in un raggio di 500 m nell'intorno delle sedi universitarie.
- Numero di utenti del trasporto pubblico sul percorso casa-Università.



Risultati

Tutte le iniziative sono attivate e in corso.

L'Università di Bergamo ha contribuito finanziariamente all'emissione di 2.560 abbonamenti nell'Anno Accademico 2015/16 con un impegno economico di € 383.634. Da allora in poi questa azione è stata sempre offerta.

Specificamente, ci sono abbonamenti annuali per studenti con meno di 26 anni che viaggiano sulle linee urbane di ATB al prezzo speciale di € 200; abbonamenti annuali per studenti con meno di 26 anni che viaggiano sulle linee urbane and extra-urbane di ATB & Bergamo Trasporti al prezzo speciale di € 470; abbonamenti ferroviari mensili sulle linee Trenord S.p.A. con sconti del 10% o più.

L'Agenzia del Trasporto Pubblico per il bacino di Bergamo ha aumentato il numero di corse tra la sede universitaria di Dalmine e la stazione ferroviaria di Verdello nell'ora di punta per gli studenti.



Costi

L'Università degli Studi di Bergamo ha finanziato l'emissione di 2.560 abbonamenti nell'Anno Accademico 2015/16 con un impegno di € 383.634. Da allora in poi questa azione è stata sempre offerta.



Finanziamenti

Non disponibile.



Conclusioni

Creare un dialogo costruttivo con l'Amministrazione pubblica è indispensabile per ottenere risultati altrimenti impossibili da raggiungere. Senza il loro aiuto sarebbe impossibile spostare quote significative di utenza dal trasporto privato su altri mezzi: gli enti pubblici sono le uniche figure che possono farsi carico di progettare e implementare soluzioni di trasporto verso l'Università, in grado di persuadere l'utenza ad allontanarsi da una modalità di spostamento per sceglierne un'altra.



Immagini



Fig. 1. Diverse sedi dell'Università degli Studi di Bergamo

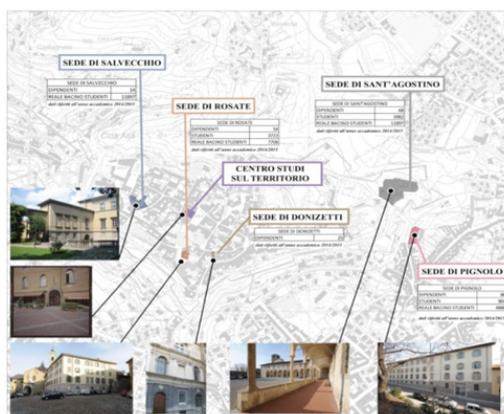


Fig. 2. Diverse sedi dell'Università degli Studi di Bergamo in Città Alta

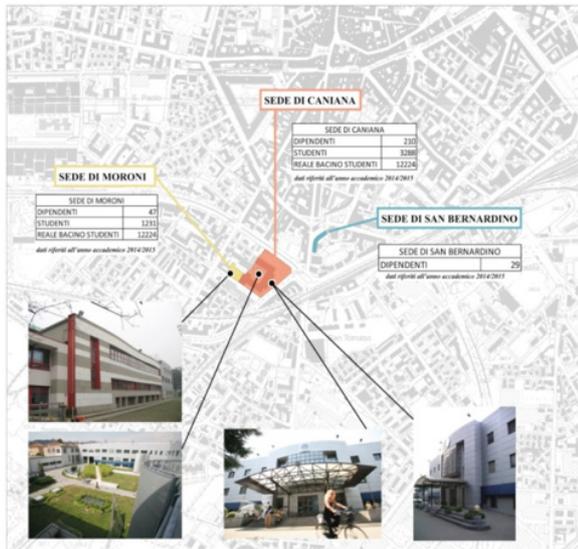


Fig. 3. Diverse sedi dell'Università degli Studi di Bergamo in Città Bassa

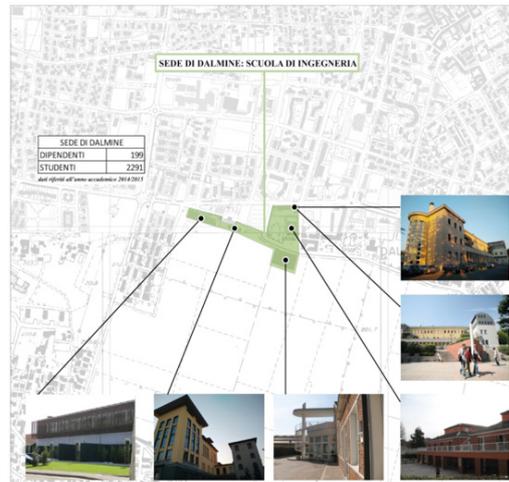


Fig. 4. Diverse sedi dell'Università degli Studi di Bergamo in Dalmine

Link

- <http://en.unibg.it/life-unibg/services/mobilities-services>
- www.interreg-central.eu/shareplace
- www.agenziatplbergamo.it

Referente

Maria Rosa Ronzoni
Mobility manager (Nominata dal Rettore a partire dal 30-09-2014)
maria-rosa.ronzoni@unibg.it

UAB Piano Strategico di Accessibilità

2006



Università

Università Autònoma di Barcellona (UAB)

Nazione

Spagna

Collocazione

Peri-urbana. 20 km da Barcellona



Dimensione

40,000-50,000



Responsabile

Mobility Team



Sommario

Definizione del Piano Strategico di Accessibilità che definisce politiche di mobilità e accessibilità all'Università.



Obiettivi

Lo scopo di questo piano strategico settoriale è quello di stabilire ufficialmente la politica di accessibilità e mobilità dell'UAB, il modello di mobilità da realizzare e l'indirizzo strategico per farlo funzionare. Ciò significa che tutte le azioni intraprese dall'Università a questo riguardo hanno una politica di riferimento e una vision generale che dà loro un senso, sia individualmente che collettivamente.



Stakeholders

- Generalitat (Governo) della Catalogna.
- Consiglio Regionale di Barcellona.
- Autorità Territoriale competente per la Mobilità di Barcellona.
- Consiglio Regionale.
- Consigli Comunali.
- Operatori del trasporto Inter-urbano.



Premessa

Non disponibile.



Descrizione

Il Piano Strategico di Accessibilità è stato approvato nel 2006. È uno strumento che definisce le politiche universitarie per la mobilità e l'accessibilità. Il Consiglio per la Mobilità dell'UAB in quanto organo partecipativo di riferimento per il suo sviluppo successivo è stato costituito lo stesso anno.

Questo documento, in linea con il paradigma di una mobilità sostenibile, stabilisce accessibilità, sostenibilità, sicurezza e uguaglianza come i principi ispiratori del modello di mobilità che l'Università vuole implementare e stabilisce un punto d'arrivo primario di massimizzazione dell'accessibilità del campus secondo questi parametri. Inoltre, al fine di raggiungere questo modello di mobilità, il piano stabilisce gli indirizzi strategici da perseguire e che devono essere riferimento per qualsiasi lavoro relativo alla gestione della mobilità intrapreso dall'Università.

In generale, questi indirizzi strategici promuovono il trasporto non-motorizzato (a piedi e in bicicletta) e il trasporto pubblico, unitamente a un uso più razionale dei veicoli privati. Cioè, promuovono mezzi che producono meno emissioni, inquinano meno e causano meno incidenti per passeggero e per chilometro percorso.

Oltre a questi obiettivi il piano propone anche di promuovere la consapevolezza tra la comunità universitaria programmando eventi informativi per influenzare le abitudini di mobilità dei membri dell'UAB; promuovere la partecipazione della comunità a considerare le diverse esigenze dei gruppi nel fornire soluzioni ai problemi di accessibilità e rinnovare il Piano speciale di riforma interna UAB per soddisfare gli obiettivi e i criteri definiti dalla legge sulla mobilità quando

si incorporano i processi di pianificazione urbana all'interno del campus.

Il piano strategico di accessibilità è diventato un documento di riferimento basilare in un contesto dove l'Università assume la leadership e la responsabilità per garantire la necessaria consapevolezza e sono presenti gli strumenti necessari ad assicurare un futuro sostenibile. Di conseguenza la necessità per le Università di avere programmi sostenibili in tutte le aree della gestione della mobilità. Anche in un contesto in cui l'Università, come generatore di mobilità, istituzione competente per formazione e ricerca impegnata sui temi ambientali, dovrebbe promuovere una mobilità sostenibile, integrandosi come nodo territoriale nella regione metropolitana in cui svolge la sua attività.

Le proposte definite da ciascuno degli indirizzi strategici del piano riguardano le attività della UAB così come quella di altre amministrazioni. Questo è il motivo per cui ci sono più figure coinvolte nello sviluppo di questo piano: La Generalitat (Governo) della Catalogna, il Consiglio regionale di Barcellona, l'Autorità territoriale competente per la mobilità di Barcellona, il consiglio regionale, i consigli comunali, gli operatori e gli utenti del trasporto interurbano.



Indicatori

Non disponibile.

Risultati

Con l'approvazione di questo piano l'Università ha definito le sue politiche di mobilità prima della comunità universitaria e della società, in generale, marcando gli indirizzi delle attività future.

Costi

Il piano non dichiara specifici costi o risorse materiali associate.

Finanziamenti

Non disponibile.

Conclusioni

È fondamentale avere una politica di mobilità definita per l'Università come quadro di riferimento per ogni attività riconducibile alla mobilità, sia all'interno di un piano della mobilità che individualmente, in quanto ciò rende possibile un'interpretazione trasversale all'interno della comunità universitaria. Inoltre questo serve come riferimento per successivi organi preposti al governo dell'Università.

Immagini

Non disponibile.

Link

<http://www.uab.cat/web/la-movilidad-en-la-uab/el-proyecto-biciuab-1345676563240.html>

Referente

Rafael Requena Valiente
UAB Mobility Manager
rafael.requena@uab.cat

Unità di pianificazione e gestione della mobilità nell'UAB

2005



Università

Università Autònoma di Barcellona (UAB)

Nazione

Spagna

Collocazione

Peri-urbana. 20 km da Barcellona



Dimensione

40,000-50,000



Responsabile

Mobility team



Sommario

La creazione dell'Unità di pianificazione e gestione della Mobilità dell'UAB.



Obiettivi

Applicare appieno la politica di accessibilità e mobilità della UAB incorporando gli aspetti economici, sociali e ambientali della mobilità nell'analisi e nelle linee di azione, nonché la partecipazione di tutti gli agenti già coinvolti sia all'interno che all'esterno del campus attraverso il Consiglio della Mobilità.



Stakeholders

Non disponibile.



Premessa

Non disponibile.



Descrizione

Dopo diversi anni di analisi e diagnosi dell'accessibilità al principale campus UAB, come istituzione formativa che genera un gran numero di spostamenti e in vista dell'importanza strategica di migliorare l'accessibilità in modo sostenibile e sicuro nel futuro dell'Università, è stata creata nel 2005 l'Unità di gestione della Mobilità UAB (correntemente l'Unità di pianificazione e gestione della mobilità - UPGM)

La complessità di questo argomento, dovuta alle sue implicazioni strategiche, ambientali, sociali, economiche e politiche, ha portato l'Università a comprendere la necessità di creare un'unità di pianificazione e gestione esclusiva come parte dei servizi di logistica e area amministrativa

Questo processo ha creato la figura del Mobility Manager dell'UAB, il cui compito era quello di consigliare l'organo di governo sulla politica di accessibilità e mobilità e attuare la politica riflessa nel Piano strategico di accessibilità della UAB.

Alcuni dei compiti più importanti, tra gli altri, sono:

- Rappresentare l'UAB per quanto riguarda la mobilità in relazione alle diverse aree coinvolte: amministrazioni, operatori, utenti e altre aree dell'Università direttamente o indirettamente associate alla mobilità.
- Garantire la partecipazione di tutti gli operatori coinvolti.
- Intraprendere la comunicazione e la

pubblicità delle azioni UAB a questo riguardo.

- Determinare, in tempo reale, la domanda di mobilità dell'UAB, producendo tutte le informazioni richieste.
- Determinare, in tempo reale, l'offerta di trasporto dell'UAB, producendo tutte le informazioni richieste.
- Aggiornare regolarmente e pubblicare le informazioni sull'offerta di trasporto rivolta agli utenti attuali o potenziali.
- Aggiornare regolarmente la diagnosi di mobilità dell'UAB, individuando i principali problemi che riguardano l'accessibilità al campus e adeguando di conseguenza qualsiasi linea di azione.
- Ottenere finanziamenti esterni (sussidi, accordi, etc.) per lo sviluppo o l'attuazione delle proposte concordate.
- Definire e applicare i meccanismi per attuare la politica di mobilità nel campus. Se applicabile, redigere e attuare il Piano di Mobilità dell'UAB, nonché assicurarne la conformità.



Indicatori

Indicatori di consolidamento: risorse umane e materiali assegnate.



Risultati

- L'UPGM è diventato un riferimento interno ed esterno nella gestione della mobilità dell' UAB.
- Analisi completa e permanente e diagnosi di mobilità.
- La creazione di un gruppo stabile di tecnici per consigliare la definizione e il consolidamento delle politiche di mobilità e la conseguente applicazione di tutte le misure necessarie per la sua attuazione.



Costi

Il costo annuale di questa iniziativa è approssimativamente di 100,000 € per il personale e l'ambiente e 0.9 Milioni di euro in operazioni (approssimativamente 75% dedicate al servizio di autobus diretto alla UAB).



Finanziamenti

Bilancio dell'UAB.



Conclusioni

Definire una politica di mobilità e creare una unità per gestire la mobilità e il servizio di trasporto nel campus è della massima importanza all'interno di nuovi contesti, caratterizzati dal paradigma della "società della conoscenza" e dal nuovo ruolo assegnato all'Università in quanto istituzione competente per un'alta formazione impegnata a favore dell'ambiente. Questo è ancor più vero quando il modello è per un campus ai margini del tessuto urbano, in quanto ciò rende la gestione più difficile e aumenta le sfide da vincere per quanto riguarda la mobilità e i trasporti.

In contesti moderni, l'accessibilità e la connettività sono elementi essenziali per consentire al campus e al suo ambiente di collegarsi ad altri luoghi, più o meno distanti, che ricadono nell'area metropolitana. Questo contribuisce a ridurre il suo relativo isolamento aiutando a incorporarlo nella struttura portante del campus, inoltre influenzando positivamente le dinamiche del contesto ambientale, tanto socialmente quanto geograficamente.

È importante sottolineare come questa gestione non dovrebbe essere portata avanti solo nel campus, ma anche al di fuori di esso, come esempio di limiti funzionali dell'Università che eccedono i suoi limiti amministrativi.

Questo significa che il successo di una gestione efficiente della mobilità e del Sistema dei trasporti all'interno del campus contribuirà ad aumentare la competitività e l'importanza territoriale dell'Università.

Vale la pena notare che, nel caso dell'UAB, prima della creazione dell'UPGM, la gestione della mobilità era di competenza dell'Ufficio Ambiente e, per definizione delle funzioni ad esso attribuite, era principalmente focalizzata sugli aspetti ambientali della mobilità, con meno attenzione posta agli aspetti sociali ed economici e alla competitività dell'Università.



Immagini

Non disponibile.



Link

<http://www.uab.cat/accessibilitat-transports/>



Referente

Rafael Requena Valiente
UAB Mobility manager
rafael.requena@uab.cat

Piano della Mobilità dell'UAB 2008-2014

2008

 **Università**
Università Autònoma de Barcelona (UAB)
Nazione
Spagna

Collocazione 
Peri-urbana. 20 km da Barcellona
Dimensione 
40,000-50,000
Responsabile 
Mobility team

Sommario

Il Piano della Mobilità dell'UAB 2008-2014 (PMUAB) è uno strumento di gestione e pianificazione della mobilità per sviluppare indirizzi strategici nell'ambito del Piano strategico di accessibilità.

Obiettivi

Il principale obiettivo del PMUAB è quello di sviluppare gli indirizzi strategici del Piano Strategico di accessibilità con azioni e programmi specifici, ma con un budget approssimativo.

Lo scopo di queste linee è quello di massimizzare l'accessibilità al Campus di Bellaterra della UAB nel modo più efficiente, sostenibile e integrato possibile, in linea con i concetti di una mobilità sostenibile.

Per raggiungere questo obiettivo il PMUAB propone sotto-obiettivi come l'aumento dell'accessibilità al Campus promuovendo il trasporto pubblico, spostamenti in bicicletta e a piedi così come un più razionale uso dell'auto privata, prendendo come riferimento i principi di sostenibilità, sicurezza ed equità sociale.

Stakeholders

- Autorità territoriale competente per la mobilità di Barcellona (ATM).
- Unità di Pianificazione e Gestione della Mobilità (UPGM).
- Consiglio comunale di Cerdanyola.
- Generalitat (Governo) della Catalogna.
- Istituto di studi regionali e metropolitani di Barcellona (IERMB).

Premessa

Non disponibile.



Descrizione

Per l'UAB l'accessibilità è un aspetto chiave della politica universitaria e, nella sua unicità di nodo metropolitano, richiede la partecipazione delle amministrazioni competenti. Per questo motivo il Piano di Mobilità dell'UAB è stato sviluppato in collaborazione con l'Unità di pianificazione e gestione della Mobilità dell'UAB (Unidad de Planificación y Gestión de la Movilidad - UPGM), il consiglio comunale di Cerdanyola, la municipalità in cui ha sede l'istituzione, l'Autorità per i trasporti metropolitani (ATM) e la Generalitat (Governo) della Catalogna.

Il piano consente la pianificazione delle azioni necessarie alla mobilità. Il coinvolgimento delle amministrazioni competenti assicura un impegno nel raggiungimento degli obiettivi del piano. Queste amministrazioni hanno firmato un accordo quadro per rendere pubbliche le loro intenzioni verso la sua attuazione.

Tuttavia, a causa dei cambiamenti politici, nessun accord formale di lavoro è mai stato firmato per dar vita a detto accordo quadro.

Il nuovo Piano della mobilità 2017-2022 dell'UAB è attualmente in fase di revisione. La parte relativa all'analisi e alla diagnosi è stata redatta nel corso del 2016.



Indicatori

Osservatorio della Mobilità dell'UAB (indicatori per offerta, domanda e impatto).



Risultati

Tutto considerato sin dalla sua realizzazione nel 2008, il PMUAB è stato un punto di riferimento per l'UPGM, nel suo lavoro per garantire una mobilità più sostenibile e sicura all'interno dei campus universitari, lavorando sulla traccia degli indirizzi strategici e delle azioni specifiche da intraprendere.

A completamento, sono state realizzate il 75% delle misure previste, il restante 25% corrisponde a misure sotto la responsabilità di altre amministrazioni e con un costo più elevato.

Di seguito è riportato un elenco delle azioni più significative intraprese durante l'attuazione del piano:

Azioni per il miglioramento del servizio: estensione e miglioramento del servizio di autobus interurbani e ferroviario, miglioramento del servizio di autobus interno all'UAB attraverso l'aumento del numero dei percorsi e l'unificazione dell'immagine, adeguamento ad accogliere persone con ridotta capacità motoria e incorporazione di nuovi veicoli più sostenibili ambientalmente.

Iniziative urbane per promuovere l'uso di mezzi di trasporto non motorizzati, oltre a migliorare la rete di percorsi ciclabili dalle città vicine al campus.

Inoltre, l'ampliamento della rete interna di piste ciclabili e del numero di parcheggi per biciclette all'interno del campus.

Azioni nel campo dell'informazione e della sensibilizzazione, quali: la settimana della mobilità sicura e sostenibile; la distribuzione della guida al trasporto sostenibile e sicuro e il miglioramento della pagina web dell'UAB sulla mobilità e i trasporti.

Creata nel 2010, la pagina web informa la comunità universitaria sui mezzi di trasporto disponibili, gli aspetti legislativi della mobilità per l'UAB e la diffusione di informazioni tecniche interessanti sulla mobilità

sostenibile in generale. Il PMUAB ha anche contribuito a migliorare le abitudini di spostamento. I risultati del questionario sulle abitudini di mobilità condotto nella comunità universitaria rivelano un'evoluzione nella distribuzione modale dei viaggi da e verso il campus che favorisce l'uso del trasporto pubblico e di mezzi di trasporto non motorizzati.

Il trasporto pubblico mostra un incremento del 10%; da un 52.6% di tutti gli spostamenti effettuati dalla comunità universitaria nel 2001 a un 62.6% nel 2015.

I mezzi non motorizzati sono aumentati dell'1.6% passando da un 4% nel 2001 a un 5.6% nel 2015. In linea con questo aumento nell'uso di un trasporto più sostenibile l'uso dei veicoli privati è diminuito da un 43.4% nel 2001 a un 31.9% nel 2015.



Costi

Approssimativamente 50.000,00 euro.
Non sono associate risorse materiali.



Finanziamenti

Autorità Territoriale competente per la Mobilità di Barcellona (ATM).



Conclusioni

I piani di mobilità sono strumenti di pianificazione che non includono piani di finanziamento vincolanti. Pertanto, la loro esecuzione dipende in qualsiasi momento dalla volontà politica e dalla struttura finanziaria delle diverse amministrazioni.

In un contesto di tagli al budget, gli investimenti sulla mobilità sostenibile sono generalmente meno ben visti dal vasto pubblico, che ritiene vi siano altri concetti con una priorità più alta per gli investimenti.



Immagini

Non disponibile.



Link

<http://www.uab.cat/accessibilitat-transports/>



Referente

Rafael Requena Valiente
UAB Mobility manager
rafael.requena@uab.cat

Nuove politiche di mobilità per il personale

2012/13

 **Università**
Università Erasmus Rotterdam (EUR)
Nazione
Olanda

Collocazione 
Rotterdam

Dimensione 
20,000-30,000

Responsabile 
Mobility Team

Sommario

Nel 2013 l'Erasmus University Rotterdam (EUR) introduce una nuova politica di mobilità per il personale al fine di promuovere l'uso di mezzi di trasporto alternativi.

Obiettivi

Il principale obiettivo della politica è ridurre il peso dell'uso dell'automobile così come evidenziato nella ripartizione modale degli spostamenti per il personale e gli studenti. Inoltre l'EUR vuole migliorare la sua impronta ecologica per quanto riguarda la CO2.

Stakeholders

- Unità di gestione dell'Università (Consiglio, Risorse umane e gestione degli impianti).
- Sindacato del personale.

Premessa

Nel 2011 l'EUR ha deciso di incoraggiare la sostenibilità in tutte le sue attività, compresi i trasporti. L'EUR mira a diventare una delle università più sostenibili dell'Olanda.

Nuove politiche di mobilità per il personale

2012/13



Descrizione

A partire dal 2012 è stata introdotta una nuova politica di mobilità per i dipendenti, che mira a ridurre l'uso dell'auto per il pendolarismo da e verso l'Università e a stimolare l'uso di modalità di trasporto alternative. Sono state introdotte diverse misure, le più importanti delle quali:

- L'introduzione di parcheggi a pagamento per tutti i dipendenti.
- Sussidio integrale per viaggiare con il trasporto pubblico.
- Sussidio parziale per l'acquisto di una bicicletta elettrica e / o scooter.

Parcheggio a pagamento

Prima del 2013, tutti i dipendenti e gran parte degli studenti potevano parcheggiare gratuitamente nel campus dell'EUR. Da gennaio 2013 nessun studente ha diritto ad un contrassegno di parcheggio e, di conseguenza, se parcheggia la propria auto nel campus universitario deve pagare la tariffa standard per il parcheggio che si applica ai visitatori (€ 1,70 all'ora con un massimo di € 10,00 al giorno). Da giugno 2013 anche i dipendenti devono pagare per parcheggiare la propria auto nel campus.

La tassa è stata introdotta gradualmente tra il 2013 e il 2015:

- Nel 2013 la tariffa era di € 1,00 al giorno.
- Nel 2014 la tariffa era di € 1,75 al giorno.
- Da gennaio 2015 i dipendenti devono pagare € 2,50 al giorno.

Trasporto pubblico

Dal 2012 il personale dipendente può scegliere di scambiare la sua normale indennità di viaggio di lavoro (0,19 € per km - una norma nazionale) con un rimborso completo della carta di viaggio (mensile o annuale) del trasporto pubblico.

Bici elettriche e scooter elettrici

I dipendenti possono richiedere un sussidio massimo di € 500 per l'acquisto di una bicicletta elettrica o uno scooter.

Il processo di elaborazione e attuazione della politica ha richiesto più di un anno; durante questo periodo l'EUR ha istituito un comitato direttivo ad hoc per la mobilità composto da rappresentanti del consiglio di amministrazione dell'Università; dai dipartimenti di gestione delle risorse umane e degli impianti e da esperti scientifici. Il comitato direttivo si è riunito regolarmente (almeno una volta ogni due mesi) e ha avuto incontri regolari con gli studenti e i sindacati dei lavoratori.



Indicatori

Per misurare l'efficacia di questa politica sono stati utilizzati due indicatori principali:

- Modal split del personale dipendente e degli studenti.
- Riduzione delle emissioni di CO2 generate dalle automobili del personale dipendente pendolare.



Risultati

I principali risultati nel periodo 2012 (baseline) e 2016 sono stati:

- La percentuale di dipendenti che viaggiano in auto è diminuita dal 36% a ca.31%.
- Il numero complessivo di km guidati dai dipendenti per recarsi al lavoro è diminuito del 7,7%; si stima che siano state risparmiate 42,4 tonnellate di CO2.
- È aumentato l'uso del trasporto pubblico e della bicicletta.



Costi

È difficile fornire un quadro preciso delle spese complessive, poiché il processo ha interessato diversi dipartimenti.

Tuttavia, possiamo dire che la politica ha generato un chiaro vantaggio economico per l'Università.

Infatti, grazie a questa politica, l'EUR ha potuto ridurre la domanda di parcheggi e, di conseguenza, ha potuto ridurre la necessità di costruire parcheggi aggiuntivi e, allo stesso tempo, ampliare la superficie complessiva dell'edificio. In altre parole, sono stati costruiti nuovi edifici senza dover aggiungere ulteriore capacità di parcheggio.

Ciò ha permesso all'EUR di risparmiare diversi milioni di euro. Invece di costruire un parcheggio aggiuntivo, il campus ora ha un'area verde in più (vedi foto sotto).



Finanziamenti

L'intero progetto è stato interamente finanziato dall'EUR (vedi riquadro "Spese").

Le entrate generate dal parcheggio a pagamento hanno parzialmente compensato i costi aggiuntivi per il sussidio al trasporto pubblico.

Il sussidio finanziario per l'acquisto di biciclette e scooter elettrici è stato messo a disposizione dal Comune di Rotterdam.



Conclusioni

- Avere un obiettivo chiaro e mirare alla tua politica.
- Coinvolgere tutti i decisori e le parti interessate all'interno della vostra organizzazione.
- Monitoraggio e valutazione della politica (a priori e durante l'attuazione).

Nuove politiche di mobilità per il personale

2012/13

Immagini



Fig. 1. Prima delle politiche

Fig. 2. Dopo le politiche

Link

<https://www.eur.nl/english/mobility/>

Referente

Giuliano Mingardo
Erasmus University Rotterdam
mingardo@ese.eur.nl

Politiche di mobilità per il personale

2012

 **Università**
HU Università di Scienze Applicate (UUAS)
Nazione
Olanda

Collocazione 
Utrecht

Dimensione 
40,000-50,000

Responsabile 
-

Sommario

Dal 2012 l'Università di Scienze Applicate di Utrecht (UUAS) ha introdotto diverse misure per ridurre le emissioni di CO2 riconducibili al personale pendolare.

Obiettivi

L'obiettivo principale della politica è ridurre le emissioni totali di CO2 del 100% al 2030 e del 20% al 2020 rispetto al 2014. Per raggiungere questo obiettivo, la mobilità delle automobili dovrebbe essere ridotta del 20% al 2020, rispetto al 2013. Mira a stimolare l'uso della bicicletta, della bicicletta elettrica, il trasporto pubblico, una programmazione efficiente delle lezioni, apprendimento misto (frontale e a distanza) ecc.

Stakeholders

- HU Organo di gestione dell'università (consiglio di amministrazione, risorse umane e gestione degli impianti).
- Sindacato dei dipendenti.

Premessa

Non disponibile.



Descrizione

Di seguito sono elencate le principali misure adottate per stimolare una mobilità sostenibile tra i dipendenti a partire dal 2012:

- Biciclette, biciclette elettriche e auto elettriche sono a disposizione del personale per viaggi di lavoro.
- Incentivi finanziari per i dipendenti che acquistano e usano la loro bicicletta elettrica per andare al lavoro (sconti e incentivi "bike-for-your-bonus" se usi la tua bicicletta elettrica per recarti al lavoro) insieme al Ministero olandese per le infrastrutture e la mobilità.
- L'uso dei trasporti pubblici nella regione di Utrecht è parzialmente sovvenzionato. (abbonamento / pass scontato per il trasporto pubblico)
- Sovvenzione fino a € 850 per l'acquisto di una bicicletta.
- Nel 2014 e nel 2015 è stato lanciato un programma speciale (Low Car Diet) per consentire ai dipendenti di provare modi alternativi di viaggio senza utilizzare l'auto, fornendo il trasporto pubblico gratuito e l'uso di auto elettriche condivise, biciclette elettriche e biciclette.
- Nel 2015 è stata introdotta una gestione attiva dei parcheggi, in cui solo i dipendenti, che vivono a più di 10 km dall'UUAS, possono

usufruire della possibilità di parcheggiare (quasi un privilegio).

- Nel 2016 è stato firmato un accordo con il governo locale per stimolare il pendolarismo al di fuori delle ore di punta ..
- Negli ultimi anni sono state introdotte diverse misure per facilitare il lavoro / studio da casa (VPN, teleconferenza, Skype, apprendimento misto, ecc.)
- Da marzo 2016 un servizio mobile di riparazione biciclette è disponibile ogni settimana nel campus universitario; i dipendenti possono farsi riparare la bicicletta per un prezzo scontato e possono anche acquistare una bicicletta usata a soli € 95.



Indicatori

- Riduzione delle emissioni di CO2.
- Modal split.
- Uso di automobili elettriche.



Risultati

Riduzione delle emissioni di CO2:

Disponibile da marzo 2017

Modal split 2013:

Uso dell'automobile 38%

Trasporto pubblico 27%

Bicicletta e bicicletta elettrica 34%

Uso di auto elettriche:

Tutte e sei le auto vengono utilizzate ogni giorno da un numero sempre crescente di personale dipendente.



Costi

Non disponibili al momento della stesura del testo.



Finanziamenti

La maggior parte delle misure sono state finanziate dall'Università HU. Alcune forme di sostegno finanziario sono state messe a disposizione anche dalle amministrazioni locali, regionali e dal governo nazionale.



Conclusioni

La mobilità ha il maggiore impatto sulle emissioni di CO2. Per convincere il nostro personale ad essere più sostenibile nei propri viaggi di lavoro e spostamenti, è necessario influenzare e modificare il comportamento quotidiano.

La soluzione è sia tecnica (limitazioni al parcheggio) che comportamentale (demotivando comportamenti indesiderati, ad es. Imponendo tariffe di parcheggio e stimolando il comportamento desiderato, ad esempio utilizzando incentivi finanziari per l'utilizzo di mezzi pubblici, biciclette e biciclette elettriche).

Altrettanto importante è il fatto che una singola istituzione non può mai risolvere il problema da sola. È necessario affrontare la sfida unitamente agli stakeholder interni ed esterni interessati, che includono il comune, la provincia, altre istituzioni e imprese della zona.

 Immagini



Fig. 1. Iniziativa Low Car Diet nella HU



Fig. 2. Auto elettriche e biciclette elettriche per viaggi di lavoro

 Link

<https://www.hu.nl/los/hu-en-duurzaamheid/duurzame-bedrijfsvoering/mobiliteit>

 Referente

Sandra Valenbreder
Program Manager - Sustainable Business
Operations
Sandra.Valenbreder@hu.nl

Più basso chilometraggio; più basso contenuto di carbonio; costi più bassi: offerta di un ventaglio di opzioni per viaggi di lavoro

2009

 **Università**
Università di Cumbria
Nazione
Regno Unito

Collocazione 
Centro urbano
Dimensione 
5,000-10,000
Responsabile 
Mobility Manager

Sommario

Fornire una vasta gamma di opzioni di viaggi di lavoro in modo che il nostro staff possa rivedere il modo in cui si sposta per lavoro, al fine di viaggiare di meno e adattarsi a modi di viaggiare meno intensi, in particolare affidandosi meno all'uso dei veicoli privati.

Obiettivi

Ridurre gli impatti derivanti dai viaggi e il nostro uso dei mezzi di trasporto, in particolare i nostri:

- Impatto ambientale.
- Rischi per la salute e la sicurezza.
- Costi.

Stakeholders

- Dirigente superiore di gestione degli impianti, salute e sicurezza, finanza e risorse umane nell'Università.
- Treni Virgin.
- Impresa Rent-A-Car e altri fornitori di viaggi.

Premessa

L'Università della Cumbria opera nel nord ovest dell'Inghilterra. I nostri principali campus sono ad Ambleside, Carlisle e Lancaster. Abbiamo anche attività d'ingresso a Barrow, Workington e Londra. La maggior parte dei nostri campus si trova in una posizione periferica rispetto al centro città e, di conseguenza, beneficia di buoni collegamenti di trasporto.

Per sei anni l'Università della Cumbria ha perseguito un programma di lavoro per ridurre gli impatti derivanti dagli spostamenti e dal nostro uso dei trasporti.

Centrale a tutto questo è stata l'introduzione di una gerarchia di viaggio.

Questa gerarchia richiede che il personale valuti le ragioni del proprio viaggio e se possa farlo in un modo che abbia impatti più bassi, idealmente non viaggiare affatto.

L'opzione di viaggio meno favorita nella scala gerarchica è l'uso di veicoli privati (flotta "grigia").

I veicoli privati tendono ad avere prestazioni ambientali peggiori rispetto alle alternative di noleggio / leasing. Esse pongono anche maggiori rischi per la sicurezza aziendale in quanto la loro manutenzione è organizzata dai singoli proprietari. Da un punto di vista economico, l'Università della Cumbria stava rimborsando il personale per l'uso dei propri veicoli secondo il limite superiore di 45p per miglio HMRC (Her Majesty's Revenue and Customs): questo fungeva da incentivo per il personale a utilizzare i propri veicoli per i viaggi di lavoro.

Di conseguenza, l'alta dirigenza, in particolare l'Unità gestione impianti (in quanto responsabile della sostenibilità e della gestione della flotta interna all'università), salute e sicurezza, finanza e risorse umane nell'Università ha identificato l'uso della flotta grigia come un obiettivo chiave per la riduzione al fine di ridurre il profilo di rischio dell'Università in vari modi:

"All'interno delle risorse umane, attraverso la nostra organizzazione sosteniamo con forza il cambiamento culturale nei confronti della guida per ridurre gli spostamenti. Riconosciamo sia l'importanza ambientale che i benefici per il personale in termini di equilibrio tra lavoro e vita privata e salute e sicurezza. Offre l'ulteriore vantaggio di ridurre i costi e, con la sempre crescente qualità della tecnologia, la videoconferenza è sia più verde che più sicura." Gail Best, vice-direttore delle risorse umane.

"Il servizio di finanza e pianificazione ha lavorato con le risorse umane e la gestione degli impianti per considerare il miglior approccio allo spostamento in auto, tenendo conto del feedback sulle esigenze aziendali, il nostro approccio nei riguardi della sostenibilità e dei costi. Fondamentalmente, i dirigenti responsabili di queste aree hanno supervisionato questo lavoro congiuntamente." Andrew Heron, vice-direttore, Finanze.

Più basso chilometraggio; più basso contenuto di carbonio; costi più bassi: offerta di un ventaglio di opzioni per viaggi di lavoro

2009



Descrizione

Prima di poter avviare azioni specifiche sulla flotta grigia doveva essere messa in atto una serie di interessanti alternative all'uso dell'auto privata.

Le azioni sono riassunte di seguito. Una volta che queste sono state definite (per un periodo di quattro anni), sono stati introdotti tre cambiamenti volti specificamente a ridurre gli impatti del nostro uso della flotta grigia:

- Riduzione del tasso di chilometraggio pagabile portandolo da 45p per miglio a 30p per miglio.
- Obbligo per il personale pendolare che utilizza l'auto di dedurre i chilometri dello spostamento casa lavoro dal proprio credito (non per il personale che non guida al lavoro, né si applica questo obbligo per i viaggi di lavoro effettuati con una modalità che non utilizza l'auto).
- Obbligo per il personale di massimizzare il car sharing per tutti i propri viaggi d'affari in auto, ad es. registrando i viaggi su cumbriaunicarshare.com

In base alle nostre aspettative di successo, abbiamo basato questo sui sondaggi sulle abitudini di viaggio all'interno della nostra Università e su casi di studio di terze parti. All'interno di un ambiente di lavoro in cui sono disponibili alternative ragionevoli alle auto private, casi di studio hanno dimostrato che mentre si sarebbero

spostati alcuni viaggi verso altri modi (soprattutto veicoli a noleggio), questo sarebbe stato superato dal numero di viaggi non effettuati e si potrebbe tradurre in un riduzione netta dei costi e delle emissioni se applicata all'Università.

The scale of the likely net change could not be easily assessed in advance so a mid-range target of £75,000 for the first year was adopted.

La scala della probabile variazione netta non poteva essere facilmente valutata in anticipo, pertanto è stato adottato un obiettivo a medio termine di £ 75.000 per il primo anno.

I risultati si sono rivelati più positivi del previsto, al momento della scrittura, l'uso della flotta grigia è ancora in diminuzione, sebbene ad un ritmo inferiore.

In relazione all'attuazione del più ampio programma di azioni di viaggio che sono state messe in atto per sostenere la nostra riduzione nell'uso dei veicoli della flotta grigia, questa tabella illustra i costi e i benefici (le azioni che riguardano specificamente i viaggi pendolari sono rilevanti perché il personale che riduce la sua dipendenza dalla macchina in situazioni di pendolarismo è meno probabile che si basi poi sulla propria auto per viaggi di lavoro):

| Azioni chiave | Costi e Benefici |
|--|---|
| Sviluppo di videoconferenze, webcam desktop e Skype per ridurre i viaggi di lavoro. | L'adozione di queste tecnologie ha prodotto significative riduzioni degli spostamenti. |
| Partnership a lungo termine con Virgin Trains (VT) per consentire cambi di classe gratuiti per il personale universitario nei viaggi di lavoro. | La nostra proposta di Green Gown Award nel 2012 ha identificato risparmi sui costi di utilizzo dell'auto derivanti da un uso più intenso della ferrovia. Nessun costo specifico diverso dai normali prezzi dei biglietti - partnership con VT. |
| Sviluppati stretti rapporti di collaborazione con Enterprise, il nostro fornitore di noleggio auto e con "IAM", per fornire formazione a conducenti con chilometraggio elevato. | Offerta di formazione allo staff per aumentare la fiducia nell'uso di veicoli ibridi (nel gennaio 2016 l'Università ha introdotto il suo primo veicolo elettrico). Riduzione di circa il 75% del numero dei veicoli (a partire dall'eliminazione del parco auto in leasing) utilizzati per viaggi aziendali. L'Università di Cumbria e Enterprise hanno caratterizzato il caso di studio nella pubblicazione "EST" "Comprendi come i veicoli a noleggio giornalieri possono avvantaggiare la tua attività". |
| Completa riscrittura delle nostre politiche di parcheggio e degli accordi per focalizzarli sui bisogni del personale e degli studenti, ma in particolare per dare la preferenza a veicoli meno inquinanti e condivisi. | Aumento del car sharing tra personale e studenti. In un campus, nell'anno accademico 2015-16, il 15% di tutti i permessi venduti sono stati permessi per auto condivise. |
| Nuovo sostegno finanziario (prestiti senza interessi) per il personale che viaggia con i mezzi pubblici. | Vantaggio modesto, ma servizio comunque importante. Costo / opportunità modesto, ma nessuna azione di recupero del debito richiesta fino ad oggi. |
| Schema di acquisto di biciclette per il personale e schemi di prestito biciclette per personale e studenti (la nostra flotta di biciclette continua a crescere e attualmente si attesta a 68). | Risparmio di circa £ 2k all'anno dal costo dell'assicurazione nazionale del datore di lavoro. Negli ultimi cinque anni, circa il 10% di tutto il personale ha approfittato del nostro programma "in ciclo al lavoro". Al momento della stesura di questo documento, quasi tutta la nostra flotta di biciclette, in questo trimestre, è stata data in prestito. |
| Servizio di autobus pubblico sperimentale tra i nostri campus di Lancaster e Ambleside, compresa la fornitura di pass per "Stagecoach" per alcuni dei nostri studenti. | 2015-16: 63 studenti sono stati dotati di pass "Stagecoach" per Cumbria e Lancaster, incoraggiandoli a non portare un'auto all'università. Servizio di autobus pubblico a disposizione del personale per viaggi di lavoro tra questi campus. |
| Realizzata una prova di piani di viaggio personalizzata (PTP) tra tutto il personale, titolare di permessi di parcheggio nel nostro campus più grande. | 200 piani di viaggio personali rilasciati allo staff di un campus. Il sondaggio di valutazione ha mostrato che il 5% ha dichiarato l'intenzione di cambiare le proprie abitudini di spostamento nei viaggi quotidiani. Piani di viaggio personalizzati (PTP) sono stati offerti a potenziali studenti con problemi di accessibilità. |

Più basso chilometraggio; più basso contenuto di carbonio; costi più bassi: offerta di un ventaglio di opzioni per viaggi di lavoro
2009

Coinvolgimento degli studenti

Il focus del nostro progetto è sui viaggi di lavoro da parte del personale, ma gli studenti sono stati coinvolti nel nostro programma di riduzione dei viaggi e di viaggio sostenibile come segue:

- Parcheggio: nel 2015-16 gli studenti hanno acquistato 39 quote di auto condivise e permessi di parcheggio "zero VED" (7% di tutti i permessi rilasciati agli studenti).
- Fiere e roadshow: gli studenti sono stati coinvolti nella gestione di queste iniziative e nella promozione di iniziative di viaggio nell'ambito del programma "Green Impact" dell'Unione degli studenti dell'Università di Cumbria.
- Biciclette: il nostro programma di biciclette in prestito per il 2016-17 (£ 50 per bici, lucchetto e luci per un anno, per uno studente della nostra struttura) è ora sovrautilizzato (74 prenotazioni per

68 biciclette) e il nostro supporto ciclistico agli studenti sarà parte integrante delle nostre attività fieristiche nelle prossime settimane.

- Autobus: abbiamo intervistato gli studenti che usano il nostro servizio di autobus. Ciò ha fornito risultati positivi: tra coloro che hanno risposto, il 91% ha dichiarato di essere a conoscenza del fatto che il pass ha permesso loro di accedere 24 ore su 7 giorni a tutti gli autobus Stagecoach nella nostra regione. Questo ha dimostrato che la nostra campagna di informazione ha funzionato bene. L'85% ha dichiarato di aver utilizzato il pass per gli autobus oltre a quello da e per il campus.



Indicatori

- Onere finanziario del chilometraggio della flotta grigia.
- Chilometraggio.
- Tonnellate di CO2eq.
- Persone coinvolte.



Risultati

L'Università ha ridotto l'onere finanziario derivante dal rimborso del chilometraggio della flotta grigia da £ 275.000 (anno accademico 2012-13) a £ 106.000 (2014-15). Mileage claimed has reduced from 611,000 to 353,000. Il chilometraggio richiesto è diminuito da 611.000 a 353.000. La CO2 riconducibile alla flotta grigia è passata da 191 a 108 tonnellate (43%).

Siamo lieti che l'uso della flotta grigia abbia continuato a diminuire. Confrontando i primi dieci mesi del 2015-16 con lo stesso periodo 2014-15, il chilometraggio della flotta grigia è diminuito da 282.000 a 252.000 e il costo del rimborso è sceso da £ 84.000 a £ 77.000k.

Circa 400 persone sono state coinvolte a cambiare il modo in cui si spostano per lavoro (questo è circa il 40% del nostro personale totale). Circa 200 studenti sono stati coinvolti direttamente nei nostri roadshow itineranti, nel servizio di autobus e nell'offerta di biciclette a noleggio.



Costi

- Costo della formazione del conducente: £ 3.000 all'anno.
- Costo annuale dei pass del servizio di autobus pubblico - Stagecoach £ 43.000.
- Costo dei piani di viaggio personalizzati: £ 2.000.



Finanziamenti

I costi sono stati coperti dal budget del parcheggio delle auto universitarie. La nostra politica di parcheggio contiene questo impegno:

"L'Università non riscuote i diritti di parcheggio per generare un surplus per un uso più ampio nell'Università. Dopo aver dedotto tutti i costi relativi all'offerta di parcheggi, le eventuali eccedenze nette saranno utilizzate per facilitare e promuovere misure che riducano il bisogno di viaggiare e mezzi di trasporto diversi dalle autovetture private a uso singolo. Queste misure sono indicate nel "Piano di viaggio dell'Università".

Calcoliamo tutti i costi relativi all'offerta e alla gestione del parcheggio e quindi utilizziamo l'eccedenza in conformità con questa politica.

Più basso chilometraggio; più basso contenuto di carbonio; costi più bassi: offerta di un ventaglio di opzioni per viaggi di lavoro
2009

Conclusioni

- Dopo aver vinto il Green Gown Award per la riduzione del carbonio nel 2012, abbiamo dimostrato che è possibile ottenere riduzioni continue degli spostamenti per lavoro e delle emissioni rinnovando, rinfrescando e aggiornando le misure, incoraggiando il cambiamento comportamentale.
- Questo progetto ha avuto successo in parte perché non ha richiesto finanziamenti specifici. One of the core aims of senior management, aside from other identified risks, was to make a substantial reduction to travel-related costs. Uno degli obiettivi principali della gestione superiore, oltre agli altri rischi identificati, consisteva nel ridurre in modo sostanziale i costi legati ai viaggi.
- Un certo numero di iniziative della flotta grigia che abbiamo posto in essere sono relativamente semplici da adottare, a patto che ci sia un impegno da parte della direzione. Riteniamo che in tutti i settori resti un ampio margine di manovra per ridurre l'utilizzo della flotta grigia e le relative emissioni.
- Parole chiave: ottimo lavoro in partnership; replicabilità; innovazione; iniziative a basso costo.

Immagini

Find out all you need to know about traveling to our Lancaster campus, whether you're cycling, driving or taking the bus

Driving
Parking facilities and charges

| Location | Permit type | Prices |
|-----------------|-----------------------------------|--|
| All campuses | Salary Band 1 - Up to £10,500 | £50.50 |
| All campuses | Salary Band 2 - £10,500 - £15,000 | £107.40 |
| All campuses | Salary Band 3 - £15,000 - £25,000 | £132.40 |
| All campuses | Salary Band 4 - £25,000 - £35,000 | £154.20 |
| All campuses | Salary Band 5 - £35,000 - £42,000 | £197.90 |
| All campuses | Salary Band 6 - Over £42,000 | £232.10 |
| All campuses | Car Share | £41.00 |
| All campuses | 12-week permits | £43.70 |
| All campuses | Zero VED permit | 50% discount on any of the above permit prices |
| Williamson Park | | £54.60 |

Apply for a staff parking permit

Fig. 1. Screenshot sulle politiche di parcheggio dalla pagina web dell'Università di Cumbria

Carlisle Lancaster Ambleside London

Rent a bike

We have bicycles available to rent at our Carlisle and Lancaster campuses. For £50 (inc. VAT) you can rent a Trek FX7.0 bike, a lock, mudguards and a set of front and back lights for any period of time, as long as it's returned by the end of June.

To request a bike, talk to the accommodation officer on your campus.

Request a bike

Fig. 2. Screenshot sul sistema di noleggio biciclette dalla pagina web dell'Università di Cumbria

Link

<http://www.cumbria.ac.uk/about/organisation/professional-services/facilities-management/travel/>

Referente

Ian Rodham
Programmatore spostamenti
ian.rodham@cumbria.ac.uk

Lachlan Fulton
Gestore ambiente e sostenibilità
lachlan.fulton@cumbria.ac.uk

Piano della Mobilità e riorganizzazione del campus esterno UAH

2009

 **Università**
Università di Alcalá (UAH)
Nazione
Spagna

Collocazione 
Urbana e peri-urbana

Dimensione 
10,000-20,000

Responsabile 
Ufficio ambiente, 'Ecocampus'

Sommario

Nel 2012 l'Università di Alcalá ha attuato un Piano di riorganizzazione integrale che va incontro a criteri di mobilità.

Obiettivi

Il piano include diversi obiettivi generali:

- Prevenire l'impatto ambientale negativo che potrebbe essere ricondotto all'attività universitaria.
- Promuovere comportamenti salutari e sostenibili tra i membri della comunità universitaria.
- Promuovere un livello crescente di efficienza energetica.

Questi obiettivi generali sono stati quindi usati per definire obiettivi più specifici:

- Aumentare l'uso della bicicletta.
- Razionalizzazione del traffico e riduzione del veicolo private semplificando l'uso del trasporto pubblico.
- Promuovere l'uso di energia meno inquinante per il trasporto.
- Creare spazi comuni per promuovere abitudini salutari e rispettose dell'ambiente.

Stakeholders

BANKIA: cofinanziamento di biciclette e container con funzioni di deposito.

Premessa

L'Università di Alcalá ha tre diversi campus: uno nella città di Alcalá de Henares (urbano) altre facoltà nella città di Guadalajara (urbano) e un terzo campus esterno (suburbano).



Descrizione

Il piano, redatto trasversalmente da diversi dipartimenti della UAH, si è concentrato sul concetto di "infrastruttura verde" per ridurre l'impatto delle diverse attività sul proprio ambiente.

La mobilità sostenibile è stata implementata per la prima volta nella UAH nel 2009 con uno studio delle condizioni delle strade del campus e un servizio di bike-sharing.

Il Piano di riorganizzazione, attualmente in fase di sviluppo, viene lentamente attuato e include campagne di sensibilizzazione con la partecipazione della comunità universitaria e sarà completato nei prossimi anni.

Le attività svolte sono state:

- A partire dal 2009, installazione di depositi per biciclette e biciclette.
- A intervalli regolari sono condotte campagne di sensibilizzazione.
- Nel novembre 2015 sono state acquistate 10 nuove biciclette.
- La pista ciclabile è monitorata a intervalli regolari per una corretta manutenzione.
- È stato firmato un accordo con un'associazione di persone disabili e con i loro familiari, e due volte a settimana sono organizzati workshop per la riparazione / manutenzione delle biciclette.

Sono stati utilizzati diversi strumenti, nell'obiettivo di raggiungere, ciascuno, dei "punti d'arrivo" specifici:

- Aumentare l'uso della bicicletta: l'ufficio Ecocampus gestisce il sistema di noleggio biciclette. Il campus esterno e le diverse facoltà sono state dotate delle infrastrutture necessarie (deposito biciclette, rastrelliere per biciclette, pista ciclabile) sfruttando le piste ciclabili già esistenti nella città di Alcalá e garantendo una manutenzione regolare delle biciclette.
- Razionalizzazione del traffico e riduzione dei veicoli privati semplificando l'uso del trasporto pubblico: i percorsi degli autobus all'interno del campus sono stati ripensati, in accordo con l'azienda dei trasporti, per consentire la parziale pedonalizzazione all'interno dello stesso, e anche i parcheggi saranno riorganizzati, tenendo a mente questo obiettivo.
- Allo stesso modo è stato promosso l'uso del collegamento ferroviario suburbano, che ha

una fermata a una estremità del campus, offrendo un servizio navetta studentesco gratuito dalla stazione alle diverse facoltà. L'idea alla base di questo piano di riorganizzazione è quella di adeguare gli spazi comuni per incoraggiare abitudini più salutari e integrare elementi esterni di grande impatto, situati fuori dal campus, tra cui l'Ospedale universitario Principe de Asturias e il parco tecnologico.

- Promuovere l'uso di fonti di energia meno inquinanti: abbiamo il primo punto di ricarica alimentato ad energia solare costruito in Spagna. Questa stazione di ricarica per veicoli elettrici è alimentata da pannelli solari. Con una produzione di energia di 5.600 kWh per anno, il punto di ricarica serve tanto i veicoli elettrici dell'Università quanto quelli privati. Il punto di ricarica è quindi destinato ad un uso misto, sia interno che aperto al pubblico. È alimentato da 15 pannelli solari e ha un totale di nove punti di ricarica. Dei quattro punti di ricarica per auto, motocicli e altri veicoli elettrici, due sono intelligenti e consentono il controllo da remoto del processo di ricarica (da un telefono cellulare, ad esempio). Gli altri due sono convenzionali. La stazione fotovoltaica è progettata per la ricarica dei veicoli elettrici, ma quando non viene utilizzata l'energia viene versata direttamente in rete per ridurre la bolletta energetica.



Indicatori

- Uso del bike- sharing.
- Uso del trasporto pubblico tra gli studenti UAH.
- Uso di fonti di energia rinnovabile per la flotta di veicoli elettrici dell'Università.



Risultati

- È stato possibile promuovere l'uso della bicicletta tra i membri della comunità universitaria.
- Integrazione sociale dei disabili. Fin dall'inizio sono stati disponibili meccanici per la riparazione delle biciclette, ma dal 2010 il servizio ha contato sulla collaborazione di varie persone dell'Associazione APHISA (disabili intellettivi) che ogni settimana aiutano a fare manutenzione e a riparare biciclette. Anche il risultato di questa iniziativa è considerato molto positivo.
- Accessibilità ai trasporti pubblici per gli studenti dell'UAH.
- Uso di fonti energetiche meno inquinanti per la flotta di veicoli elettrici dell'università.
- Incoraggiando l'esercizio fisico si ottengono benefici per la salute per gli studenti e il personale dell'UAH.



Costi

Non disponibile.



Finanziamenti

L'acquisto di biciclette e dei depositi per biciclette è stato cofinanziato dalla UAH e dalla Bankia. Tutte le altre azioni sono state finanziate dalla UAH.



Conclusioni

I risultati del progetto di bike-sharing sono positivi: i livelli d'uso rimangono stabili (dall'inizio del programma l'uso della bicicletta è costantemente aumentato fino a livelli più o meno stabili). Pertanto è stato possibile rendersi conto che, se si tenta di migliorare questi aspetti, c'è un riscontro. Attualmente si sta lavorando per migliorare la sicurezza della connessione tra il campus esterno e la città di Alcalá de Henares.

Inoltre, incoraggiando l'esercizio fisico, questo processo ha influenzato positivamente la salute degli studenti e dello staff dell'UAH; un'altra ragione per continuare a perseguire la promozione di un modello di trasporto sostenibile.

 Immagini

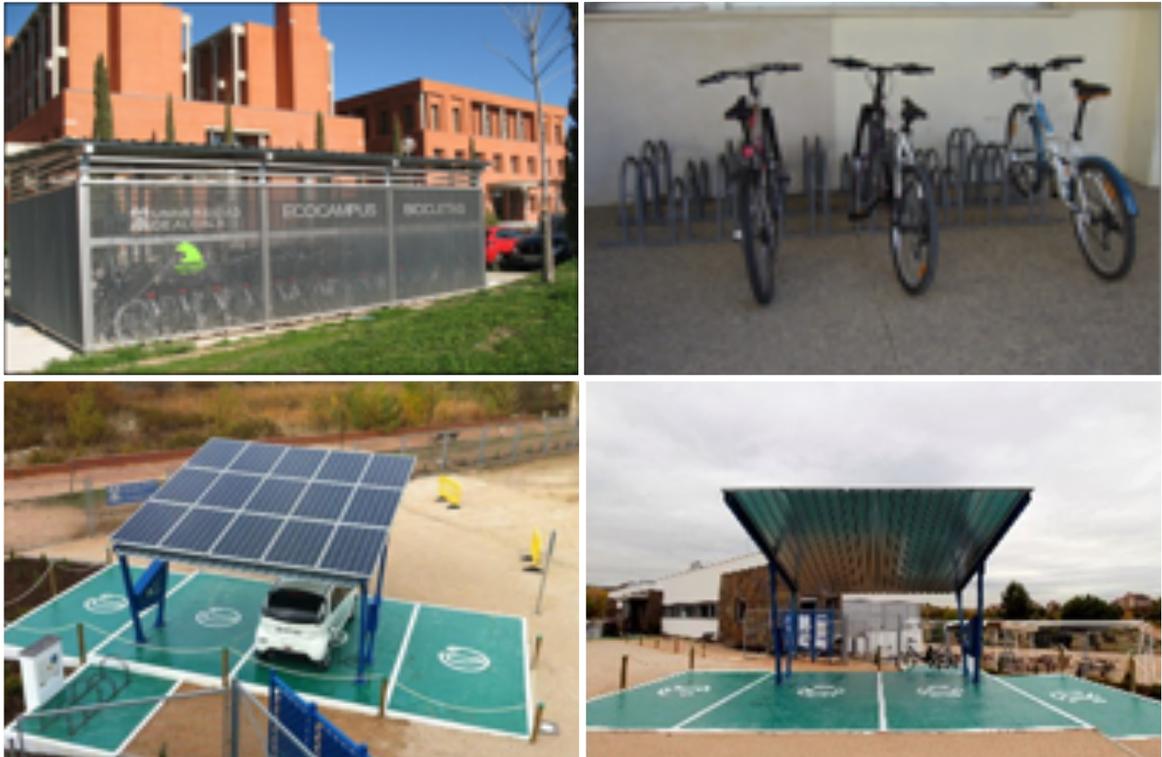


Fig 1. Soluzioni per biciclette e stazioni di ricarica per veicoli elettrici



Fig 2. Zonizzazione del campus esterno come da Piano della mobilità

 Link

<http://www.uab.cat/accessibilitat-transport/>

 Referente

Myriam Ortega. Ecocampus Coordinator
Jesús Cano. Rector's Delegate for Sustainability and Environmental Quality
ecocampus@uah.es

Campagna per promuovere l'accesso pedonale al campus universitario

2000

 **Università**
Università di Girona (UdG)
Nazione
Spagna

Collocazione 
Urbana e suburbana
Dimensione 
10,000-20,000
Responsabile 
Ufficio Ambiente

Sommario

La campagna "Camminare a UdG" si compone di sotto-campagne progettate per promuovere l'abitudine a spostarsi a piedi incentrate sull'abbattimento delle barriere e sul superamento delle obiezioni mediante informazioni sulla comodità del camminare e i suoi benefici (ambientali, economici, sulla salute, di tempo ecc.).

Obiettivi

- Contribuire al miglioramento locale e globale dell'ambiente e alla riduzione delle emissioni di CO2.
- Razionalizzare la mobilità e il pendolarismo quotidiano e ridurre l'uso dei veicoli privati.
- Promuovere l'abitudine a camminare verso le destinazioni vicine.
- Offrire agli utenti flessibilità e comfort.
- Contribuire ad assimilare abitudini salutari e migliorare la salute generale della comunità universitaria.
- Contribuire a pacificare le città e a scoprire l'ambiente.

Stakeholders

- Servizio SIGTE (Remote Sensing and Geographic Information Service) della UdG per il supporto tecnico.
- Consiglio Comunale di Girona.

Premessa

Non disponibile.



Campagna per promuovere l'accesso pedonale al campus universitario

2000



Descrizione

Le attività svolte:

- Concepire e stampare opuscoli informativi con messaggi, raccomandazioni e itinerari per l'accesso pedonale al campus.
- Predisporre "itinerari raccomandati" tra il campus e i vicini luoghi di interesse usando la piattaforma di Google Maps.
- Progettare portali web informativi e incorporarli nel sito dell'università.
- Predisporre "itinerari salutari" attorno ai campus dell'università.
- Svolgere azioni di disseminazione.

Gli strumenti impiegati:

- Opuscoli informativi.
- Portali web.
- Strumenti tecnologici usati dal servizio SIGTE (Remote Sensing and Geographic Information Service) della UdG per predisporre itinerari salutari e incorporare informazioni di interesse per scoprire l'ambiente (patrimoni naturali, storici e architettonici).



Indicatori

- Indagini sulla mobilità.
- Spostamenti obbligatori a piedi da parte della comunità universitaria.



Risultati

- Aumento dell'abitudine di spostarsi a piedi da parte della comunità universitaria (8% dal 2000).
- Riduzione delle emissioni di CO2 associata a questo cambiamento di abitudini.



Costi

1000 euro.



Finanziamenti

- Risorse interne del Piano di Consapevolezza Ambientale della UdG.
- Risorse del Comitato sulla Sostenibilità Municipale del Consiglio Comunale di Girona.



Conclusioni

La soluzione dei problemi ambientali e le proposte per il miglioramento dell'ambiente dovrebbero avere una prospettiva ampia e trasversale ed essere incentrate sulla sostenibilità. Le azioni (in questo caso, il miglioramento delle abitudini riguardanti la mobilità) dovrebbero includere benefici in varie aree ambientali, sociali ed economiche.

Per questa specifica pratica, l'aspetto sociale trova ampio supporto nelle raccomandazioni di svariati organi internazionali (come ad esempio la OMS), che sottolineano la necessità di acquisire l'abitudine di camminare almeno 30 minuti al giorno. Di conseguenza, essa è stata anche inclusa tra le attività raccomandate dal Progetto sulla Salute della UdG, un'iniziativa principalmente rivolta ad una fascia di età che comprende la maggioranza del personale docente e tecnico-amministrativo.

Immagini

ambientalment correcte

recorda que també hi ha ALTRES MANERES D'ARRIBAR als diferents Campus de la UdG: informa't a la web del Pla d'Ambientalització

- en BICICLETA
- en AUTOBÚS
- en TREN
- en COTXE COMPARTIT

Internet: www.inma.udg.es/ambientalitzacio

Amb el suport de:
Pla d'Ambientalització de la UdG / Institut de Medi Ambient / Consell Municipal de la Sostenibilitat

mou-te a peu

Vine a la Universitat caminant

- estalviaràs temps
- faràs salut
- et divertiràs
- ens ajudaràs a fer una ciutat més amable
- contribuiràs a millorar el medi ambient

anima't a caminar !

CAMINEM PLEGATS CAP A UNA CIUTAT SOSTENIBLE



caminar només té avantatges

- **Guanya TEMPS i estalvia DINERS**
és gratis, no hi ha hores punta ni cotxos. No cal aparcar les cotxes.
- **Fes SALUT**
sense adonar-te'n fas exercici físic. Capda a prevenir malalties, el càncer, la diabetis, l'osteoporosis, els efectes de l'excés de pes, el colesterol i les funcions intel·lectuals a menys, el pot ajudar a disminuir de fumar. Caminar allarga l'esperança de vida.
- **GAUDEIX de la ciutat.**
les deltes carris donen una aventura i permeten veure els millors punts del patrimoni i descobrir l'arquitectura natural com si fossis un nàufrag, les que cada dia veus diferent.
- **RELAXAT i SOMNIU**
Caminar és el millor remei contra l'estrès pots gaudir de la companyia d'un o de molts amics i amigues pots parlar-te a comprar, a fer un cafè o un refresc, a visitar un museu, a conversar, a observar el ritme, paisatges, botigues, pots anar ballant, observant, parlant, pensant,...
- **Millora el MEDI AMBIENT**
Ajuda a reduir els nivells de contaminació atmosfèrica i de soroll i a aconseguir una ciutat agradable, amable i saludable.
- **CAMINA CAP A UNA CIUTAT SOSTENIBLE**

recomanacions

- Camina amb una bona postura
- Cap i pit ben rectes, abdominals i col·les fermes, espatlles relaxades i braços que es giren a costat i costat del cos.
- No camina amb els braços penjats ni amb les mans al damunt.
- Porta roba còmoda, caminaras millor.
- Utilitza sabates còmodes, flexibles i de bona qualitat.
- Si portes diferents capes de roba podràs anar-te traient peces si tens calor.
- A l'estiu és aconsellable dur ganes i ullers de sol.

advertència

CAMINAR PROVOCA ADDICCIÓ

Campagna per promuovere l'accesso pedonale al campus universitario

2000

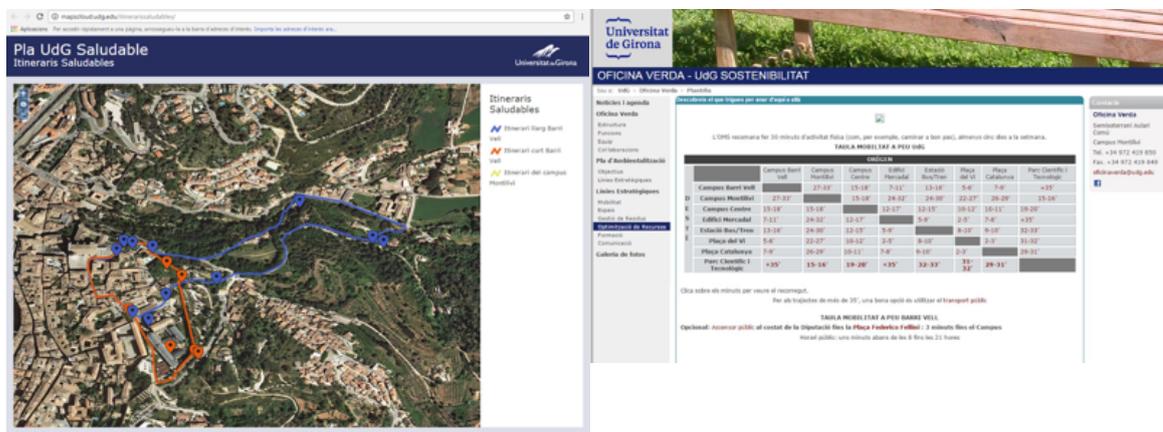


Fig. 1. Materiale promozionale per la campagna

Fig. 2. Trasy i czasy podróży

Fig. 3. Materiale promozionale per la campagna

Fig. 4. Itinerari salutari

Fig. 5. Tempi di viaggio tra i campus universitari e i principali centri di interesse

Link

- <http://www.udg.edu/ov/>
- <http://mapscloud.udg.edu/itinerarissaludables/>
- <http://www.udg.edu/tabid/20846/activitat=24>

Referente

Pep Juandó
 Ufficio Ambiente
oficinaverda@udg.edu

Cukrowa Bike

2015

 **Università**
Università di Szczecin
Nazione
Polonia

Collocazione 
Suburbana
Dimensione 
<5,000
Responsabile 
Nessuno

Sommario

Il progetto si compone di un pacchetto di attività rivolte a promuovere l'uso della bicicletta per gli spostamenti giornalieri degli studenti e del personale dell'Università. Le attività proposte riguardano misure per sviluppare infrastrutture per l'uso della bicicletta e l'accessibilità a questo modo di trasporto, nonché per promuovere l'utilizzo della bicicletta tra i potenziali utenti finali. Le misure includono anche studi sul comportamento riguardante i trasporti.

Obiettivi

- Aumentare l'uso della bicicletta per gli spostamenti giornalieri.
- Aumentare la consapevolezza tra gli studenti e il personale circa gli aspetti positivi dell'uso della bicicletta.
- Ridurre l'uso della macchina per gli spostamenti giornalieri.

Stakeholders

- Facoltà di Management ed Economia dei Servizi, Università di Szczecin.
- Comune di Szczecin.
- "Nieruchomości i Opłaty Lokalne" Ltd.

Premessa

Non disponibile.



Descrizione

Le attività svolte:

- Predisposizione di un questionario che potrebbe essere impiegato per delineare la situazione esistente prima del progetto e per valutare i risultati ottenuti dopo la sua implementazione.
- Costruzione di due capannoni sorvegliati per biciclette nel campus di Cukrowa-Krakowska (vicino alla Facoltà di Management ed Economia dei Servizi e alla Facoltà di Lettere e Filosofia); quest'attività è stata co-finanziata dall'Unione Europea attraverso il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale all'interno del Programma Operativo Regionale per la Provincia della Pomerania Occidentale per gli anni 2007-2013: "Building of coherent system bike lanes (paths) in Szczecin (missing segments at Wyzwolenia ave., Ku Stońcu str., Żołnierza Polskiego sq. and Matejko str.) – UDA-RPZP.06.03.00-32-006/13"; la messa in opera dei capannoni è stata resa possibile dalla collaborazione tra la Facoltà di Management ed Economia dei Servizi e il Comune di Szczecin.
- Costruzione di una stazione cittadina per biciclette – 'Bike S' – presso il campus di Cukrowa-Krakowska (a Uniwersyteckie rnd.); questa attività è stata resa possibile grazie a "Nieruchomości i Opty Lokalne" Ltd..
- Perfezionamento nella procedura di login al servizio 'Bike S', che è stata codificata all'interno del badge degli studenti al fine di attivare il noleggio semplicemente con un tocco.

Le attività in corso di svolgimento:

- Promozione all'interno della Facoltà di Management ed Economia dei Servizi del progetto "Cukrowa Bike" con i mezzi/ canali disponibili (poster, bacheche, il sito di Facoltà, ecc.).

Le attività pianificate:

- Gara a premi sulla massima distanza compiuta in bicicletta (con diverse categorie).
- Concorso fotografico "Cukrowa Bike" per gli studenti e il personale della Facoltà di Management ed Economia dei Servizi con tema inerente l'uso delle biciclette.
- Giro in bicicletta "Tour the Cukrowa" nell'ambito del festival degli studenti.
- Evento "Day of the Cyclist!" nel campus di Cukrowa-Krakowska durante il festival degli studenti.
- Attività di promozione dell'uso della bicicletta: informazioni su come creare un account sul sistema 'Bike S', il giro in bicicletta, il concorso fotografico finale.



Indicatori

Numero di persone che fanno uso della bicicletta per gli spostamenti giornalieri.



Risultati

E' aumentato il numero di persone (studenti e personale) che fanno uso della bicicletta per il loro spostamento giornaliero in Università.



Costi

Ad oggi l'Università non ha sostenuto nessun costo associato al progetto.



Finanziamenti

- La costruzione dei capannoni per biciclette è stata co-finanziata dal Comune di Szczecin e dall'Unione Europea attraverso il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale all'interno del Programma Operativo Regionale per la Provincia della Pomerania Occidentale per gli anni 2007-2013.
- La costruzione della stazione cittadina per biciclette.
- 'Bike S' è stata co-finanziata da "Nieruchomości i Opłaty Lokalne" Ltd..
- La predisposizione del questionario è stata a cura del personale universitario (tra cui: Dr. Zuzanna Kłos-Adamkiewicz, Dr. Kamila Peszko, Dr. Urszula Chraćhol-Barczyk).
- Gli accessori per la bicicletta (giacche, zainetti, elementi riflettenti, ecc.) provengono da altre attività promozionali e sono stati forniti dal Comune di Szczecin.



Conclusioni

Al momento è difficile valutare i benefici del progetto perchè ne è stato implementato solo il 30%. I risultati saranno visibili e misurabili a valle del completamento delle principali attività del progetto e dopo la somministrazione del questionario, che sperabilmente confermerà la bontà delle azioni intraprese.



Immagini



Fig. 1. Una delle rastrelliere coperte e sorvegliate collocate nel campus universitario



Fig. 2. La stazione cittadina per biciclette 'Bike S' presso il campus di Cukrowa-Krakowska (a Uniwersyteckie rnd.)



Link

www.wzieu.pl



Referente

Dr Zuzanna Kłos-Adamkiewicz
Facoltà di Management ed Economia dei Servizi,
Università di Szczecin
zuzanna.klos@wzieu.pl

BiciUAB Rastrelliere per biciclette

2014



Università

Università Autonoma di Barcellona (UAB)

Nazione

Spagna

Collocazione

Peri-urbana. 20 km da Barcellona



Dimensione

40,000-50,000



Responsabile

Mobility team



Sommario

Il progetto riguarda la costruzione di una rete di rastrelliere sicure per biciclette che garantiscano la protezione delle biciclette e degli oggetti personali in custodia.



Obiettivi

Promuovere l'uso della bicicletta garantendo la protezione del mezzo e degli oggetti personali contro il rischio di furto.



Stakeholders

Personale e studenti.



Premessa

Non disponibile.



Descrizione

L'installazione del sistema di rastrelliere per biciclette fa parte del Progetto BiciUAB. Il Progetto "UAB Campus Integral Bicycle Project", approvato nel mese di ottobre 2014, descrive le azioni del piano di mobilità della UAB volte ad incoraggiare l'uso della bicicletta. Questo progetto considera le azioni attuabili in tutti gli ambiti connessi alla promozione e all'uso della bicicletta tra cui le infrastrutture, le rastrelliere e i servizi.

Ogni rastrelliera ha una capacità di 20 biciclette (10 supporti per legare 2 biciclette ciascuno), 20 stazioni per biciclette elettriche e 20 armadietti. L'accesso alle rastrelliere avviene mediante una scheda contact-less che viene fornita dall'Unità per la Pianificazione e la Gestione della Mobilità dopo la stipula di un contratto. La connessione ad internet e il software in dotazione consentono la gestione di utenti e schede nonché la comunicazione costante per l'accesso da remoto e lo sblocco delle porte. Il software consente anche il monitoraggio degli spostamenti effettivi e la creazione di report per l'ottimizzazione del servizio. Al momento il servizio è in promozione

e offerto gratuitamente.

Sinora sono state installate due rastrelliere per biciclette ma il Progetto BiciUAB ne prevede altre dieci. Nel campus della UAB vi sono anche parcheggi standard per biciclette (fino a 334 posti).



Indicatori

- Numero di furti di biciclette nel campus.
- Numero di persone che usano la bicicletta.



Risultati

Le rastrelliere per biciclette hanno aumentato la protezione contro il furto. Le due rastrelliere installate (sulle dieci previste) hanno tutti gli spazi di parcheggio riservati e in uso. Una terza rastrelliera è in corso di installazione presso la stazione dei treni del campus principale (FGC).

La piena occupazione delle rastrelliere è stata raggiunta grazie all'applicazione di prenotazione degli spazi di parcheggio per unità di tempo.



Costi

Non disponibile.



Finanziamenti

- Budget UAB: i lavori di costruzione delle gabbie di sicurezza sono stati svolti da dipendenti della UAB.
- I materiali di costruzione, le rastrelliere e gli armadietti sono stati forniti da società esterne.



Conclusioni

Rendere il servizio a pagamento non è una questione di per sé stessa (gli utenti capiscono che al servizio possono essere associati dei costi di manutenzione) ma per il fatto che il parcheggio delle automobili è gratuito. Offrire gratuitamente questo servizio incentiva la richiesta di più carte di accesso rispetto quelle effettivamente utilizzate.



Immagini



Fig. 1. Il logo del Progetto BiciUAB – un'immagine riconosciuta



Fig. 2. Rastrelliera per biciclette BiciUAB – Albareda



Link

<http://www.uab.cat/web/la-movilidad-en-la-uab/el-proyecto-biciuab-1345676563240.html>



Referente

Rafael Requena Valiente
Mobility Manager
rafael.requena@uab.cat

CibiUAM (Centro per biciclette della Università Autonoma di Madrid)

2009



Università

Università Autonoma di Madrid (UAM)

Nazione

Spagna

Collocazione
Suburbana



Dimensione
20,000-30,000



Responsabile

Ufficio Ambiente (Ecocampus Office)



Sommario

Il Centro CibiUAM (Centro per biciclette della Università Autonoma di Madrid) promuove l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto giornaliero e sensibilizza alla necessità di una mobilità più sostenibile.



Obiettivi

- Assumere un ruolo di leadership nella promozione e nell'implementazione di un modello più efficiente di mobilità.
- Sviluppare azioni educative per cambiare le abitudini di trasporto nella comunità universitaria.



Stakeholders

- Renfe-Cercanías per la donazione degli spazi impiegati dal Centro CibiUAM.
- Fondazione Mobilità del Consiglio Comunale di Madrid e Autorità Regionale dei Trasporti di Madrid per il loro significativo supporto tecnico.



Premessa

La UAM ha rilevato la necessità prioritaria di controllare l'eccesso di veicoli privati e le conseguenze sulla qualità della vita e sull'ambiente. Sono state intraprese due azioni principali per cambiare questa situazione: la promozione del trasporto pubblico e la promozione della bicicletta come mezzo di trasporto.

Le fasi della strategia:

- Diagnosi della mobilità universitaria.
- Gestione della mobilità. Questa fase ha richiesto, tra le altre azioni, l'estensione dell'offerta di modalità di trasporto e la promozione di mezzi di trasporto non motorizzato.
- Promozione dell'uso della bicicletta privata e messa a disposizione di un centro di assistenza personalizzata per i proprietari di bicicletta.
- Promozione di azioni educative incentrate sui benefici ambientali della mobilità ciclabile.
- Promozione del concetto di mobilità sostenibile e della bicicletta come mezzo preferenziale di trasporto universitario mediante il rafforzamento dei sistemi interni di noleggio e uso della bicicletta.
- Coinvolgimento della comunità universitaria e della società civile in questioni legate alla mobilità sostenibile.
- Uso di un numero limitato di biciclette pubbliche per incoraggiare l'uso di quelle private.



CibiUAM (Centro per biciclette della Università Autonoma di Madrid)

2009



Descrizione

Il Centro CibiUAM offre una serie di servizi ed attività alla comunità universitaria: un servizio di bike-sharing, la disponibilità di rastrelliere per biciclette, un negozio per la vendita e l'assistenza meccanica, un'area per le auto-riparazioni, un servizio di vendita di seconda mano per biciclette ed accessori, corsi sulla meccanica delle biciclette.

Il CibiUAM è anche uno spazio di lavoro autonomo guidato da giovani: attualmente il Centro è gestito da tre ex-studenti dell'Università che hanno creato una cooperativa.

Il Centro è un punto di incontro per gli appassionati di bicicletta che aiuta ad attrarre più persone verso l'uso della bicicletta (fornendo raccomandazioni e supporto ai ciclisti) e costituisce un riferimento per tutto ciò che riguarda la cultura della bicicletta.

Il Centro organizza corsi gratuiti sulla meccanica e la riparazione delle biciclette.

Riteniamo che il modello scelto dal Centro CibiUAM per promuovere la bicicletta sia ideale: va oltre la semplice condivisione di biciclette per diventare un centro differenziato e flessibile che risponde ai bisogni dei ciclisti nuovi o potenziali. Inoltre, optare per un modello che potenzia la bicicletta privata non implica alcuna rilevante spesa pubblica.

Dall'apertura del CibiUAM si è assistito ad un considerevole incremento nella presenza della bicicletta nel campus. È passata dall'essere una scelta non comune di veicolo (secondo il rapporto del 2007 sulla mobilità) all'essere una scelta popolare di veicolo per la mobilità interna attorno al campus.

Come avviene per tutti gli altri processi di integrazione della bicicletta, questa non è stata un'azione isolata. La presenza di questo veicolo è stata supportata dalla fornitura di parcheggi per biciclette in tutti i centri e dall'accesso con

bicicletta sui treni regionali 'Renfe', oltreché da una maggiore consapevolezza ambientale. Tutti fattori che hanno influenzato il successo del progetto.

Le date significative:

- 2001. Rapporto sulla "Viabilità di un sistema interno di trasporto su bicicletta nel campus di Cantoblanco", Consulting Gea 21.
- 2008, luglio. Programma di promozione dell'uso della bicicletta nell'Università Autonoma di Madrid, Ecocampus Office.
- 2009, 8 maggio. Inaugurazione del Centro CibiUAM da parte del Rettore dell'Università.
- 2011, 22 settembre. Premio per le buone pratiche erogato dal Ministero dell'Ambiente come parte della Settimana Europea della Mobilità.
- 2013, febbraio. La cooperativa studentesca "JELCA" sostituisce la cooperativa "GOTEO" nella gestione del Centro CibiUAM.



Indicatori

- Numero di prestiti di biciclette effettuati dal CibiUAM.
- Numero di biciclette che accedono al campus.
- Numero di utenti registrati del CibiUAM.
- Numero di partecipanti alle attività.



Risultati

Più di 4.750 persone hanno avuto accesso ai servizi del Centro CibiUAM dalla sua istituzione nel 2009.

1.135 membri della comunità universitaria attualmente detengono una carta CibiUAM (per il 48% sono studenti, per il 46% sono docenti e ricercatori, per il 6% appartengono al personale tecnico-amministrativo).

Il numero di nuove carte per anno è stato di 205 nel 2009, di 164 nel 2010, di 157 nel 2011, di 82 nel 2012, di 242 nel 2013, di 160 nel 2014, di 125 nel 2015.



Costi

313.986 euro.

- Di cui 192.000 euro nel 2009 per la realizzazione del Centro CibiUAM, l'installazione di parcheggi per biciclette e la posa di cartelli stradali.
- Il resto per i contributi annuali (2009-2016).



Finanziamenti

- La UAM ha promosso il progetto e lo ha realizzato grazie alle risorse finanziarie e tecniche dell'Ufficio Ambiente.
- La UAM si è assunta i costi iniziali di realizzazione del Centro CibiUAM e contribuisce con una quota annuale alla sua sostenibilità economica.



Conclusioni

I dati quantitativi sull'uso del CibiUAM certificano il successo del Centro ma il risultato più importante è stata la consapevolezza che ha generato. Il fatto che nel campus vi siano molte più biciclette private di quante ve ne siano a prestito ne è una testimonianza.



Immagini





Fig. 1, 2 e 3. Il Centro CibiUAM

 Link

- <http://www.europapress.es/madrid/noticia-uam-renfe-inauguran-cibiuam-promover-uso-cercanias-bicicleta-modelo-movilidad-sostenible-20090508163110.html>
- <http://www.cronicanorte.es/trenes-cercanias-madrid-bicicleta/14373>
- <https://www.youtube.com/watch?v=zEhOhSiZHIs>
- <http://www.magrama.gob.es/es/prensa/noticias/-teresa-ribera-anima-a-los-municipios-espa%C3%B1oles-a-que-la-movilidad-sostenible-sea-el-eje-de-sus-pol%C3%ADticas-e-iniciativas-sociales-/tcm7-174117-16>
- <http://www.noticiaspositivas.net/2011/03/02/un-goteo-de-pedaladas-por-la-movilidad-sostenible/>

 Referente

José Sánchez Ollero
 Ufficio Ambiente
j.sanchezollero@uam.es

La bicicletta solidale: biciclette a prezzi scontati per la comunità

2013

 **Università**
Università Rovira i Virgili (URV), Tarragona
Nazione
Spagna

Collocazione 
Urbana

Dimensione 
10,000-20,000

Responsabile 
Unità per la Gestione Ambientale

Sommario

La URV promuove e aderisce ad un sistema per il ri-uso di biciclette in disuso che vengono revisionate e offerte alla comunità universitaria.

Obiettivi

- Promuovere gli spostamenti in bicicletta da parte della comunità universitaria fornendo biciclette di seconda mano completamente revisionate a prezzi molto bassi.
- Promuovere il ri-uso dei beni.

Stakeholders

- 'Bicicamp' (coordinatore delle associazioni e degli individui per la promozione della bicicletta nell'area di Camp de Tarragona).
- Fondazione Mn. Frederic Bara i Cortiella (una fondazione senza scopo di lucro per l'assistenza e l'aiuto all'infanzia, che offre attività educative ai bambini e ai giovani con bisogni economici, sociali o speciali).

Premessa

Non disponibile.

La bicicletta solidale: biciclette a prezzi scontati per la comunità

2013



Descrizione

La URV è coinvolta in due delle tre fasi del progetto:

- Raccolta di biciclette inutilizzate che i proprietari donano al progetto.
- Vendita delle biciclette riparate ai membri della comunità.

Il progetto è guidato da Bicicamp, un ente che promuove l'uso della bicicletta nell'area di Camp de Tarragona, e dalla Fondazione Mn. Frederic Bara i Cortiella, il cui laboratorio è usato per riparare le biciclette come parte di un programma di formazione per i giovani e che opera da rivenditore delle biciclette revisionate. I profitti di quest'attività contribuiscono al finanziamento della Fondazione.

La vendita di biciclette ai membri della URV è diretta a due profili ben differenziati:

- Studenti e personale residenti nell'area municipale che non posseggono una bicicletta oppure che posseggono una bicicletta costosa che non vogliono lasciare nelle rastrelliere dell'Università per motivi di sicurezza.
- Studenti e ricercatori in scambio che stanno per meno di un anno. In questi casi si invitano gli acquirenti a donare la bicicletta al termine del soggiorno a Tarragona.

Le campagne di disseminazione all'interno dell'Università sono state realizzate tramite posta elettronica, cartelloni, messaggi sul sito web e schermi informativi presso i centri universitari.

Gli strumenti usati:

- Impegno/tempo del tecnico ambientale dell'Università.
- Impegno/tempo dei membri di Bicicamp, che hanno operato come supervisori del laboratorio di riparazioni allestito presso la Fondazione.
- Il costo dei ricambi viene sostenuto in parte dall'Università e in parte con i profitti di vendita delle biciclette.



Indicatori

- Numero di biciclette ritirate nel campus.
- Numero di biciclette vendute ai membri della URV.



Risultati

- Circa 18 biciclette all'anno ritirate.
- Circa 24 biciclette all'anno vendute.

La bicicletta solidale: biciclette a prezzi scontati per la comunità
2013



Costi

500 euro/anno (contributo sul costo dei ricambi).



Finanziamenti

Dotazione di bilancio ordinaria dal fondo ambientale della URV.



Conclusioni

La creazione di tre punti di raccolta per biciclette in disuso presso i campus di Tarragona e Reus ha avuto l'obiettivo di accrescere le donazioni da parte della comunità universitaria e dei residenti dei quartieri limitrofi.



Immagini



Fig. 1. Poster per la campagna di disseminazione



La bicicletta solidale: biciclette a prezzi scontati per la comunità
2013

 Link

- <http://www.urv.cat/ca/vida-campus/universitat-responsable/medi-ambient/>
- <http://www.infobicicamp.org/p/bicicleta-solidaria-dona-la-bescanvia.html>
- <http://www.fundaciobara.org/la-bicicleta-solidria->

 Referente

Antonio de la Torre
Unità per la Gestione Ambientale
antonio.delatorre@urv.cat

Alla UCO in bici

2010

 **Università**
Università di Córdoba (UCO)
Nazione
Spagna

Collocazione 
Peri-urbana

Dimensione 
10,000-20,000

Responsabile 
Servizio di Protezione Ambientale (SEPA)

Sommario

Il progetto riguarda l'erogazione di un servizio annuale gratuito di prestito biciclette tra la comunità universitaria, comprensivo dell'equipaggiamento di sicurezza (gilet riflettente, casco, luci di emergenza, dispositivo di chiusura).

Obiettivi

- Promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto verso il luogo di studio/lavoro e come attività per il tempo libero.
- Costituire un organo per promuovere un cambiamento di abitudini riguardo all'uso della bicicletta come normale mezzo di trasporto tra la comunità universitaria.

Stakeholders

- Ministero dello Sviluppo.
- Consiglio dell'Andalusia.
- Società esterne che forniscono le biciclette e i servizi di manutenzione.

Premessa

Non disponibile.



Descrizione

Il servizio di prestito di biciclette dispone di:

- 50 biciclette ibride.
- 50 kit di sicurezza: gilet riflettente, casco, luci di emergenza, dispositivo di chiusura.
- 50 targhe "Alla UCO in bici".
- Cartelloni pubblicitari.

Per la manutenzione sono previsti i seguenti servizi:

- Revisione annua delle biciclette.
- Sostituzione delle biciclette rubate (14 tra il 2010 e il 2016).
- Sostituzione dei seguenti componenti del kit di sicurezza: luci di emergenza e chiavi del dispositivo di chiusura.
- Cartelloni aggiornati.

È richiesto un deposito di 80 euro che viene rimborsato al termine del prestito se la bicicletta è riconsegnata in buone condizioni.

Le attività svolte:

- Selezione della bicicletta e del kit di sicurezza più idonei.
- Predisposizione di una bozza delle condizioni d'uso.
- Realizzazione del sito.
- Realizzazione della pubblicità e del processo di comunicazione.
- Predisposizione delle procedure di aggiudicazione, consegna, follow-up, riconsegna e manutenzione delle biciclette.

- Sviluppo di strumenti per valutare l'efficienza dell'iniziativa e la soddisfazione degli utenti.
- Concezione di un catalogo di tour in bicicletta per la città come attività complementare per gli utenti del servizio.

Inoltre, come attività rivolta in particolare agli utenti di "Alla UCO in bici" ma aperta a tutti i ciclisti della UCO, ogni anno vengono organizzati dei tour culturali in bicicletta attorno alla città di Córdoba con la collaborazione del Comune.



Indicatori

- Numero di biciclette disponibili.
- Numero di domande ricevute.
- Profilo degli utenti (numero di lavoratori, numero di studenti, numero di maschi, numero di femmine).
- Opinione degli utenti.
- Uso della bicicletta durante il programma, uso dichiarato dopo il programma, uso effettivo dopo il programma.



Risultati

- Risultato generale: il servizio è attivo da otto anni consecutivi con buona accettazione e domanda. A tutte le edizioni di "Alla UCO in bici" è stata assegnata una valutazione superiore a 4,6 punti su 5.
- Distribuzione delle biciclette tra la comunità universitaria nell'ultimo periodo:
 - Per sesso: 52% femmine e 48% maschi.
 - Per gruppo: 32% lavoratori e 68% studenti (20% ERASMUS).
 - Per campus: 64% Rabanales (peri-urbano), 31% Menéndez Pidal (discipline della salute), 5% Central.
- Uso della bicicletta:
 - La maggioranza degli utenti (78%) ha usato la bicicletta quanto previsto o più del previsto.
 - Tre quarti degli utenti ha usato la bicicletta più volte alla settimana o quasi ogni giorno.
 - La metà degli utenti che non usavano la bicicletta prima del programma ora la usano più volte alla settimana o ogni giorno.



Costi

- 10.000 euro per l'investimento iniziale.
- 1.500 euro per la manutenzione annua.



Finanziamenti

- Inizialmente il programma "Alla UCO in bici" è stato lanciato attraverso un finanziamento del Ministero dello Sviluppo per esperienze pilota di mobilità sostenibile, un incentivo dell'Agenzia Andalusia per l'Energia per la promozione del trasporto sostenibile e una sovvenzione del Dipartimento della Salute del Consiglio dell'Andalusia per la promozione di attività salutari.
- In seguito è stato necessario ricorrere al bilancio del Servizio di Protezione Ambientale (SEPA) della UCO.



Conclusioni

- Fornire biciclette e kit di sicurezza di buona qualità assicura una durata prolungata al servizio.
- Le condizioni d'uso devono essere "vive", ossia adattate e aggiornate per soddisfare le diverse fattispecie o incidenti che si possono presentare.
- L'uso adeguato della bicicletta richiede un trasferimento efficace della responsabilità agli utenti nonché un follow-up riguardo al suo corretto utilizzo.
- Fermo restando quanto sopra, si deve presumere una certa percentuale di danni o furti.
- Un rapporto di fiducia con i fornitori di biciclette e una manutenzione efficace garantiscono migliori azioni preventive e correttive.
- L'organizzazione di tour a catalogo favorisce il networking e il sentimento di appartenenza ad una comunità.

 Immagini

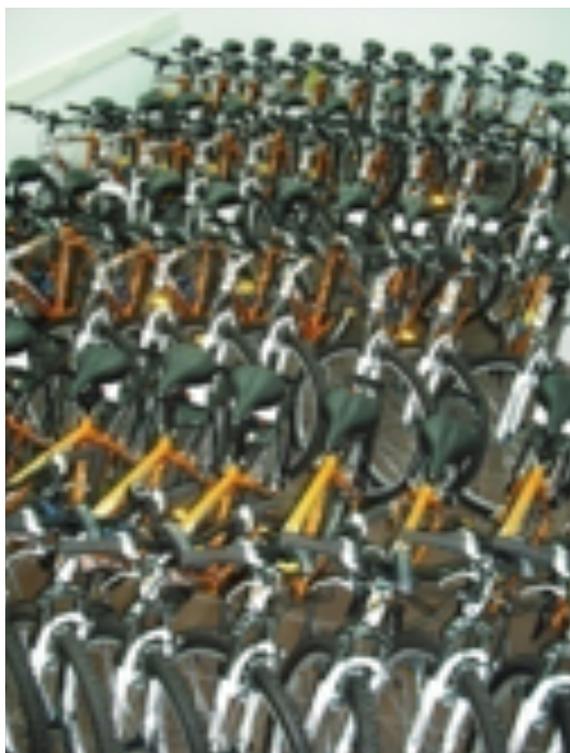
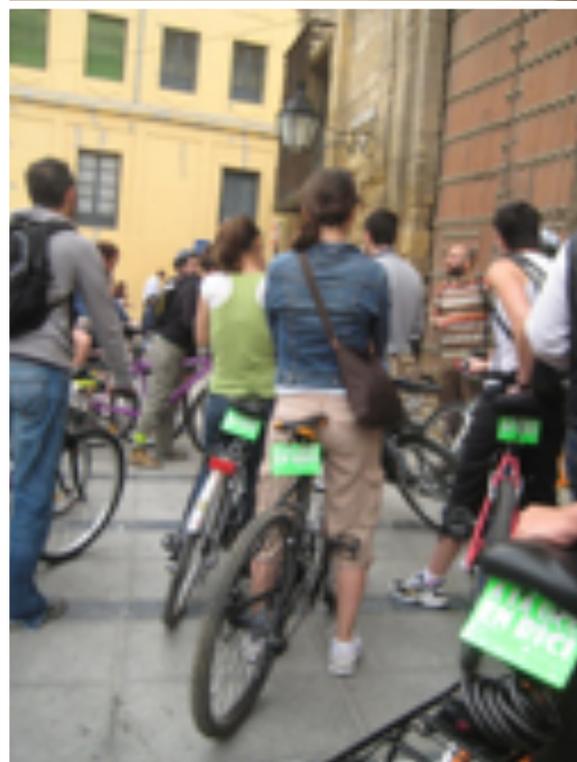


Fig. 1. La flotta di biciclette e il kit di sicurezza



Fig. 2. Un tour a catalogo



 Link

- www.uco.es/alaucoenbici
- <http://www.uco.es/servicios/dgppa/images/sepa/CondUsoAlaUCOenBICI.pdf>
- <http://www.uco.es/servicios/dgppa/images/sepa/Seguridad%20en%20la%20bicicleta.pdf>
- http://www.uco.es/servicios/dgppa/images/sepa/informe_alaucoenbici_15-16.pdf

 Referente

Ana de Toro Jordano
Servizio di Protezione Ambientale (SEPA)
sepa@uco.es

Sistema di noleggio biciclette

2016

 **Università**
Università di Granada (UGr)
Nazione
Spagna

Collocazione 
Urbana

Dimensione 
60,000-70,000

Responsabile 
Segretariato per la Salute del Campus

Sommario

Il programma ha lo scopo di restituire valore alle biciclette impiegate in un precedente servizio di bike-sharing (con noleggio a ore e parcheggio presso rastrelliere). Il servizio è cessato nel 2014 e le biciclette sono in custodia presso i magazzini dell'Università.

Obiettivi

- Promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto tra la comunità universitaria.
- Ridare valore alle biciclette utilizzate in un precedente programma di noleggio.
- Aiutare i laureati a trovare lavoro.

Stakeholders

- University of Granada Mobility Group.
- University of Granada Environmental Quality Unit.
- University of Granada Sports Centre.

Premessa

Non disponibile.



Descrizione

Il progetto è stato proposto da un studente magistrale di Scienze Ambientali al quale è stata successivamente assegnata la gestione del servizio di noleggio biciclette.

Le fasi del progetto:

- Riparazione, preparazione ed eliminazione dei dispositivi di chiusura su 15 delle 50 biciclette disponibili.
- Identificazione delle biciclette come proprietà della UGr.
- Istituzione dei termini e delle condizioni del servizio. Le biciclette vengono noleggiate agli studenti per periodi quattro mesi. Gli unici requisiti di accesso al momento della domanda sono di essere uno studente universitario e di aderire ai termini e alle condizioni del servizio.
- Disseminazione del progetto mediante cartelloni, posta elettronica e schermi informativi presso i centri universitari.
- Registrazione delle manifestazioni di interesse durante l'accoglienza dei nuovi studenti UGr dell'a.a. 2016-2017.
- Assegnazione delle biciclette a 15 dei 128 studenti registrati.
- Consegna delle biciclette dopo il pagamento del deposito e dell'assicurazione e la partecipazione al corso della UGr che insegna a guidare una bici in città, illustra i percorsi più sicuri e veloci per raggiungere l'Università da vari punti della città, descrive le misure di sicurezza per prevenire il furto della bicicletta.
- Follow-up delle condizioni delle biciclette: ogni due mesi le condizioni di ciascuna bicicletta vengono controllate e revisionate presso il centro assistenza della UGr.

Le attività svolte:

- Riparazione, preparazione e identificazione delle biciclette in disuso come proprietà della UGr.
- Noleggio delle biciclette agli studenti universitari.
- Organizzazione del corso "Noleggiare le biciclette UGr".
- Servizio di scorta in strada per gli studenti che ne fanno richiesta.
- Presenza sui social network (Facebook): universitariosenbici.

Le risorse impiegate:

- Biciclette di proprietà della UGr inutilizzate.
- Contratto ad un laureato UGr per la gestione del servizio di noleggio delle biciclette.
- Spese: circa 2.000 euro per 15 biciclette.



Indicatori

Numero di biciclette assegnate.

 Risultati

Registrazione da parte di più di 100 studenti interessati al servizio di noleggio biciclette.

 Costi

Circa 2.000 euro / anno.

 Finanziamenti

Finanziamento da parte della UGr.

 Conclusioni

I risultati saranno valutati al termine del primo ciclo del programma.

 Immagini



Fig. 1. Una bicicletta UGr



Fig. 2. Pubblicità del sistema di noleggio biciclette della UGr

Fig. 3. Pubblicità del sistema di noleggio biciclette della UGr





Fig. 4. Il titolo della pagina Facebook: gli studenti UGr in bici



Link

http://csaludable.ugr.es/pages/unidad_calidad_ambiental/movilidad_sostenible/movilidad-sostenible



Referente

Adelina Peinado Muñoz // Carolina Cárdenas Paiz //
Marta Lozano García
Segretariato per la Salute del Campus

Biciclette intercampus

2014

 **Università**
Università di Lleida (UdL)
Nazione
Spagna

Collocazione 
Urbana

Dimensione 
10,000-20,000

Responsabile 
Commissione per l'Ambiente

Sommario

L'Università di Lleida ha acquistato 8 biciclette pieghevoli per promuovere una mobilità ecologica e sana presso docenti, ricercatori, personale tecnico-amministrativo e semplificare la mobilità tra i 4 campus dell'Università. Ci sono 2 biciclette per campus.

Obiettivi

Semplificare la mobilità tra i vari campus, al tempo stesso promuovendo una mobilità ecologica e sana, per docenti, ricercatori e personale tecnico-amministrativo dell'Università.

Stakeholders

- Amministrazioni locali.
- Società esterne.

Premessa

Non disponibile.



Descrizione

Le attività svolte:

- Diffusione del servizio via posta elettronica.
- Predisposizione delle istruzioni per l'uso del servizio.



Indicatori

Non disponibile.



Risultati

Non disponibile.



Conclusioni

Non disponibile.



Costi

2.815,37 euro.



Finanziamenti

Interni.



Immagini

BICICLETES INTERCAMPUS

Bicicletes a disposició del PDI i PAS de la UdL per a desplaçaments entre els diferents campus de la UdL.

Informa-te'n a la consergeria del campus.

Si ets estudiant, pots sol·licitar el servei de cessió de bicicletes al SIAU
<http://www.udl.cat/servels/seu/Bicicletes.html>

Comissió de medi ambient de la UdL.
www.mediambient.udl.cat

SERVEI BICICLETES
A L'ESTUDIANT



WEB DE LA COMISSIÓ
DE MEDI AMBIENT



Fig. 1. Materiale promozionale

Fig. 2. Le biciclette acquistate



Link

Non disponibile.



Referente

Carles Giné-Janer
Commissione per l'Ambiente
mediambient@udl.cat

Bike-sharing gratuito

2014



Università

Università di Valladolid (UVa)

Nazione

Spagna

Collocazione

Urbana



Dimensione

20,000-30,000



Responsabile

Ufficio per la Qualità Ambientale e la Sostenibilità



Sommario

Implementazione di un sistema di bike-sharing gratuito per tutta la comunità universitaria (docenti, ricercatori, studenti e personale tecnico-amministrativo), che fornisce un servizio di noleggio presso i campus di Valladolid, Palencia e Segovia e consente di avere una bicicletta per tutto l'anno accademico o per qualsiasi altro periodo più breve.



Obiettivi

- Raggiungere una maggiore consapevolezza sull'uso di mezzi di trasporto alternativi.
- Aumentare il numero di biciclette a scapito delle automobili private.



Stakeholders

Comunità universitaria.



Premessa

Non disponibile.



Descrizione

Le azioni svolte per promuovere la consapevolezza sull'uso del trasporto alternativo sono state l'acquisto delle biciclette, la loro manutenzione, il loro noleggio, un servizio di consegna e l'organizzazione di workshop sull'educazione ambientale e sulla mobilità.

Il servizio è stato inaugurato nel 2011 con il noleggio di 50 biciclette. In virtù del successo raggiunto, nel 2012 sono state acquistate altre 50 biciclette. Un ulteriore rafforzamento della flotta ha portato a 200 il numero attuale di biciclette.

Il servizio sta riscuotendo un enorme successo con una domanda di biciclette che è doppia o tripla rispetto al momento del lancio.



Indicatori

Numero di utenti del servizio di bike-sharing.



Risultati

Il veicolo elettrico è sempre in uso con risultati molto soddisfacenti mentre le biciclette elettriche sono ampiamente accettate e l'offerta viene coperta in pochi minuti.



Costi

90.000 euro.



Finanziamenti

Università di Valladolid.



Conclusioni

Non disponibile.

 Immagini

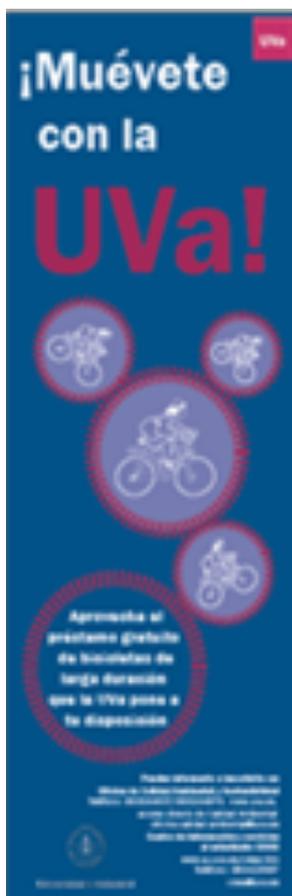


Fig. 1. La locandina del servizio di bike-sharing



Fig. 2. La promozione dell'uso della bicicletta in Università

 Link

<http://www.uva.es/export/sites/uva/7.comunidaduniversitaria/7.09.oficinacalidadambiental/index.html>

 Referente

Eva Hernández and Cristina Cano
Ufficio per la Qualità Ambientale e la Sostenibilità
oficina.calidad.ambiental@uva.es

Andare in bicicletta alla UCLA

2005

 **Università**
Università della California, Los Angeles (UCLA)

Nazione
Stati Uniti

Collocazione 
Los Angeles, CA

Dimensione 
> 70,000

Responsabile 

UCLA Transportation (impresa auto-finanziata collegata alla UCLA)

Sommario

UCLA Transportation ritiene che investire per rendere la UCLA un luogo più adatto all'uso della bicicletta sia una delle sue priorità per la mobilità.

Obiettivi

Al fine di migliorare le condizioni dei ciclisti e promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto nel campus e da/verso il campus, la UCLA implementerà delle politiche e fornirà un'infrastruttura per sostenere e agevolare gli spostamenti in bicicletta.

Stakeholders

- La comunità UCLA.
- Città di Los Angeles.
- Helen's Cycles.

Premessa

Considerato il potenziale di aumento dell'uso della bicicletta per mitigare gran parte dei problemi connessi agli spostamenti in auto, UCLA Transportation ha investito risorse significative per progettare un'infrastruttura di elevata qualità per biciclette sulla proprietà della UCLA e realizzare politiche per la promozione dell'uso della bicicletta.

Descrizione

L'Università ha aumentato il suo chilometraggio di piste ciclabili dedicate all'interno del campus e ha lavorato con i Comuni circostanti per collegare i percorsi ciclabili della UCLA con i loro. Per le strade del campus sono inoltre stati installati "box" per biciclette (aree riservate alle biciclette agli incroci semaforici).

La UCLA offre oltre 3.000 parcheggi per biciclette in rastrelliere dislocate su tutto il campus e ha pianificato di aumentare sia il numero delle rastrelliere sia il numero degli armadietti per biciclette.

Nel campus ci sono anche punti di riparazione per biciclette nonché canaline per biciclette lungo le

scale per rendere più agevole il trasporto quando non è possibile salire in sella. C'è anche un negozio di biciclette.

Esiste inoltre un programma che consente al personale docente e tecnico-amministrativo di scambiare il permesso di parcheggio con un voucher di 400 \$ per l'acquisto di una nuova bicicletta purché non venga richiesto un altro permesso per almeno due anni. Per il personale docente e tecnico-amministrativo vi sono anche possibilità di noleggio.

Un ampio programma di bike-sharing verrà lanciato nell'agosto 2017.



Andare in bicicletta alla UCLA

2005

In dettaglio: i 13 elementi che fanno della UCLA un'università "bicycle friendly"

1. **Nuove piste ciclabili nel campus e verso il campus.** Negli ultimi anni sono state realizzate varie piste ciclabili per le strade del campus. Una delle ultime è quella su Charles E. Young Drive North vicino al Parcheggio n. 7. Della vernice verde demarca le piste ciclabili che passano da Royce Hall e lungo Westwood Plaza.
2. **Richiesta di piste ciclabili più sicure sulle strade vicine.** I funzionari dell'UCLA Transportation hanno presentato il nuovo piano di mobilità 2035 al Comune di Los Angeles per promuovere la realizzazione di più piste ciclabili, in particolare quella su Westwood Boulevard tra Wellworth Avenue e Le Conte Avenue che agirebbe da connettore chiave al campus.
3. **Canaline per biciclette lungo le scale.** Uno degli ultimi modi in cui la UCLA ha agevolato l'uso della bicicletta per andare al lavoro e in classe sono le canaline per biciclette nelle scalinate dietro ad Ackerman Student Union. Invece di sollevare o di far rimbalzare una bicicletta pesante sulle scale, i ciclisti possono metterla nelle canaline e condurla senza problemi lungo il percorso.
4. **Punti gratuiti per la riparazione di biciclette in tutto il campus.** Nel campus sono presenti sei punti per la riparazione, ciascuno dotato di una pompa d'aria, cacciaviti, chiavi inglesi e altri attrezzi essenziali per riparare la bicicletta. All'interno delle postazioni, oltre allo spazio per appendere gli attrezzi, c'è lo spazio per sollevare la bicicletta durante la riparazione.
5. **"Box" per biciclette.** Nel 2012 nel campus è stato aggiunto un "box" verde sull'asfalto all'incrocio tra Westwood Blvd. e Strathmore per creare un'area senz'auto dove i ciclisti possono aspettare in sicurezza al semaforo evitando i veicoli che girano a destra.
6. **Servizio di noleggio biciclette.** La Bike Library offre agli studenti un servizio economico di noleggio biciclette per un intero trimestre. Il programma Employee Commuter Bike Loaner offre al personale un servizio di noleggio gratuito per due settimane. Quest'ultimo è comodo se la propria bicicletta è in riparazione o si desidera verificare se andare al lavoro in bicicletta è compatibile con il proprio stile di vita.
7. **Giornata del (Ri)ciclo della Bicicletta.** Gli studenti della UCLA (i c.d. "Bruins") ogni anno partecipano con entusiasmo alla lotteria per vincere le biciclette che sono state abbandonate nel campus durante l'anno.
8. **Contatore di biciclette.** Il primo contatore di biciclette della città di Los Angeles è stato installato nel campus della UCLA nel 2013. Il dispositivo conta i passaggi e serve come segnale di accesso, dando ai ciclisti la percezione di essere parte di una comunità più ampia.
9. **Sistemi di incentivi per ciclisti.** I ciclisti possono iscriversi al Bruin Commuter Club, che include uno sconto sul prezzo del parcheggio nei giorni in cui

usare la macchina è inevitabile e anche passaggi a casa in caso di emergenza. Inoltre, il Commuter Passport consente ai ciclisti l'accesso scontato alle docce e agli spogliatoi della palestra. I ciclisti possono anche usufruire di pass per il servizio di bus sovvenzionato dalla UCLA, particolarmente comodo per gli utenti con tratti lunghi o collinari da percorrere in bicicletta.

10. **Programmi di sostegno per ciclisti come il festival musicale "Eco-chella".** L'energia che nasce dalla pedalata: il festival "Eco-chella" si tiene presso il campus due volte all'anno e la sua particolarità è quella di affidarsi alle pedalate dei ciclisti per alimentare gli altoparlanti delle band musicali che si esibiscono.
11. **Settimana della Bicicletta.** La Settimana della Bicicletta, che si tiene ogni anno presso la UCLA, incoraggia i pendolari a provare la bicicletta e aiuta a diffondere informazioni circa le numerose risorse per ciclisti presenti sul campus. Per non parlare dei benefici per la salute e degli altri vantaggi legati alla mobilità ciclabile.
12. **Negozi di biciclette, UCLA Bike Shop, con tanti servizi e corsi gratuiti.** Il negozio di biciclette del campus offre ai ciclisti esperti l'uso gratuito di attrezzi per le riparazioni. A pagamento i tecnici del negozio riparano la bicicletta o mostrano ai ciclisti inesperti come si fa. UCLA Recreation e UCLA Transportation sostengono assieme le spese del negozio per incoraggiare un tipo di trasporto senza emissioni di carbonio e che inoltre fornisce un allenamento.
13. **Parcheggi gratuiti per biciclette – oltre 3.000 posti.** Dozzine di rastrelliere per biciclette sparse per tutto il campus forniscono oltre 3.000 parcheggi gratuiti. Sono anche disponibili a pagamento armadietti per biciclette. Per una maggiore sicurezza, sono anche disponibili su richiesta armadietti elettronici.

 Indicatori

Non disponibile.

 Risultati

Per gli sforzi compiuti nel promuovere l'uso della bicicletta pianificando e implementando misure efficaci di mobilità ciclabile, UCLA Transportation si è guadagnata un valutazione "argento" come Università "bicycle friendly" dalla Lega dei Ciclisti Americani.

| TABLE 4. UCLA 2016 MODE SPLIT | | |
|-------------------------------|-----------|----------|
| | Employees | Students |
| Drive Alone | 53.0% | 25.0% |
| Carpool | 12.0% | 6.2% |
| Vanpool | 4.3% | 0.1% |
| Public Transit | 16.9% | 28.0% |
| Bike | 1.9% | 5.4% |
| Walk | 6.9% | 30.9% |
| Other | 5.0% | 4.4% |

Sources:
2016 UCLA SCAQMD Survey, 2016 UCLA Student Transportation Survey

 Costi

Non disponibile.

 Finanziamenti

Non disponibile.

 Conclusioni

Non disponibile.

 Immagini



Fig. 1. Nuove piste ciclabili nel campus e verso il campus



Fig. 2. Richiesta di piste ciclabili più sicure sulle strade vicine



Fig. 3. Canalina per biciclette lungo le scale
Fig. 4. Punto per la riparazione di biciclette



Fig. 5. "Box" per biciclette
Fig. 6. Servizio di noleggio biciclette



Fig. 7. La Giornata del (Ri)Ciclo della Bicicletta
Fig. 8. Contatore di biciclette



Fig. 9. Sistemi di incentivi: Bruin Commuter Club, docce e bus a prezzi scontati
Fig. 10. Programmi di sostegno come il festival musicale "Eco-chella"



Fig. 11. La Settimana della Bicicletta



Fig. 12. Il negozio di biciclette, UCLA Bike Shop, con tanti servizi e corsi gratuiti



Fig. 13. Parcheggi gratuiti per biciclette – oltre 3.000 posti

Link

- <https://main.transportation.ucla.edu/getting-to-ucla/bike>
- <http://newsroom.ucla.edu/stories/13-improvements-that-make-ucla-a-bicycle-friendly-university>

Referente

UCLA Transportation
transportation@ts.ucla.edu

Studocikl: bike-sharing per studenti a Zagabria

2012

 **Università**
Università di Zagabria
Nazione
Croazia

Collocazione 
Peri-urbana
Dimensione 
<5,000
Responsabile 
Nessuno

Sommario

Il sistema di biciclette pubbliche noto come "bike-sharing" è un servizio in cui le biciclette sono rese disponibili per l'uso condiviso con o senza una certa tariffa. Gli utenti possono prendere e restituire la bicicletta in numerosi postazioni dell'area urbana della città.

L'idea alla base del servizio Studocikl, progettato dalla Facoltà di Scienze dei Trasporti e del Traffico, è quella di collegare due punti della Facoltà distanti tra di loro, e cioè la sede centrale in Via Vukelićeva e il campus di Borongaj. La registrazione degli utenti (login, logout) e tutta l'amministrazione avvengono tramite un portale web.

Obiettivi

- Migliorare la qualità della vita degli studenti della Facoltà di Scienze dei Trasporti e del Traffico agevolando il loro spostamento tra due centri distanti della Facoltà.
- Promuovere ed incoraggiare modalità di trasporto sostenibili, pulite ed efficienti dal punto di vista energetico.

Stakeholders

- Studenti e personale della Facoltà di Scienze dei Trasporti e del Traffico (FTTS).
- Città di Zagabria.
- Sustainable Community Development NGO (ODRAZ).

Premessa

Non disponibile.



SStudocikl: bike-sharing per studenti a Zagabria

2012



Descrizione

Il sistema di bike-sharing per studenti a Zagabria – Studocikl – è stato sviluppato come parte del progetto Civitas Elan (2008-2012). Il progetto Civitas Elan mirava a migliorare la qualità della vita dei cittadini stabilendo soluzioni di alta qualità per affrontare il traffico cittadino e per promuovere ed incoraggiare modalità di trasporto sostenibili, pulite ed efficienti dal punto di vista energetico.

Un progetto pilota di Studocikl è stato realizzato presso l'Università di Zagabria. Uno degli obiettivi principali del progetto è quello di fornire agli studenti un trasporto più agevole tra i due centri della Facoltà di Scienze dei Trasporti e del Traffico al tempo stesso rispettando gli standard del progetto Civitas Elan. Per fare ciò, il progetto Studocikl mette a disposizione 20 biciclette con il logo della Facoltà e che soddisfano i requisiti della legislazione croata. Il design della bicicletta è unico (colore blu, telaio unisex, due cestini) e adattato agli utenti (in questo caso, gli studenti). Ogni bicicletta è dotata di un meccanismo di blocco, il che garantisce che ogni utente possa soddisfare le proprie esigenze. Gli utenti possono prendere e restituire la bicicletta in una delle due postazioni previste: la prima è una piccola stazione situata nella parte centrale del campus di Borongaj mentre la seconda è un container situato in via Vukelićeva, di fronte alla sede della Facoltà di Scienze dei Trasporti e del Traffico. Entrambe le postazioni si trovano nelle vicinanze degli edifici occupati dalla Facoltà. Le biciclette e i depositi sono sorvegliati, chiusi e protetti contro possibili furti, atti vandalici e condizioni meteorologiche avverse.

Come ente partecipante al progetto Civitas Elan, il Comune di Zagabria ha fornito un'area per il parcheggio delle biciclette dotato di rastrelliere di fronte alla sede della Facoltà di Scienze dei Trasporti e del Traffico in via Vukelićeva. Le rastrelliere consentono agli utenti di depositare le

biciclette in modo semplice e sicuro.

Attività svolte attraverso il portale web:

- Il monitoraggio delle biciclette è continuo e in tempo reale per fornire informazioni online sulla disponibilità di biciclette e sul tasso di occupazione dei depositi.
- Gli utenti sono autorizzati a creare un profilo sul portale. Accedendo al portale, possono prenotare le biciclette per un determinato periodo di tempo, monitorare le loro attività e modificare il loro profilo.
- Gli utenti possono offrire suggerimenti (ad esempio, per nuove postazioni).
- Gli amministratori possono tenere traccia delle prenotazioni.
- La pubblicità avviene attraverso i canali social (Facebook, Twitter, LinkedIn, Google+, ecc.).



Indicatori

- Numero di partecipanti.
- Numero di persone che lascia la macchina a casa e usa la bicicletta grazie al progetto Studocikl.

Risultati

Dopo il primo anno di utilizzo (da ottobre 2012 fino a ottobre 2013) sono 140 gli utenti registrati che hanno noleggiato la bicicletta almeno una volta. Ci sono stati in totale 360 noleggi. Tre quarti del numero totale dei noleggi è stato effettuato per coprire la distanza tra le due stazioni (la bicicletta viene affittata in una stazione e restituita nell'altra). Il tasso di noleggio giornaliero è stato di una bicicletta al giorno. Tuttavia, se si escludono i mesi invernali (per il tempo), i mesi estivi (per l'interruzione delle lezioni) e i fine settimana, il tasso di noleggio giornaliero è stato di tre biciclette al giorno. Nel corso dell'anno non si sono registrati danni significativi a nessuna delle 20 biciclette della flotta.

Costi

I costi annui di manutenzione sono a carico della Facoltà di Scienze dei Trasporti e del Traffico.

Finanziamenti

Tutte le spese iniziali sono state caricate sul progetto Civitas Elan finanziato dall'Unione Europea (2008-2012).

Conclusioni

Come mostrano le statistiche, il servizio funziona e gli studenti usano i mezzi di trasporto messi a disposizione. Esiste l'opportunità di estendere il progetto ad altre Facoltà dell'Università di Zagabria, come indicato dalla disponibilità degli studenti di partecipare a Studocikl. Sulla base delle esperienze di questo progetto, potrebbe essere studiata la possibilità di attuare un sistema di noleggio biciclette in tutta la città di Zagabria e in altre aree urbane della Croazia.

Immagini



Studocikl: bike-sharing per studenti a Zagabria
2012

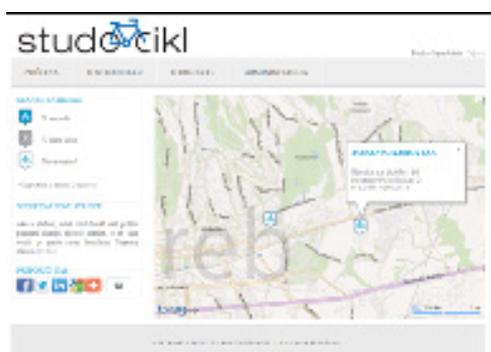
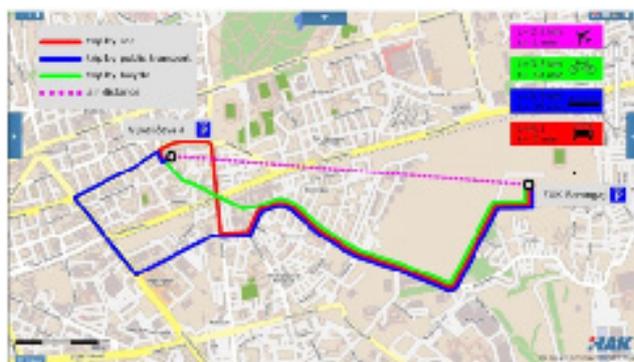


Fig. 1. Postazione Studocikl nel campus di Borongaj

Fig. 2. Postazione Studocikl in via Vukelićeva

Fig. 3. Alcune biciclette della flotta Studocikl

Fig. 4. Confronto tra distanze e tempi di percorrenza tra via Vukelićeva e il campus di Borongaj per modalità di trasporto

Fig. 5. Il progetto Studocikl sul web

Fig. 6. Promozione del progetto Studocikl



Link

Non disponibile.



Referente

Non disponibile.

Science Transit Shuttle

2016

 **Università**
Università di Oxford
Nazione
Regno Unito

Collocazione 
Peri-urbana
Dimensione 
30,000-40,000
Responsabile 
Mobility Manager

Sommario

Il servizio di navetta "Science Transit Shuttle" è stato inaugurato il 18 luglio 2016 per migliorare i collegamenti all'interno del campus ed è finanziato come progetto pilota dall'Università di Oxford, dal HIFE e dal STFC (Science & Technologies Facilities Council). È un servizio di minibus frequente ed espresso che collega l'Area Scientifica con il campus di Old Road a Headington e con il campus di Harwell vicino a Didcot.

Obiettivi

Migliorare i collegamenti e minimizzare l'uso della macchina per raggiungere gli edifici dell'Università.

Stakeholders

University Bus Ltd. (UNO).

Premessa

Non disponibile.



Descrizione

La navetta fornisce un collegamento rapido e funzionale dall'Area Scientifica ai campus di Old Road e di Harwell. Per usufruire del servizio occorre un abbonamento specifico o un biglietto. La navetta consente agli accademici, ai ricercatori e ai visitatori di spostarsi rapidamente e comodamente tra le strutture scientifiche e quelle cliniche, contribuendo a stimolare l'interazione, gli investimenti e l'innovazione commerciale tra l'Università e le aziende. Nato come un servizio di navetta privata, l'aspirazione è di trasformarlo in un servizio pubblico a zero emissioni.



Indicatori

- Numero di biglietti acquistati.
- Numero di abbonamenti registrati nel sistema.



Risultati

- È aumentata la collaborazione di ricerca tra l'Università, l'industria e la pubblica amministrazione.
- La navetta Area Scientifica – campus di Harwell impiega 30-40 minuti e parte ogni 30 minuti.
- La navetta Area Scientifica – campus di Old Road impiega 10-15 minuti e parte ogni 30 minuti.
- Circa 1.000 passeggeri alla settimana.



Costi

Maggiori informazioni su richiesta.



Finanziamenti

Il servizio è cofinanziato dall'Università di Oxford e dal STFC.



Conclusioni

Non disponibile.



Immagini



Fig. 1. Uno dei minibus del servizio



Link

<http://sciencetransitshuttle.co.uk/>



Referente

Adam Bows
Mobility Manager
adam.bows@admin.ox.ac.uk

APP&TOWN: applicazione per il calcolo del percorso per l'accesso sostenibile al campus

2014

 **Università**
Università Autonoma di Barcellona (UAB)
Nazione
Spagna

Collocazione 
Peri-urbana. 20 km da Barcellona
Dimensione 
40,000-50,000
Responsabile 
Mobility team

Sommario

Si tratta della realizzazione di un'applicazione gratuita che fornisce indicazioni sui percorsi migliori per accedere al campus con tutti i mezzi di trasporto disponibili.

L'applicazione fornisce informazioni in tempo reale sugli orari dei mezzi pubblici, identifica gli incidenti e offre percorsi alternativi, se necessario accompagnando l'utente dal punto di origine sino a destinazione. È multimodale ed esauriente e incorpora tutti le modalità di trasporto dell'area metropolitana di Barcellona: treni, autobus, metropolitane e tram.

Obiettivi

Fornire alla comunità universitaria le informazioni necessarie per raggiungere il campus in modo sostenibile e rapido, migliorando uno dei punti deboli dell'offerta di trasporto: informazioni in tempo reale e di qualità.

Stakeholders

- L'Autorità Regionale dei Trasporti.
- Gli operatori dei trasporti.
- La società fornitrice di tecnologia.

Premessa

Non disponibile.



APP&TOWN: applicazione per il calcolo del percorso per l'accesso sostenibile al campus

2014



Descrizione

Il progetto riguarda lo sviluppo di un'applicazione pratica e utile che consente agli utenti di essere costantemente informati, durante tutto il viaggio, della loro posizione e di dove devono salire e scendere. A tal fine, App&Town utilizza due fonti per informare in tempo reale gli utenti su qualsiasi tipo di incidente sulla rete, offrendo la possibilità di calcolare, in questi casi, percorsi alternativi. La prima di queste risorse sono le informazioni fornite dagli operatori dei trasporti. La seconda è l'insieme delle informazioni che provengono direttamente ed in tempo reale dagli altri utenti dell'applicazione. La stessa comunità App&Town, attraverso l'intelligenza cooperativa, genera informazioni aggiornate per il resto degli utenti.

L'applicazione offre anche una guida per i non vedenti.

Le azioni svolte:

- Adattamento della risorsa al territorio e all'offerta locale di trasporti.
- Progettazione e realizzazione dell'interfaccia sulla pagina dedicata alla mobilità del sito UAB.

- Diffusione attraverso i canali social e il sito UAB e promozione durante la Settimana della Mobilità (nella quale ogni anno uno stand App&Town informa gli studenti e il personale dei vantaggi dell'applicazione).



Indicatori

- Numero di download e numero di consultazioni dell'applicazione.
- Numero di utenti dei vari mezzi di trasporto.



Risultati

Miglioramento delle informazioni disponibili su base tecnologica riguardo all'offerta di trasporti.

APP&TOWN: applicazione per il calcolo del percorso per l'accesso sostenibile al campus

2014



Costi

Da 0 to 10.000 euro.



Finanziamenti

Fondi UAB.



Conclusioni

Questo tipo di applicazione dipende in modo cruciale dalla qualità elevata e dall'aggiornamento costante delle informazioni. L'ampio numero di strumenti simili rende indispensabile il fornire un elevato livello di informazioni affidabili.



Immagini



Fig. 1. Schermate dell'applicazione App&Town



Link

<http://www.appandtown.com/>



Referente

Rafael Requena
 Mobility Manager
rafael.requena@uab.cat

APP per autobus all'UAB

2015

 **Università**
Università Autonoma di Barcellona (UAB)
Nazione
Spagna

Collocazione 
Peri-urbana. 20 km da Barcellona
Dimensione 
40,000-50,000
Responsabile 
Mobility team

Sommario

La UAB e Aslogic, una società di tecnologia di proprietà dell'Università, hanno sviluppato l'applicazione "Busos UAB" con l'obiettivo di semplificare gli spostamenti in autobus degli utenti all'interno del campus, informando sugli orari di ingresso e d'uscita.

Obiettivi

Aumentare la competitività del trasporto pubblico riducendo al minimo i tempi di attesa alle fermate e l'incertezza su quando arriverà l'autobus.

Stakeholders

- Amministrazione locale.
- Aslogic (società di tecnologia controllata da UAB).

Premessa

Non disponibile.



Descrizione

Questa azione è parte del progetto sulla mobilità smart, un concetto che si riferisce all'applicazione delle nuove tecnologie alla gestione della mobilità e che costituisce un nuovo indirizzo strategico trasversale del piano di mobilità della UAB 2017-2022.

La UAB ha il suo servizio di autobus tra la stazione 'Renfe' e il campus e poi dentro al campus stesso. Il servizio consta di cinque linee e opera tra le 07:45 e le 22:00. Gli autobus sono dotati di un sistema GPS (un requisito per le gare d'appalto nel settore pubblico) per determinare l'ora esatta alla quale passano alle varie fermate del campus.

Le informazioni sulla posizione della flotta di autobus sono servite alla UAB e ad Aslogic, una società di tecnologia di proprietà dell'Università, per sviluppare l'applicazione "Busos UAB". Quest'applicazione favorisce la gestione del servizio in due modi: da un punto di vista organizzativo, perché il servizio viene fornito in funzione dei bisogni orari degli utenti (servizio

basato sulla domanda); dal punto di vista degli utenti, perché li informa sui tempi di attesa alle fermate così come sulle fermate più vicine alla loro posizione, sulla rete degli autobus UAB, sui percorsi, ecc.

Altri servizi di autobus inter-urbani vengono progressivamente aggiunti nell'applicazione tramite l'accesso diretto al servizio web di ogni operatore. Inoltre, l'applicazione dispone di un'area notizie per informare gli utenti sulla mobilità e i trasporti in un modo semplice e veloce. L'applicazione funziona sui dispositivi Android e IOS. Infine, ogni fermata dispone di un codice QR per semplificare l'accesso a queste informazioni senza che sia necessario installare o aprire l'applicazione.



Indicatori

Numero di accessi web tramite l'applicazione.



Risultati

Aumento delle informazioni disponibili sul servizio di autobus.



Costi

3.000 euro.



Finanziamenti

Fondi UAB e contributi dell'operatore degli autobus (inclusi nel contratto di servizio).



Conclusioni

L'applicazione è stata inizialmente progettata per indicare i tempi di attesa degli autobus alle fermate del campus. Tuttavia, una volta implementata, si è ritenuto necessario estendere le informazioni disponibili per aggiungervi quelle sui servizi di autobus inter-urbani e informare così gli utenti dell'offerta completa di trasporto pubblico diretto al campus.

È necessario lavorare ancora sulle campagne di comunicazione per incoraggiare l'uso di questo strumento e promuovere così il trasporto pubblico. Negli ultimi mesi, dall'inizio del nuovo anno accademico, si è registrato un calo negli accessi all'applicazione. Si ritiene perciò necessario pubblicizzarla periodicamente attraverso i vari canali disponibili: la rete e la posta elettronica tra gli altri.



Immagini



Fig. 1. Adattamento del sito web ai dispositivi mobili

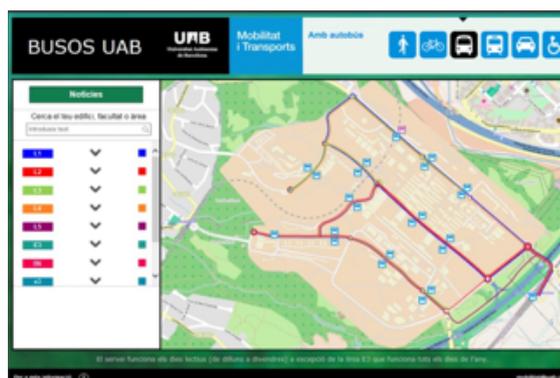


Fig. 2. La piattaforma web del servizio



Fig. 3. Codice QR code alla fermata di Avenida del Eje Central



Fig.4. Codice QR alla fermata delle Facoltà di Medicina e Scienze della Comunicazione

 Link

<http://appbuses.accessibilitat-transport.uab.cat/>

 Referente

Rafael Requena
Mobility Manager
rafael.requena@uab.cat

Sconti promozionali per il trasporto pubblico

2011

 **Università**
Università Rovira I Virgili Tarragona (URV)
Nazione
Spagna

Collocazione 
Urbana
Dimensione 
10,000-20,000
Responsabile 
Unità di Gestione Ambientale

Sommario

L'URV ha deciso di promuovere un cambiamento nelle abitudini della mobilità all'interno della comunità universitaria applicando sconti sull'acquisto di titoli di viaggio. Gli sconti, disponibili per tutti gli universitari, sono finanziati dallo stesso ateneo.

Obiettivi

Promuovere gli spostamenti con i mezzi pubblici al posto di quelli privati.

Stakeholders

Autorità Territoriale per la Mobilità (ATM) di "Camp de Tarragona".

Premessa

L'URV consta di un totale di 6 campus più il rettorato, situati in 4 città di "Camp de Tarragona".



Descrizione

L'URV ha deciso di promuovere un cambiamento nelle abitudini della mobilità all'interno della comunità universitaria applicando sconti (10%) a tutti i membri (studenti, docenti, ricercatori, staff amministrativo e di servizio) sull'acquisto di biglietti per il trasporto pubblico interurbano all'interno dell'area dell'Autorità Territoriale per la Mobilità di "Camp de Tarragona", fornendo l'accesso ai treni suburbani e ai bus interurbani.

Campagne di pubblicità interne all'università mediante l'invio di email, affissione di poster, pubblicazione su sito web e schermi informativi nei vari centri.

Questa misura è stata applicata in due fasi:

Fase 1: marzo 2011 – settembre 2013

Fase 2: maggio 2016 – fino ad ora

Gli strumenti per implementare tale misura sono stati:

- Impegno part-time del tecnico ambientale dell'università.
- Collaborazione del sistema centralizzato delle vendite di biglietti dell'ATM.
- Collaborazione dei tecnici di mobilità e trattamento dei dati dell'ATM.



Indicatori

- Numero di utenti.
- Numero di viaggi compiuti utilizzando le tessere URV-ATM.



Risultati

3.357 utenti accreditati per l'utilizzo delle tessere di viaggio URV-ATM
401.700 viaggi



Costi

Variabili, dipendenti dall'uso, stimati in 15.000 euro/anno.



Finanziamenti

Stanziamiento ordinario di fondi dal Piano Ambientale dell'URV.



Conclusioni

I risultati rilevati sulla base degli indicatori della fase 1 hanno superato le aspettative riguardo al numero di utenti e di viaggi compiuti. La stima di potenziali viaggiatori è stata fatta sulla base del sondaggio sulla mobilità del 2013.



Immagini



Fig 1. Promozione dello sconto



Link

- <http://www.urv.cat/ca/vida-campus/universitat-responsable/medi-ambient/>
- https://youtu.be/3IKsxfTQ7QA?list=PL8yyYJSAXdwncb-M5pXtNiFXW_iDuUmCy



Referente

Antonio de la Torre
 Unità di Gestione Ambientale
antonio.delatorre@urv.cat

Pass per studenti per l'uso del Bus all'Università di A Coruña

2005

 **Università**
Università di A Coruña (UDC)
Nazione
Spagna

Collocazione 
Mista

Dimensione 
20,000-30,000

Responsabile 
Ufficio per l'Ambiente

Sommario

Ogni anno l'Università di A Coruña (UDC) eroga ai suoi studenti dei sussidi per il trasporto urbano della città di A Coruña e per la metropolitana dell'area di A Coruña e Ferrol.

Obiettivi

L'obiettivo è duplice:

- Incentivare l'uso dei mezzi pubblici anziché delle auto private.
- Favorire l'accesso agli studi universitari da parte degli studenti meno abbienti.

Stakeholders

- Consiglio comunale di A Coruña.
- Consiglio comunale di Ferrol.
- Consiglio comunale di Narón.
- Xunta de Galicia (Amministrazione della Galizia).

Premessa

Non disponibile.



Pass per studenti per l'uso del Bus all'Università di A Coruña

2005



Descrizione

L'azione consiste nell'erogazione di sussidi agli studenti per sostenere i costi del trasporto su autobus.

Ogni anno l'Università di A Coruña (UDC) eroga dei sussidi per il trasporto urbano nella città di A Coruña e per il trasporto metropolitano nelle aree di A Coruña e Ferrol in favore degli studenti iscritti ufficialmente a corsi per un totale di almeno 30 crediti.

Questi sussidi non sono disponibili per gli studenti protagonisti di scambi nazionali (SICUE) o internazionali (ERASMUS e simili). Vengono inoltre presi in considerazione criteri economici e patrimoniali. Per beneficiare di questi sussidi bisogna essere in possesso di:

- Millennium Card, nel caso del trasporto urbano di A Coruña.
- Tessera di viaggio per il trasporto metropolitano della Galizia, per le aree metropolitane.

L'aiuto economico diventa effettivo non appena i beneficiari ricaricano la tessera alla fine del mese successivo alla data in cui è stato erogato il sussidio.

L'importo massimo erogabile per ciascuno studente è pari a 115,20 €.



Indicatori

Nell'anno accademico 2015-2016, un totale di 2.134 studenti ha avuto accesso a questi sussidi.

Pass per studenti per l'uso del Bus all'Università di A Coruña



Risultati

Tutti gli aiuti forniti hanno esaurito i fondi stanziati.



Costi

264.646 euro.



Finanziamenti

Vice rettorato degli Studenti, della Partecipazione e dell'Estensione Universitaria.



Conclusioni

Non disponibile.



Immagini

Non disponibile.



Link

https://sede.udc.gal/services/electronic_board/EXP2016/000758



Referente

Manuel Soto Castiñeira
Ufficio per l'Ambiente / Dipartimento di Architettura e Sviluppo Urbano
oma@udc.gal

Pass per studenti per il trasporto pubblico urbano - "UdG by bus"

2007

 **Università**
Università di Girona (UdG)
Nazione
Spagna

Collocazione 
Urbana e Periurbana
Dimensione 
10,000-20,000
Responsabile 
Green Office

Sommario

Accordo tra il consiglio comunale della città di Girona e l'UdG per offrire una tessera di viaggio per gli studenti dell'Università di Girona in modo da consentire loro di effettuare 380 viaggi all'anno (tra il 12 settembre 2012 e il 12 settembre 2013) utilizzando le linee di trasporti pubblici urbani TMG (Transports Municipals del Gironès). Questa azienda è attualmente posseduta al 100% dal consiglio comunale della città di Girona.

Obiettivi

- Eliminare le barriere economiche per l'accesso al trasporto pubblico da parte degli studenti della città di Girona.
- Ridurre il tasso di utilizzo delle auto private tra gli studenti residenti a Girona.
- Offrire un sistema di trasporto e mobilità che possa essere alternativo alle auto private per i brevi tragitti obbligatori (intra-urbani).
- Semplificare l'intermodalità tra diversi mezzi di trasporto: treno/bus, bus/bus, bicicletta/bus.
- Fornire un esemplare sistema di trasporti sostenibile: economico, equo e meno inquinante pro capite.
- Pubblicizzare i vantaggi individuali e collettivi del trasporto urbano.

Stakeholders

- Consiglio comunale di Girona.
- Transports Municipals del Gironès (TMG).

Premessa

Non disponibile.



Pass per studenti per il trasporto pubblico urbano - "UdG by bus"

2007



Descrizione

Le attività compiute sono state:

- Negoziazione dei termini e delle condizioni dell'accordo con i responsabili delle amministrazioni locali.
- Gestione quotidiana delle applicazioni. Controllo e validazione dei dati.
- Progettazione della piattaforma online per le applicazioni.
- Gestione delle applicazioni, controllo del processo di produzione personalizzata delle tessere magnetiche di viaggio e organizzazione della consegna ai relativi proprietari.
- Creazione del processo di pagamento automatico.
- Risoluzione delle problematiche evidenziate dagli utenti.
- Divulgazione delle campagne e delle azioni.



Indicatori

- Richiesta di tessere.
- Uso dell'autobus da parte degli studenti.



Risultati

Buona accettazione dell'offerta tra gli studenti in generale. Leggero incremento delle richieste durante la prima fase, per poi divenire stabile negli ultimi anni. Incremento dell'uso dei trasporti pubblici tra gli studenti. 9 anni di operatività costante delle tessere per studenti.

Riduzione delle emissioni di CO2 rispetto ad altri mezzi di trasporto.

Richiesta di tessere:

- a.a. 2007/2008: 829 richieste su un totale di 12.002 studenti (6,90%)
- a.a. 2008/2009: 830 richieste su un totale di 12.004 studenti (6,90%)
- a.a. 2009/2010: 1.113 richieste su un totale di 12.952 studenti (8,59%)
- a.a. 2010/2011: 1.103 richieste su un totale di 13.870 studenti (7,95%)
- a.a. 2011/2012: 1.180 richieste su un totale di 14.465 studenti (8,15%)
- a.a. 2012/2013: 1.196 richieste su un totale di 14.807 studenti (8,07%)
- a.a. 2013/2014: 1.226 richieste su un totale di 14.913 studenti (8,22%)
- a.a. 2014/2015: 1.237 richieste su un totale di 15.309 studenti (8,08%)
- a.a. 2015/2016: 1.247 richieste su un totale di 15.191 studenti (8,20%)

Uso dell'autobus tra gli studenti – sondaggi sulla mobilità obbligatoria:

2007: 8%; 2009: 17%; 2010: 18%; 2011: 20,5%; 2012: 25%; 2013: 23,1%; 2014: 16%; 2015: 19%

Pass per studenti per il trasporto pubblico urbano - "UdG by bus" 2007



Costi

0 euro.



Finanziamenti

- Risorse interne al Piano di Consapevolezza Ambientale dell'UdG.
- Settore della mobilità del consiglio comunale di Girona.
- Utenti.



Conclusioni

La risoluzione dei problemi ambientali e le relative proposte di miglioramento dovrebbero essere trattate da una prospettiva ampia, trasversale e focalizzata sulla sostenibilità.

Le azioni (in questo caso, il miglioramento delle abitudini di mobilità) dovrebbero includere benefici sotto più punti di vista (ambientali, sociali ed economici) e su scale differenti, puntando alla riduzione globale di emissioni di gas serra.



Immagini



Fig. 1. Campagna di promozione della tessera di trasporti



VINE A LA UdG EN BUS

100€

Preu targete: 100€ acadèmic

SI ETS ESTUDIANT DE LA UdG aconseguir-la als punts de venda següents:

- Campus Montilivi: CMA, Centre d'Informació i Assessorament dels Estudiants
- Campus Girona Centre: Coordinador de la Facultat d'Educació i Psicologia i Coordinador de l'Escola Universitària d'Infermeria
- Campus Sant Martí: Bona de Cosmètica i Belles Arts Superior (Batxillerat de les Illes Balears)
- Facultat d'Enginyeria de Girona: Innovació i Transferència

Més informació a l'Oficina de Comunicació i Relacions Externes: 972408200 o a la pàgina web comunicacio@udg.es

Consulta els horaris i horaris a www.ajuntament.gi/bus




Link

- <http://www.udg.edu/ov/mobilitat/abonament.htm>
- <http://www.udg.edu/tabid/5766/Default.aspx>
- <http://www.udg.edu/tabid/13812/Default.aspx>



Referente

Pep Juandó
Green Office
oficinaverda@udg.edu

LUISS "Guido Carli" Green Mobility

2016

 **Università**
Università LUISS "Guido Carli"
Nazione
Italia

Collocazione 
Roma, n. 3 siti
Dimensione 
5,000-10,000
Responsabile 
Mobility Manager

Sommario

Attraverso la piattaforma intelligente ICT "Banking Operation Maintenance Telematics Security" (B.O.M.T.S.), l'università LUISS "Guido Carli" ha migliorato la propria operatività in e-mobility (campo di studio relativo all'utilizzo di auto elettriche/ibride plug-in) implementando infrastrutture intelligenti connesse, attraverso un server, a un'innovativa piattaforma ICT e acquisendo auto, bici e scooter elettrici.

Il progetto riguarda inoltre un servizio di bus navetta e un'app che consente di accedere alle informazioni relative alle opzioni di mobilità e di geolocalizzazione delle stazioni di ricarica intelligenti.

Tutti i servizi disponibili possono essere acquistati direttamente attraverso un'app dedicata per mezzo di una carta di credito e senza alcun bisogno di un contratto con un fornitore di servizi energetici.

Obiettivi

- Migliorare la mobilità.
- Ridurre l'impatto ambientale (emissioni di CO2).

Stakeholders

- Catene di alberghi.
- Reti di distributori di carburante.
- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.
- Banca Intesa San Paolo.

Premessa

Non disponibile.



Descrizione

L'Università LUISS "Guido Carli", in linea con i concetti di smart grid ed e-mobility, sfrutterà il potenziale della piattaforma B.O.M.T.S. mediante l'implementazione di stazioni di ricarica intelligenti, E-Car sharing, E-Bike sharing, E-Scooter sharing e un sistema informativo sulla localizzazione degli autobus.

- Verranno installate 9 stazioni di ricarica intelligenti per auto elettriche nelle sedi centrali della LUISS, insieme alla fornitura di 18 auto elettriche dotate di una scatola nera interna, supportate da una piattaforma di comunicazione e gestione in tempo reale attraverso B.O.M.T.S.
- Verranno installate 6 stazioni di ricarica intelligenti per bici elettriche nelle sedi centrali della LUISS, insieme alla fornitura di 24 bici elettriche dotate di una scatola nera interna, supportate da una piattaforma di comunicazione e gestione in tempo reale attraverso B.O.M.T.S.
- Verranno installate 6 stazioni di ricarica intelligenti per scooter elettrici nelle sedi

centrali della LUISS, insieme alla fornitura di 12 scooter elettrici dotati di una scatola nera interna, supportate da una piattaforma di comunicazione e gestione in tempo reale attraverso B.O.M.T.S.

- Allo scopo di assicurare all'utente i benefici derivanti da una gestione ottimale del servizio di mobilità elettrica della LUISS, è stata implementata una piattaforma di HelpDesk, disponibile attraverso il sito <http://helpdesk.bomts.it>.
- Il sistema informativo di localizzazione degli autobus fornirà in tempo reale posizione e percorsi di 6 navette che collegano le diverse sedi dell'università.



Indicatori

- Numero di utenti di auto elettriche.
- Numero di utenti di bici elettriche.
- Numero di utenti di scooter elettrici.
- Numero di utenti dell'app.
- Livelli di riduzione di Co2.



Risultati

Premesse:

Dopo i primi 5 mesi di operatività del sistema, il numero di utenti è cresciuto notevolmente. Per tale motivo, un ulteriore sviluppo del sistema è entrato nella fase di pianificazione.

8.500

Ca. 1.000

n.a.



Costi

Non disponibile.



Finanziamenti

Non disponibile.



Conclusioni

- Gli studenti non avevano familiarità con il settore della mobilità elettrica e le sue relative problematiche.
- Dopo alcune sessioni di apprendimento tenute 2 giorni a settimana per alcuni mesi, il numero di utenti è aumentato rapidamente e significativamente.
- Tutti gli utenti sono entusiasti di questa nuova tecnologia che permette di spostarsi all'interno di Roma antica, in altre zone del centro città e attraverso le varie sedi universitarie in un modo nuovo, più vicino all'ambiente.



Immagini

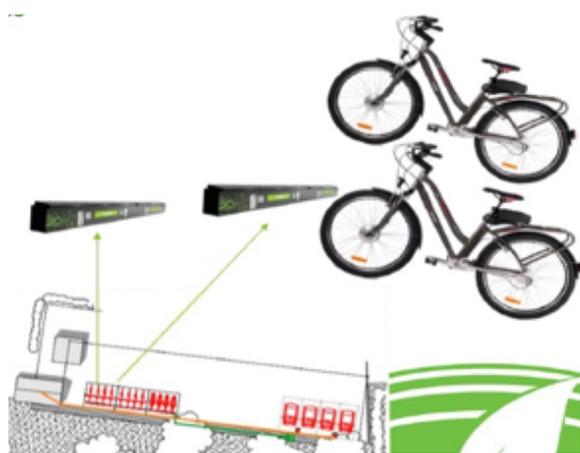


Fig. 1. E-Bikes

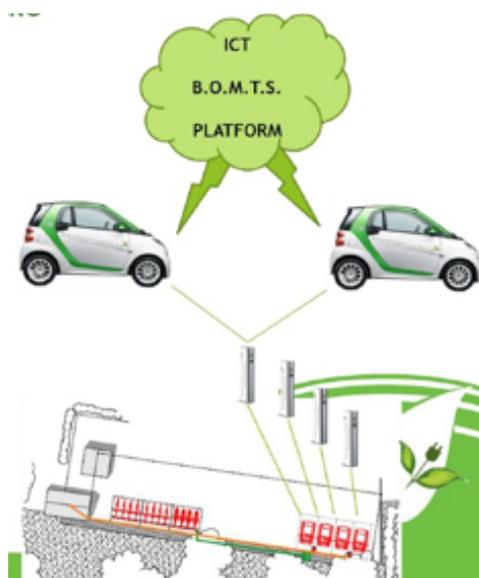


Fig. 2. E-cars



Fig. 3. E-Scooters

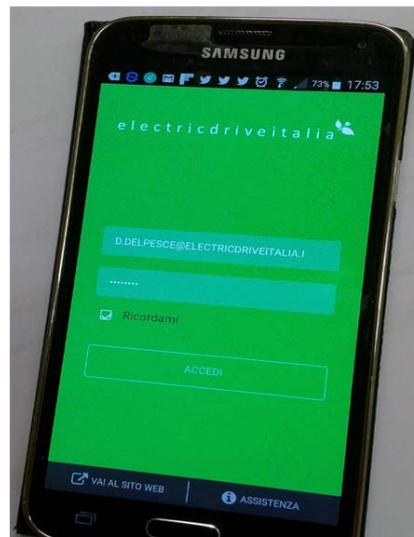


Fig. 4. App



Fig. 5. Sede di V.le Romania & Smarts E-Drive



Fig. 6. Sede di V.le Pola & E-Bikes



Fig. 7. Sede di V.le Pola & E-Motor bikes



Link

Non disponibile.



Referente

Daniele Del Pesce
Mobility Manager
daniele.delpesce@tin.it

Gestione innovativa della flotta universitaria

2016

 **Università**
POLITECNICO DI TORINO
Nazione
Italia

Collocazione 
Nelle vicinanze della città
Dimensione 
30.000 - 40.000
Responsabile 
Mobility Manager

Sommario

Questa buona pratica è legata all'adozione di soluzioni di Tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) e sistemi di trasporto intelligenti (ITS) per il monitoraggio del posteggio e del parco auto condiviso, raccogliendone i relativi dati sulla mobilità: la recente installazione di scatole nere (luglio 2016) nelle autovetture di un dipartimento è stata usata come test per la gestione della flotta; la prenotazione di veicoli e il monitoraggio delle emissioni avviene tramite un sistema di controllo remoto e dei moduli online. Può anche essere quantificato il consumo energetico in base all'attuale impiego dei veicoli.

Obiettivi

Il Politecnico di Torino ha recentemente sviluppato e sta ancora migliorando una piattaforma per il monitoraggio elettronico dello staff accademico in relazione alla prenotazione della flotta di veicoli, alla loro localizzazione, sia per motivi di sicurezza (e-call) sia per ragioni energetiche: la quantificazione del reale consumo energetico è legata al fatto che professori e ricercatori assegnano tali costi a fondi di ricerca personali. È applicabile sia a veicoli con motori a combustione interna, sia elettrici, sia ibridi.

Stakeholders

- Mobility Manager.
- Green Team del Politecnico di Torino.
- Ufficio IC.
- Dipartimento DIATI.

Premessa

Non disponibile.



Descrizione

Nello specifico, il Politecnico di Torino ha provveduto a selezionare e adattare un sistema integrato per il monitoraggio remoto della posizione dei veicoli e dei loro parametri operativi.

In aggiunta, traendo ispirazione dai moderni servizi di car sharing, con il pieno supporto dell'amministrazione e del Dipartimento IT del Politecnico di Torino, dopo l'approvazione del "Green Team", è stato sviluppato un progetto per consentire allo staff del dipartimento di prenotare i veicoli direttamente dal portale a lui riservato. In questo modo può essere automatizzato l'intero processo per la gestione delle chiavi fisiche delle auto; queste possono essere lasciate inserite nel quadro quando l'auto è posteggiata all'interno degli spazi del Politecnico di Torino. Associando un codice univoco ad ogni viaggio e per ogni richiesta di autorizzazione, sarà possibile sbloccare l'unità di controllo del veicolo, procedendo con il suo utilizzo.

Inoltre, il sistema consentirà un controllo molto dettagliato sui consumi energetici e sui costi di manutenzione, permettendo la generazione di resoconti automatici che snelliscano il processo burocratico collegato all'assegnazione di costi e spese. In futuro, il sistema sarà anche in grado di distinguere veicoli a trazione ibrida.

Un'altra attività è attualmente in fase di sviluppo

parallelamente con il settore trasporti del Dipartimento. Lo scopo è quello di analizzare le informazioni raccolte per motivi di sicurezza e analisi del rischio, anche in relazione ai consumi energetici. Questa iniziativa mostrerà cosa potrà essere ottenuto dall'installazione di dispositivi quali scatole nere e simultaneamente preparare il terreno per misure aggiuntive di sicurezza nell'utilizzo dei veicoli. Questo è possibile grazie ai continui contatti con un centro di assistenza operativa, insieme con la possibilità di ricostruire la dinamica di qualunque incidente. In questo modo sarà possibile condurre una gestione e un monitoraggio accurati dei veicoli assegnati sulla base dei reali bisogni degli utenti.

Inoltre, questa opportunità verrà usata per valutare aspetti innovativi legati a scenari che possano influenzare l'impiego dei veicoli nell'immediato futuro, come ad esempio l'uso di veicoli ibridi e 'assisted catalogued vehicles'.



Indicatori

- Numero di veicoli equipaggiati.
- Numero di viaggi gestiti con la nuova soluzione ITS.
- Profili di guida.
- Individuazione automatica di situazioni anomale.
- Esecuzione elettronica di missioni.



Risultati

- E-call disponibile sui veicoli attrezzati.
- Controllo remoto sui veicoli attrezzati.
- Calcolo dei consumi energetici.
- Esecuzione elettronica di missioni.

Costi

Da 10.000 a 25.000 euro.

Finanziamenti

- Fondi del Green Team del Politecnico di Torino.
- Fondi del Dipartimento DIATI).
- Fondi dell'Ufficio IC, Politecnico di Torino.

Conclusioni

I dati delle offerte sono disponibili per scopi di ricerca insieme alle analisi dei viaggi.

Immagini

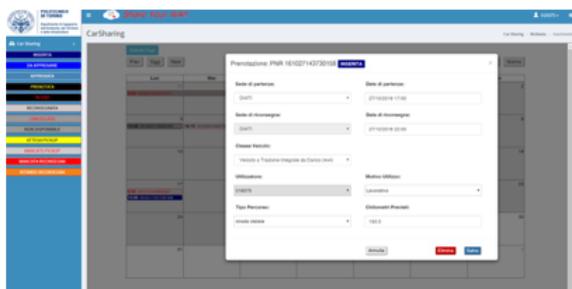


Fig. 1. Preenotazione di veicoli: è accessibile tramite autenticazione, usando le credenziali personali del Politecnico di Torino e completando una richiesta online collegata a un calendario. Subito dopo, il sistema assegna il veicolo più indicato attraverso una conferma tramite email.

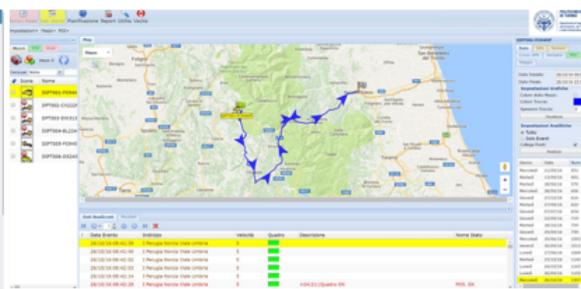


Fig. 2. Attraverso questa pagina web, il sistema mostra analisi dettagliate di tutti i viaggi compiuti, visualizzandoli su una mappa e indicandone gli aspetti salienti in una apposita tabella.

Link

- http://www.politocomunica.polito.it/content/download/3748/23350/file/REPORT_LOW.pdf
- <https://goo.gl/dzJos5>

Referente

Bruno DALLA CHIARA
 Mobility Manager dell'Università (Politecnico di Torino)
bruno.dallachiara@polito.it

Data-base per un Sistema di Carpooling e politiche di parcheggio

2005



Università

Università Tecnologica di Cracovia

Nazione

Polonia

Collocazione

Centro urbano



Dimensione

10,000-20,000



Responsabile

Nessuno



Sommario

Attività relative a un uso più efficiente dell'automobile sono state introdotte dall'Università della Tecnologia di Cracovia come parte di un piano della mobilità universitaria, che è stato implementato all'interno del progetto europeo CiViTAS CARAVEL. Lo scopo principale del piano di mobilità era quello di modificare il comportamento degli spostamenti di impiegati e studenti verso la direzione di una maggiore sostenibilità:

- Database del sistema di carpooling e relativa promozione.
- Politiche di parcheggio.

L'implementazione del piano di mobilità ha portato risultati positivi: diminuzione di viaggi con una sola persona, incremento di viaggi con carpooling insieme a spostamenti con mezzi pubblici e biciclette.



Obiettivi

- Modificare il comportamento di impiegati e studenti negli spostamenti e incremento dell'uso di modalità di trasporto sostenibili.
- Ridurre i fabbisogni di posteggi per autovetture all'interno dei campus dell'università.
- Diminuire il traffico vicino al campus di via Varsavia.



Stakeholders

- Autorità dell'Università Tecnologica di Cracovia.
- Impiegati e studenti dell'università.



Premessa

L'idea era quella di incoraggiare impiegati e studenti ad abbandonare l'auto per scegliere opzioni sostenibili o condividere lo spazio di un veicolo ma, a quel tempo, le condizioni per quei modi di viaggiare alternativi erano insufficienti, in quanto, ad esempio, non esisteva un sistema di carpooling ufficiale e c'era una mancanza di adeguate informazioni relative al carpooling.

Un piano di mobilità integrato, con misure relative a un uso più efficiente dell'auto, è stato implementato per modificare questo stato di fatto. Era possibile intraprendere un piano in quanto l'università era uno dei partner del progetto europeo CiViTAS CARAVEL.



Descrizione

Database del sistema di carpooling e relativa promozione

Il database online del sistema di carpooling per la comunità universitaria è stato realizzato dagli studenti di una delle facoltà. Il database consentiva agli utenti di cercare compagni di viaggio tenendo conto delle proprie preferenze, quali ad esempio origine/destinazione di un viaggio, sesso, età, ecc.

Il sistema di carpooling è stato chiamato "Let's ride together" ed è stato ampiamente pubblicizzato tra i dipendenti e gli studenti. La campagna di carpooling è stata organizzata per celebrare il lancio del database e per incoraggiare le persone ad usarlo (distribuzione di volantini e poster nei campus universitari, tournée di un giorno sul carpooling).

Informazioni sul carpooling sono state presentate anche sui media locali e nazionali (TV, radio).

Politiche di parcheggio

In aggiunta, sono state implementate alcune attività relative al posteggio delle autovetture.

In generale, solo i dipendenti e gli studenti residenti a una certa distanza dall'università hanno il permesso di posteggiare all'interno dell'università, ma devono pagare e il costo aumenta gradualmente.

Nel 2006, 1550 permessi per i dipendenti e 800 permessi per gli studenti sono stati venduti e l'80% di essi è stato usato per posteggiare un veicolo al

campus di via Varsavia, situato al centro della città (all'interno di questo campus sono disponibili circa 500 posti auto). Il costo del permesso era di 9 euro per due anni.

Nel 2007, con l'obiettivo di diminuire i viaggi in auto, il costo del permesso è raddoppiato. In base alle informazioni, dal 2008 il numero di permessi distribuiti tra i dipendenti è diminuito (da 1550 del 2006 a 1468), ma il numero di permessi estesi agli studenti è aumentato. La ragione principale di questo incremento è stata il costo del permesso che, anche dopo un aumento, è rimasto molto basso.



Indicatori

- Nmodalità di suddivisione.
- Numero di permessi per il posteggio di autovetture.
- Numero di partecipanti agli eventi (workshops, tournée, ecc.).



Risultati

Nel 2008, come risultato dell'implementazione del piano di mobilità (incluse le attività relative a un uso più efficiente dell'automobile), i viaggi di singole persone verso i campus universitari sono diminuiti – per lo staff: dal 45% al 41% e per gli studenti: dal 50% al 30%. Questo può essere interpretato come un cambiamento da viaggi di una sola persona a spostamenti con carpooling. La percentuale di viaggi in carpooling ha visto un incremento – per i dipendenti: dall'1% al 5%, per studenti a tempo pieno: dallo 0% al 7% e per gli studenti da molto più lontano: dall'1% al 17%.

L'aumento significativo dei viaggi in carpooling può essere anche spiegato da una maggiore consapevolezza di questo sistema. Forse gli studenti e i dipendenti hanno condiviso l'auto prima che il piano di mobilità fosse attuato, senza sapere il nome del sistema e, dopo una serie di informazioni e di attività educative, sono finalmente stati in grado di dargli il giusto nome. Questo può significare che misure lievi hanno portato positivi, significativi risultati.

Il numero dei permessi di posteggio è diminuito, per gli impiegati universitari, da 1550 del 2006 a 1468 del 2008.



Costi

I costi principali di implementazione sono stati legati a:

- Costo di progettazione e mantenimento del database di carpooling.
- Costo di volantini, brochure, poster, materiale di merchandising promozionale.
- Costi di organizzazione di eventi (spazi, catering, atti di congressi, ecc.).



Finanziamenti

I costi sono stati coperti dal progetto CiViTAS CARAVEL.



Conclusioni

- Le informazioni sulle attività di mobilità portate avanti sono molto importanti – gli utenti devono sapere che tutte queste soluzioni sono state introdotte per loro in modo da migliorare la loro mobilità. Sono state utilizzate quante più fonti di informazioni possibili per pubblicizzare le iniziative e gli eventi tra il gruppo di destinatari.
- È una buona idea quella di impiegare degli studenti per lavorare assieme a chi crea il piano di mobilità. Loro possono progettare soluzioni (il database di carpooling), aiutare nell'organizzazione di eventi, ecc.
- L'altra opzione è quella di includere l'iniziativa come parte del programma di studi per una tesi di laurea triennale o magistrale.
- È estremamente importante cooperare con i rappresentanti del corpo studentesco. Loro possono aiutare a pubblicizzare le iniziative e gli eventi del piano di mobilità e anche influenzare le abitudini e i comportamenti degli studenti.
- Una buona cooperazione con l'amministrazione universitaria e con determinati dipartimenti dell'ateneo aiuta a rendere tutto un po' più facile e a non incontrare barriere derivanti dalla mancanza di conoscenza del perché e per chi alcune attività vengono implementate.

 Immagini



Fig. 1. Il database di carpooling



Fig. 2. Il logo del sistema di carpooling dell'Università della Tecnologia di Cracovia

 Link

http://www.caravel.forms.pl/index_eng.php?i=act&id=16

 Referente

Katarzyna Nosal
Università Tecnologica di Cracovia
knosal@pk.edu.pl

Stazione di ricarica Veicoli Elettrici

2011

 **Università**
Università di Gdynia Maritime

Nazione
Polonia

Collocazione 
Centro urbano

Dimensione 
5,000-10,000

Responsabile 
Nessuno

Sommario

La stazione di ricarica per veicoli elettrici è situata nel posteggio interno dell' Università Marittima di Gdynia. Gli studenti e lo staff che hanno un permesso di posteggio hanno accesso alla stazione. L'obiettivo principale di questo progetto è stato di portare avanti una ricerca sulla ricarica dei veicoli elettrici e di promuovere il passaggio all'ecologico. La stazione è stata realizzata nel 2011 in collaborazione con il Automatic Vessel Department e diversi portatori di interesse esterni.

Obiettivi

- Ricerca relativa ai veicoli elettrici e all'impiego dell'energia.
- Realizzazione della stazione di ricarica per veicoli elettrici, accessibile agli studenti e allo staff dell' Università Marittima di Gdynia.
- Promuovere gli spostamenti ecosostenibili tra lo staff, gli studenti e i residenti.
- Incoraggiare i viaggi con veicoli elettrici invece di auto con motori a combustione interna.
- Ridurre le emissioni di gas serra e l'inquinamento generato dagli altri mezzi di trasporto.

Stakeholders

- Dr. Eng. Andrzej Łebkowski.
- Università di Gdynia Maritime.
- Dipartimento delle Imbarcazioni Automatiche (Automatic Vessel Department).
- Instytut Elektrotechniki w Warszawie.
- ELTE GPS Sp. z o.o.
- Agencja Rozwoju Regionalnego "MARR" S.A.

Premessa

La mancanza di stazioni di ricarica ad accesso libero costituisce la sfida principale per la crescita del settore dei veicoli elettrici. Le auto elettriche hanno un'autonomia ridotta rispetto alle auto tradizionali e quindi necessitano di essere ricaricate più spesso.



Descrizione

Molte aree metropolitane hanno iniziato a sviluppare e costruire stazioni di ricarica per veicoli elettrici. Una di queste stazioni era stata costruita presso Università di Gdynia Maritime (e partners) nel 2011. Si trova nel posteggio interno dell'università, in via Morska 81-87.

Gli staff e gli studenti che hanno una tessera per posteggiare possono utilizzarla gratuitamente.

La stazione di ricarica contiene un sistema per identificare gli utenti.

Nuovi tipi di accumulatori sono capaci di caricare (accumulare) energia durante le ore non di punta (ad es. di notte) e di amministrarla durante le ore di punta. La stazione di ricarica è ancora in fase di test, ma è comunque capace di gestire i moderni sistemi di accumulazione di energia, quali batterie al piombo e agli ioni di litio.



Indicatori

- Numero di auto che vengono caricate ogni mese.
- Consumi di energia per ogni mese.



Risultati

- Promozione di viaggi ecologici per conferenze, festival (Festival baltico della Scienza), raduni universitari (esibizioni durante l'Open Day dell'Università di Gdynia Maritime) e per pubblicazioni scientifiche.
- Sviluppo dell'infrastruttura del sistema di ricarica per veicoli elettrici.
- La stazione di ricarica è impiegata per caricare la flotta dei veicoli elettrici dell'università.



Costi

- Tassa di servizio pari a 1.000 Euro al mese, 12.000 all'anno.
- Il costo dell'energia elettrica dipende dall'uso.
- Le spese sono coperte da Andrzej Łebkowski.



Finanziamenti

La stazione di ricarica è stata realizzata grazie al "Programma economico innovativo, asse prioritario 5: diffusione di innovazione, calcolo 5.1 Supporto per lo sviluppo di relazioni cooperative sovregionali". Il progetto è coordinato dall'Agenzia Polacca per lo Sviluppo delle Imprese.



Conclusioni

- Verifica della corretta operatività del sistema identificativo degli utenti.
- Verifica della qualità costruttiva.
- Verifica della reale energia usata dai veicoli elettrici.



Immagini



Fig. 1. Stazione di ricarica per veicoli elettrici situata nel posteggio dell'Università di Gdynia Maritime



Fig. 2. Promozione dei veicoli elettrici durante il Festival baltico della Scienza.

Stazione di ricarica Veicoli Elettrici
2011



Fig. 3. Promozione dei veicoli elettrici durante l'Open Day dell'Università di Gdynia Maritime



Fig. 4. Promozione dei veicoli elettrici durante il Festival baltico della Scienza

 Link

<http://ev.am.gdynia.pl/>

 Referente

Michal Kuzia
Università di Gdynia Maritime
m.kuzia@wpit.am.gdynia.pl

Recupero di spazi auto a favore di mezzi di trasporto sostenibili

2015

 **Università**
Università Autonoma di Barcellona (UAB)
Nazione
Spagna

Collocazione 
Periurbana. 20 km da Barcellona
Dimensione 
40,000-50,000
Responsabile 
Mobility team

Sommario

L'università ha una politica mirata a incrementare lo spazio dedicato ai trasporti pubblici, alle biciclette e ai pedoni, riducendo al contempo lo spazio disponibile per le autovetture.

Obiettivi

Dare priorità ai mezzi di trasporto non motorizzati nella redistribuzione dello spazio del campus.

Stakeholders

Non disponibile.

Premessa

Non disponibile.



Recupero di spazi auto a favore di mezzi di trasporto sostenibili

2015



Descrizione

Il piano di mobilità della UAB promuove mezzi di trasporto alternativi alle auto, insieme a un uso più razionale delle autovetture. Tra le varie attività promozionali, l'equa redistribuzione delle risorse e, più specificatamente, dello spazio, è diventata una politica di riferimento che dà priorità ai mezzi di trasporto in base alla loro sostenibilità, efficienza e imparzialità.

A tal riguardo, la politica dell'Università è quella di fornire spazio a vantaggio del trasporto pubblico, delle biciclette e dei pedoni, cercando al contempo di ridurre lo spazio disponibile per le autovetture, quando possibile.

Questo è il caso dell'area attorno a Calle Can Magrans e Calle de l'Albareda, nel nord del campus, dove l'accesso libero di autovetture e la mancanza di qualunque mezzo di controllo, insieme a un utilizzo indiscriminato, ha comportato un'occupazione in massa degli spazi e di zone riservate ai pedoni, alle persone con mobilità ridotta e alle biciclette. Limitare l'accesso ai veicoli e riorganizzare gli spazi ha reso queste aree più attraenti, vivibili, sicure e idonee per organizzare differenti attività al loro interno.

Questa azione è basata su una serie di strategie che puntano a:

- Ridurre il volume di traffico e la velocità limitando l'accesso ai veicoli privati attraverso l'installazione di una barriera di controllo (eccetto i veicoli autorizzati, carico e scarico e le emergenze).
- Riorganizzare lo spazio urbano.
- Limitare il numero di spazi all'interno dei posteggi riservati negli edifici di quest'area.

Questa attività fa parte dell'Indirizzo strategico 6 del Piano di Mobilità mirato alla promozione di un uso più razionale dei veicoli privati. Più specificatamente, il piano per la priorità delle strade nel campus ha ridefinito il ruolo di questa strada all'interno della rete del campus come tragitto complementare a priorità invertita.



Indicatori

Quantità di spazi dedicati a ciclisti, pedoni e posteggi.



Risultati

Questa azione ha razionalizzato l'uso dei veicoli privati, incrementando la sicurezza dell'area, migliorando la gestione di beni e servizi e fornendo più spazi per pedoni e ciclisti.



Costi

90.000,00 euro.



Finanziamenti

Fondi UAB.

Conclusioni

Nonostante i dibattiti chiaramente in favore di sostenibilità e sicurezza, ridurre i “diritti acquisiti” degli automobilisti incontra sempre molta resistenza. Per ridurre questa resistenza il più possibile e garantire un livello minimo di accettabilità della nuova situazione, è necessario informare preventivamente le parti coinvolte, individuando possibili malfunzionamenti inattesi e cercando soluzioni alternative, negoziandone inoltre la loro attuazione.

Immagini



Fig. 1. Prima e dopo l'attuazione del progetto

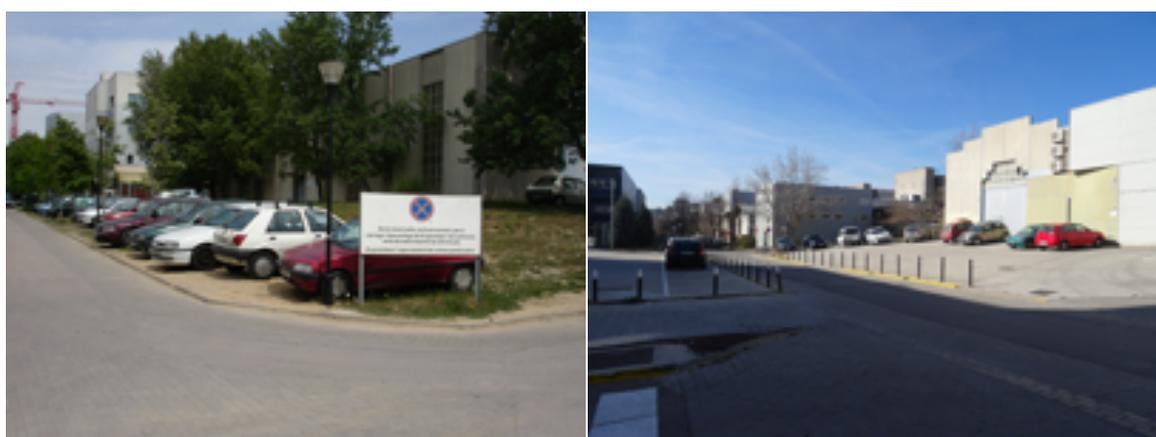


Fig. 2. Prima e dopo l'attuazione del progetto

Link

<http://appbuses.accessibilitat-transports.uab.cat/>

Referente

Rafael Requena
Mobility Manager UAB
rafael.requena@uab.cat

FESEDIT Progetto per promuovere il Car-sharing

2011

 **Università**
Università di Girona (UdG)
Nazione
Spagna

Collocazione 
Urbana e Periurbana
Dimensione 
10,000-20,000
Responsabile 
Green Office

Sommario

L'iniziativa FESEDIT è una piattaforma di carpooling basata su nuove tecnologie.

Obiettivi

- Usare nuove tecnologie per contribuire a migliorare l'ambiente e ridurre le emissioni di gas serra.
- Semplificare la mobilità delle persone e ridurre l'uso di veicoli privati attraverso il car sharing.
- Promuovere l'uso quotidiano del carpooling per i tragitti brevi.
- Usare nuove tecnologie per risolvere inconvenienti associati all'autostop dal punto di vista della fiducia.
- Offrire flessibilità e comfort agli utenti.
- Favorire il commercio locale.
- Creare una valuta sociale che consenta agli utenti di viaggiare gratuitamente.
- Creare una rete di mobilità sociale.
- Ridurre e ottimizzare i costi.
- Conoscere nuove persone nel proprio ambiente, nella propria comunità e favorire una rete di conoscenze con le altre comunità.
- Garantire affidabilità e sicurezza degli utenti che sono membri della stessa comunità.
- Formare parte di un progetto di carpooling innovativo, il primo in Catalogna e Spagna.
- Offrire benefici sociali.

Stakeholders

Spin-off tecnologico della UdG EASY INNOVA.

Premessa

Progetto pilota e-autostop 2009 (finanziamento del Ministero dello Sviluppo), attuazione nel 2011.



Descrizione

Il progetto consiste nel promuovere il contatto (attraverso un'app per telefono cellulare e/o Internet) tra le persone della medesima comunità che compiono tragitti simili in modo da poterli fare assieme. È un sistema dinamico che consente richieste in tempo reale, cambiamenti dell'ultimo minuto così come il tracciamento della posizione del guidatore o del passeggero attraverso il GPS.

Inoltre, esso ingloba una routine di analisi basata sull'intelligenza artificiale che assicura che l'intero sistema sia sicuro e affidabile.

Le attività eseguite sono state:

- Gestione e controllo delle attività: prenotazione di posti auto, creazione di statistiche, indicatori.
- Attività di divulgazione interna.
- Presentazioni in differenti forum.

Gli strumenti usati sono stati:

- Sito web.
- Applicazioni per dispositivi mobili.
- Incentivi attraverso un sistema di valuta sociale che valorizza "beni inattivi".
- Comunicazioni attraverso volantini, poster, lip dub, comunicati stampa, pubblicità alla radio, reportage sulle televisioni locali, regionali e nazionali, video promozionali su YouTube, presentazioni, conferenze, ecc.

L'iniziativa FESEDIT è stata sviluppata dal Centro EASY (membro del network TECNIO) dell'Università di Girona, assieme al Green Office dell'Università.

La piattaforma è stata anche usata per eventi speciali che hanno coinvolto la mobilitazione di un gran numero di persone con l'inserimento di un pulsante "edit" sulle pagine web, in modo da fornire informazioni su questi eventi.



Indicatori

Gli indicatori 2015-16 mostrano che la comunità UdG consiste di 857 utenti registrati che hanno condiviso 2.520 viaggi, risparmiando 14,8 t di emissioni di CO2.



Risultati

- Accettazione molto buona del servizio tra gli studenti, buona tra gli insegnanti e lo staff amministrativo e di servizio.
- L'esperienza è stata ripetuta in altre comunità di utenti: sede territoriale della Generalitat (Governo) della Catalogna a Girona (900 impiegati) e altre università spagnole (URV, UPC, UB, UZar).
- Riduzione delle emissioni di CO2 in rapporto ad altri mezzi di trasporto.
- Supporto del consiglio comunale della città di Girona che ha incluso l'iniziativa nel Piano di Mobilità Urbana Municipale, riservando posti auto alle persone che usano tale servizio.



Costi

Attuazione del servizio:

- 16.000 €.
- Costi annuali: 2.000 € aggiornamenti + manutenzione.



Finanziamenti

- Finanziamento da parte del Ministero dello Sviluppo.
- Risorse interne del Piano di Consapevolezza Ambientale UdG.



Conclusioni

La piattaforma Fesedit offre una risposta sostenibile agli aspetti ambientali causati dalle abitudini dei viaggi obbligatori, riducendo le emissioni pro capite. Da un punto di vista sociale ed economico, incrementando considerevolmente il tasso di occupazione medio a 1,3 persone per veicolo, le spese associate al viaggio diminuiscono, producendo un beneficio economico positivo per i partecipanti.

In ogni caso, stando al sondaggio annuale sulla mobilità della UdG (2015), l'11% della comunità universitaria condivide le autovetture, equivalenti a circa 1.650 persone e quasi raddoppiando il numero di persone registrate a Fesedit. Questo indica che l'incentivo di poter posteggiare a pochi minuti dal campus non incoraggia gli utenti a registrarsi sulla piattaforma (una caratteristica è quella di autorizzare il posteggio più vicino ai centri universitari).

Questa situazione significa che, in generale, per avanzare verso un nuovo modello di mobilità basato sulle alternative di un uso dei veicoli privati individuale e inconsapevole, l'attuazione di iniziative di mobilità sostenibile deve essere accompagnata da minori aspettative, da parte degli utenti, di trovare posto in zone vicine ai campus universitari.

 Immagini

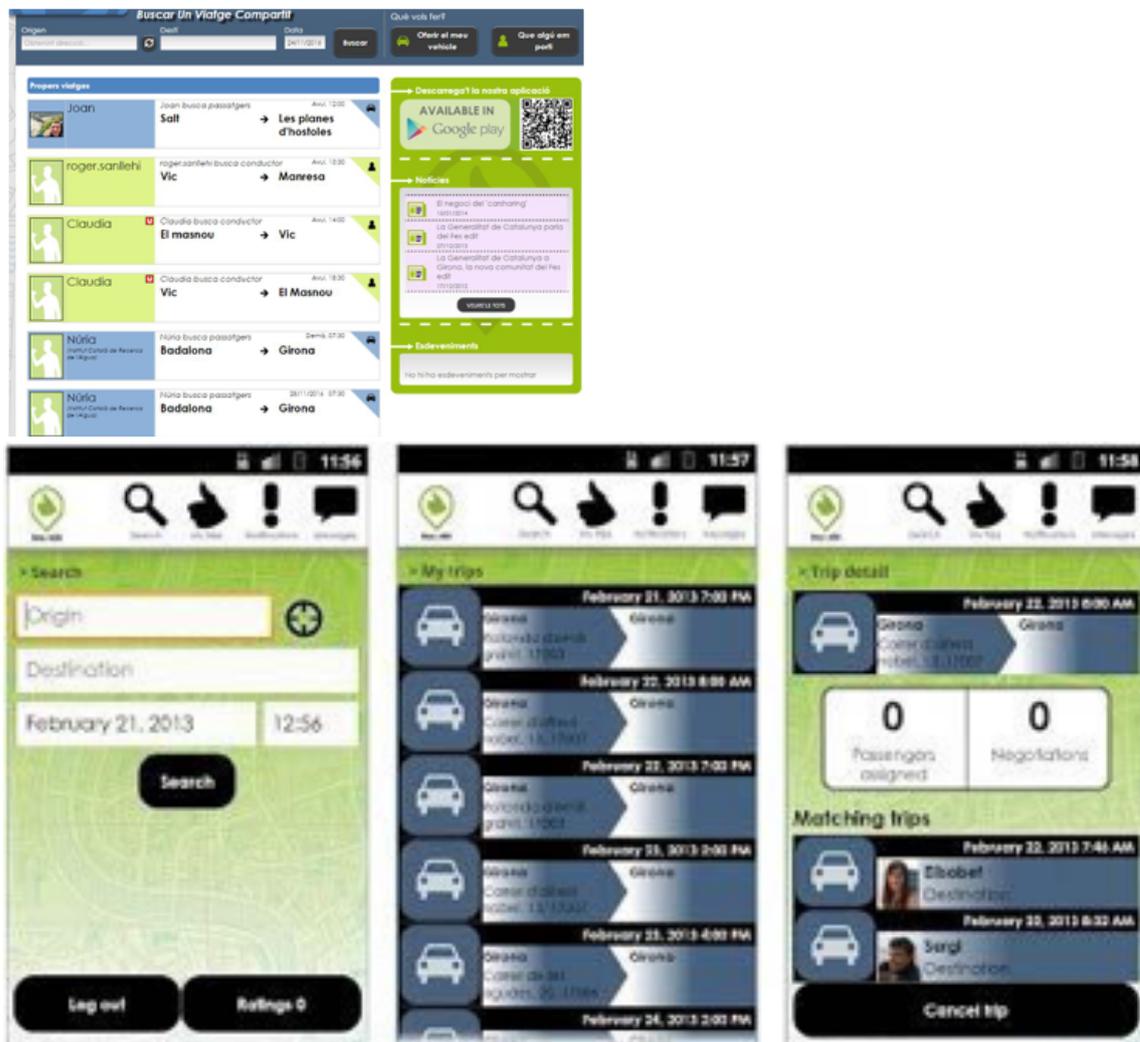


Fig. 1. Screenshots dell'app di CAR-SHARING

 Link

- <http://www.udg.edu/ov/>
- <http://mapscloud.udg.edu/itinerarissaludables/>
- <http://www.udg.edu/tabid/20846/activitat=24>

 Referente

Pep Juandó
Green Office
oficinaverda@udg.edu

Progetto USALe

2012

 **Università**
Università di Salamanca (USAL)
Nazione
Spagna

Collocazione 
Urbana

Dimensione 
30,000-40,000

Responsabile 
Green Office

Sommario

Acquisizione di furgoncini elettrici per i servizi universitari e l'attuazione di un network di stazioni di ricarica.

Obiettivi

- Attuare la mobilità elettrica nelle operazioni USAL.
- Promuovere l'uso dei veicoli elettrici a livello istituzionale e usarlo come modello per gli altri settori (amministrazioni, aziende, individui, ecc.).
- Ridurre le emissioni di gas serra (GHGs) generati dall'università.
- Favorire la riduzione di inquinamento acustico e atmosferico a livello locale.
- Usare il progetto come esempio e risorsa educativa per la comunità universitaria e la società in generale.

Stakeholders

- IBERDROLA S.A.
- Autorità Locale dell'Energia della Castiglia e León (EREN).

Premessa

Nell'arco degli ultimi decenni, questioni quali la dipendenza dalle forniture di energia straniera, specialmente tra le nazioni europee, insieme agli evidenti effetti dei cambiamenti climatici associati alle emissioni di gas serra e i problemi di crescita da tutte le aree della società, hanno portato all'attuazione di politiche mirate alla gestione razionale delle risorse e allo sviluppo tecnologico come alternative all'attuale modello energetico.

"USALe" (USAL electric) è il progetto dell'Università di Salamanca per la progettazione, l'attuazione e la gestione della mobilità elettrica inclusa nella sua gestione quotidiana (S.P. 8.2. Universal intercampus accessibility and mobility, "Studii Salamantini" Campus of International Excellence).



Descrizione

In questo contesto, l'Università di Salamanca ha intrapreso due iniziative pionieristiche in risposta agli obiettivi indicati dalle sue politiche ambientali sulla mobilità elettrica:

- L'acquisto di una flotta di 5 furgoncini elettrici per i servizi di posta interna (Segreteria Generale), manutenzione (Unità di infrastruttura tecnica) e trasporto di beni e persone tra i campus universitari "Salamanca city" e "Villamayor de la Armuña".
- L'attuazione di una rete per la ricarica di veicoli elettrici appartenenti all'università attraverso i diversi campus, con l'idea di estenderne la copertura agli utenti privati all'interno della comunità universitaria.

Nell'ottobre 2012 è avvenuta la messa in funzione dei veicoli elettrici USAL; a giugno 2014 è stata inaugurata la rete di ricarica "USALe" per veicoli elettrici.

Le attività sviluppate per compiere queste azioni sono state le seguenti:

- Studio di fattibilità per l'introduzione dei veicoli elettrici presso l'Università di Salamanca (2010).
- Acquisizione di 5 furgoncini elettrici (Renault Kangoo Z.E.).
- Installazione di punti di ricarica nel posteggio "Botanico" (Campus di Scienze USAL).
- Addestramento dello staff coinvolto (autisti, manager, meccanici, ecc.).
- Consegna dei veicoli (ottobre 2012).
- Assistenza e controllo usando gli indicatori proposti.

- Attività di promozione e conoscenza (partecipazione a seminari locali, conferenze, ecc.).
- Progetto e installazione della rete di ricarica di veicoli elettrici (USALe Network).
- Inaugurazione e apertura nella rete USALe (giugno 2014).
- Installazione e messa in funzione della rete USALe (5 punti di ricarica su 4 campus USAL).
- Studio sull'accorpamento dei veicoli privati all'interno della comunità universitari (progetto pilota) e sviluppo della procedura di gestione della rete USALe.



Indicatori

- Chilometri / anno.
- Kg CO2 / anno.
- Chilometri / €.

Risultati

L'impiego di veicoli elettrici è stato considerato un sistema molto più amico dell'ambiente non solo perché è associato a una considerevole riduzione di inquinamento e rumore rispetto ai veicoli con motore a combustione interna, ma anche perché può contribuire a migliorare la stessa immagine dell'università.

Mostrando un'immagine di rispetto e attenzione verso l'ambiente, si spera che altre istituzioni e organizzazioni seguano l'esempio fornito.

I veicoli elettrici attualmente disponibili sul mercato sono considerati tecnicamente accettabili per un uso urbano e periurbano che non ecceda i 100 km/giorno, con un'autonomia limitata dalla capacità delle batterie. Questi veicoli richiedono anche la disponibilità di punti di ricarica compatibili per assicurarne la ricarica.

Il costo attuale di questo tipo di veicoli è considerevolmente più elevato rispetto ai modelli convenzionali, ma sono disponibili delle sovvenzioni per il loro acquisto.

Deve essere considerato anche il costo dei dispositivi di ricarica. Il funzionamento dei veicoli elettrici è considerato economicamente sostenibile per più di 12.000 km/anno, in quanto le batterie sono noleggiate e implicano una spesa mensile prefissata. Sulla base di questo utilizzo annuale (12.000 km), un veicolo elettrico genera risparmi come risultato tra la differenza di costo tra i kWh elettrici e gli equivalenti kWh del carburante di un veicolo convenzionale. Inoltre, i costi di manutenzione e le tasse di un veicolo elettrico sono circa il 50% in meno di quelli di veicoli convenzionali con caratteristiche simili.

I risultati ottenuti indicano una riduzione delle emissioni di gas serra (rapportati alla CO₂) di circa 10 tonnellate fino al 2015 rispetto all'equivalente dei veicoli convenzionali (fig. 1). Inoltre, il 100% di emissioni locali e inquinamento acustico è stato eliminato, parallelamente a un miglioramento delle condizioni lavorative degli autisti coinvolti.

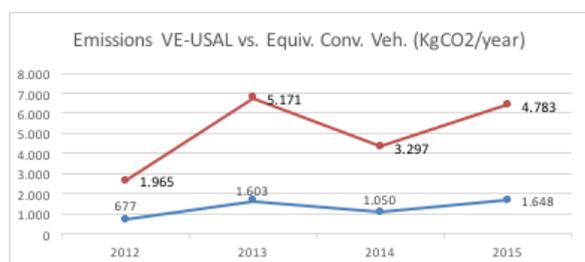


Fig. 1. Emissioni reali dei furgoncini elettrici USAL (blu) paragonate ai veicoli convenzionali equivalenti (rosso) (180 g di CO₂/km). Il periodo analizzato (2012-2015) rappresenta risparmi di 10.238 kg di CO₂

Costi

181.599,99 €.

Finanziamenti

- Programma del Campus dell'Eccellenza Internazionale.
- Finanziamenti privati (Iberdrola S.A.).

Conclusioni

Il veicolo elettrico è un'opzione eccellente per gli spostamenti urbani e periurbani, specialmente per il trasporto di beni e persone tra i differenti campus.

Uno studio dettagliato è richiesto per definire correttamente i parametri e la fattibilità dell'integrazione della mobilità elettrica nelle università. Questioni quali caratteristiche geografiche, necessità di trasporto, frequenza dei viaggi, distanze giornaliere e accumulate con gli spostamenti, possono costituire dei punti chiave quando si deve decidere tra diverse opzioni disponibili sul mercato.

Ulteriori considerazioni vanno fatte per i punti di ricarica e per i costi di noleggio delle batterie al momento di calcolarne la fattibilità economica.

 Immagini

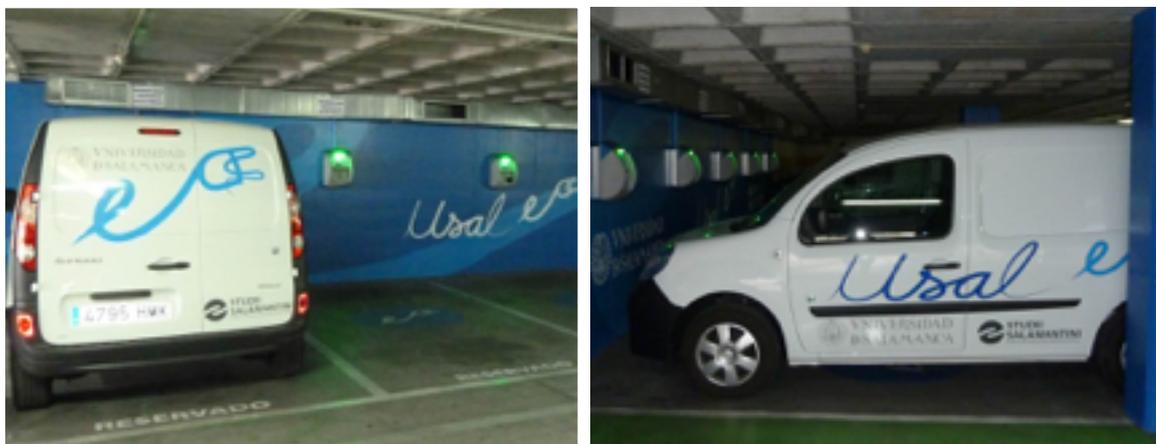


Fig. 2. Furgoncini elettrici e posti auto adattati a punti di ricarica presso l'Università di Salamanca



Fig. 3. Punti di ricarica per veicoli elettrici della rete USALe



Fig. 4. Logo del progetto USALe

 Link

Non disponibile.

 Referente

Javier Carbonero Ciria
Green Office USAL
jcarbonero@usal.es

Corsi di guida efficiente

2011

 **Università**
Università di Valladolid
Nazione
Spagna

Collocazione 
Urbana

Dimensione 
20,000-30,000

Responsabile 
Ufficio per l'Ambiente, Qualità e Sostenibilità

Sommario

Vari corsi di guida efficiente gratuiti in collaborazione con l'Autorità Regionale per l'Energia, per l'intera comunità universitaria, inclusi docenti, ricercatori, staff amministrativo, di servizio e studenti.

Obiettivi

I corsi di guida efficiente sono stati ideati per ridurre i consumi di energia associati all'uso di veicoli privati. Sono anche mirati a migliorare il comfort e la sicurezza, riducendo i costi di manutenzione e le emissioni di CO2 in atmosfera.

Stakeholders

EREN (Autorità locale per l'energia).

Premessa

Non disponibile.



Descrizione

L'applicazione di alcune semplici tecniche può portare a risparmiare fino al 15% di carburante. In termini generali, un guidatore che percorre 15.000 chilometri all'anno può risparmiare circa 200 euro. Una guida efficiente migliora il comfort e la sicurezza in quanto è basata su una guida prudente che riduce i consumi di carburante, costi di manutenzione ed emissioni di CO₂ in atmosfera.

Per i corsi è stato firmato un contratto con scuole di guida specializzate nella guida efficiente, in modo da fornire istruttori e veicoli. La gestione delle risorse umane è stata portata avanti dallo staff dell'Ufficio per la Qualità Ambientale.

Ogni corso è stato tenuto a un massimo di 3 studenti da un istruttore specializzato ed era strutturato nel modo seguente:

1. Presentazione del corso (durata approssimativa di 5-10 minuti).
2. Prima guida attorno al circuito usando ognuno il proprio stile. Ogni studente ha guidato per circa 20 minuti e sono stati registrati parametri quali velocità e consumo di carburante.
3. Teoria in aula per spiegare i concetti basilari della guida efficiente. Durata approssimativa di 90 minuti.
4. Dimostrazione di guida: l'istruttore ha seguito lo stesso percorso, spiegando i concetti in modo che gli studenti potessero avere esperienza in merito. Durata approssimativa di 20 minuti.
5. Seconda guida attorno al circuito: ogni studente ripete lo stesso percorso iniziale dopo aver ricevuto l'addestramento. Gli stessi parametri sono stati registrati e confrontati

con quelli iniziali. Durata del circuito per ogni studente: 20 minuti.

6. Analisi dei risultati e conclusioni (da 15 a 40 minuti). I dati (individuali e collettivi) sono inseriti in un computer e i risultati analizzati brevemente.



Indicatori

Numeri di corsi erogati, grado di soddisfazione.



Risultati

Ampio apprezzamento per un'offerta completamente coperta. Questo corso è stato reso disponibile a 120 persone del campus di Valladolid e 20 persone del campus di Palencia. È stato presentato per diversi anni consecutivi.



Costi

10,000 euro.



Finanziamenti

EREN e Università di Valladolid.



Conclusioni

Non disponibile.

 Immagini



Fig. 1. Poster usato per promuovere i corsi di guida

 Link

<http://www.uva.es/export/sites/uva/7.comunidaduniversitaria/7.09.oficinacalidadambiental/index.html>

 Referente

Eva Hernández e Cristina Cano
oficina.calidad.ambiental@uva.es

Gestione della flotta

2015

 **Università**
Università di Oxford
Nazione
Regno Unito

Collocazione 
Urbana

Dimensione 
30.000 - 40.000

Responsabile 
Mobility manager

Sommario

Per ridurre la carbon footprint dell'università, la flotta viene gradualmente rimpiazzata con veicoli a emissioni ultra basse, qualora esistano veicoli idonei.

Obiettivi

Incrementare il numero di veicoli a basse emissioni all'interno del parco auto dell'università.

Stakeholders

Dipartimenti universitari.

Premessa

Non disponibile.



Descrizione

Nella sua strategia dei trasporti, l'università ha constatato che la sua flotta ha circa 70 motociclette, auto e furgoncini che possono potenzialmente essere sostituiti, nel lungo periodo, con veicoli elettrici o ibridi. Attraverso un esame dell'uso della flotta corrente, è stato possibile identificare i principali siti di attività, le distanze coperte giornalmente, capacità di carico e la portata effettivamente necessaria, identificando quei veicoli che potessero essere sostituiti in maniera incrementale con opzioni a basse emissioni.

Adesso, l'università sta aumentando l'utilizzo di veicoli a emissioni ultra basse (ULEV) nella flotta di 148 veicoli, condividendoli.



Indicatori

Numero di veicoli a emissioni ultra basse in uso.



Risultati

- 10 ULEV (completamente elettrici).
- 7% dei veicoli in circolazione sono ULEV a zero emissioni.

 Costi

Variano in base al veicolo. Il Goupil G5 costa circa £30.000.

 Finanziamenti

Finanziati dal Green Travel Fund (utili ipotecati dai pedaggi del posteggio locale per lo staff) e dai fondi di dipartimento. Il Green Travel Fund ha allocato circa £45.000 per supportare i dipartimenti nel rimpiazzare la loro flotta con veicoli ULEV.

 Conclusioni

Non disponibile.

 Immagini

Fig. 1. Camioncino elettrico Goupil G5

 Link

<http://www.admin.ox.ac.uk/estates/aboutus/managingtheestate/environmentalsustainabilitytravel/transportstrategy/>

 Referente

Adam Bows
adam.bows@admin.ox.ac.uk

Riduzione della percentuale di auto con solo guidatore a bordo e uso di auto alimentate a benzina

 **Università**
Università della California, Los Angeles (UCLA)
Nazione
Stati Uniti

Collocazione 
Los Angeles, CA

Dimensione 
>70,000

Responsabile 
UCLA Transportation è un'azienda ausiliaria autofinanziata della
UCLA

Sommario

La "UCLA Transportation" riconosce che il pendolarismo tramite automobile è qualche volta l'unica opzione disponibile per i propri associati. Anche in questi casi, però, ci possono essere dei modi per rendere i viaggi più sostenibili.

Obiettivi

Per incentivare a trarre vantaggio dalla capacità delle autovetture e incoraggiare l'uso di alternative ai veicoli a carburante. UCLA.

Stakeholders

Premessa

Guidare da soli verso il campus con un'autovettura tradizionale fa aumentare il traffico e la carbon footprint dell'università. Los Angeles è ai vertici, negli Stati Uniti, per congestione del traffico e scarsa qualità dell'aria. L'UCLA sta lavorando per ridurre il traffico veicolare e migliorare la qualità dell'aria.



Riduzione della percentuale di auto con solo guidatore a bordo e uso di auto alimentate a benzina



Descrizione

Per incoraggiare il carpooling, vengono offerte autorizzazioni al posteggio a prezzo scontato a coloro che dimostrano la volontà di viaggiare con altri per raggiungere il lavoro o le lezioni. Fornire l'infrastruttura per alimentare veicoli a carburanti alternativi in maniera gratuita è anche un modo per incoraggiare l'uso di questi veicoli.



Indicatori

Modalità di suddivisione.

Riduzione della percentuale di auto con solo guidatore a bordo e uso di auto alimentate a benzina

Risultati

53% di veicoli a singolo occupante & oltre l'1% di veicoli con carburanti alternativi.

Costi

Non disponibile.

Finanziamenti

Non disponibile.

Conclusioni

Non disponibile.

Immagini

Non disponibile.

Link

Non disponibile.

Referente

UCLA Transportation
transportation@ts.ucla.edu

Trasporto Multimodale

2015

 **Università**
Università della California, Los Angeles (UCLA)
Nazione
USA

Collocazione 
Los Angeles, CA

Dimensione 
>70,000

Responsabile 

UCLA Il trasporto è gestito da struttura interna ausiliaria di UCLA

Sommario

Promuove diverse tipologie di trasporto in ordine sia all'educazione sia all'incoraggiamento alla comunità del Campus per l'utilizzo di modalità alternative di mobilità da/per il Campus.

Questi modi possono essere usati in congiunzione con altri quando il modo unico non è praticabile.

Obiettivi

Per informare e incoraggiare la comunità del Campus riguardo l'utilizzo dei differenti tipi di trasporto per un particolare pendolarismo quando una unica modalità di trasporto non è sostenibile o risulta inefficiente, con lo scopo di incrementare l'utilizzo di sistemi alternative di trasporto.

Stakeholders

UCLA.

Premessa

Stanti le abbondanti opzioni alternative di trasporto esistenti, combinate con le vantaggiose promozioni del trasporto di UCLA, sono praticabili due o più modalità di trasporto da/per il Campus anche a disposizione delle diverse componenti di utenza dell'università.



Descrizione

Diverse sono le opzioni di coinvolgimento esistenti nel trasporto intermodale da/per il Campus. Per esempio I pendolari possono utilizzare la bicicletta fino alla fermata del bus, prendere l'autobus, mentre la bicicletta è ancorata alla apposite rastrelliera; I pendolari possono prendere il treno -expo o la linea metropolitan viola verso la parte occidentale di Los Angeles, e completare il tragitto con il bus.

UCLA sta lavorando per identificare quali nuove tecnologie e modelli di definizione del costo dei parcheggi offrano migliore flessibilità ai consumatori nell'utilizzo di modi multipli di spostamento, con l'obiettivo di incoraggiarli a incrementare un uso sostenibile dei trasporti permettendo di utilizzare l'auto solo quando convenientemente necessario.

Le innovazioni tecnologiche per i parcheggi sono risultate opportune a strutturare e implementare un sistema di parcheggio che incontra meglio le richieste individuali degli utenti, seplificando l'esperienza di parcheggio e concorrendo alla riduzione delle emissioni di gas.

Il programma Bruin Commuter Park prevede il dimezzamento del costo giornaliero della sosta per gli utenti che utilizzano modalità alternative di trasporto, in aggiunta ci sono opzioni flessibili di parcheggio che mirano a migliorare i livelli di servizio per questa tipologia di utenza.



Indicatori

Numero gruppi per tipologia modale.



Risultati

47% degli impiegati con modalità di spostamento alternative.

 Costi

Non disponibile.

 Finanziamenti

Non disponibile.

 Conclusioni

I pendolari desiderano opzioni flessibili.

 Immagini



Fig. 1. Rastrelliera su bus

 Link

<http://beagreencommuter.com/>

 Referente

Renee Fortier, Executive Director of UCLA Transportation.

Educazione alla gestione della Mobilità all'Università Tecnologica di Cracovia

2010

 **Università**
Cracow University of Technology
Nazione
Polonia

Collocazione 
Centro urbano
Dimensione 
10,000-20,000
Responsabile 
Nessuna

Sommario

Cracow University of Technology fornisce agli studenti di Ingegneria civile (trasporto e uso del suolo) di corsi di gestione della mobilità. Gli studenti hanno la possibilità di scrivere una tesi triennale e una tesi magistrale su argomenti riguardanti la gestione della mobilità e possono prendere parte al gruppo di studenti che si occupa delle questioni connesse ai problemi legati al trasporto.

Il Dipartimento dei sistemi di trasporto insieme con il gruppo degli studenti organizza workshop permettendo agli studenti di lavorare sui problemi reali quali il servizio di trasporto durante la giornata mondiale della gioventù di Cracovia o la ricostruzione delle principali strade della città. I rappresentanti delle autorità di trasporto, gli operatori, e altre entità partecipano fornendo apporto professionale e allo stesso tempo beneficiano delle idee sviluppate dagli studenti.

Obiettivi

- Imparare dal funzionamento del sistema dei trasporti esistente e dalla soluzione dei problemi.
- Maturare esperienza e pratica nel risolvere i reali problemi di trasporto con l'assistenza di professionisti del settore.

Stakeholders

- Studenti di Ingegneria civile (trasporti e uso del suolo).
- Municipalità, autorità di trasporti e altri soggetti implicati con la rete dei trasporti.

Premessa

Non disponibile.



Descrizione

L'educazione alla gestione della mobilità della Cracow University of Technology viene svolta in diversi modi:

1. Dal 2010 Cracow University of Technology offre corsi di gestione della mobilità rivolti agli studenti di sistemi di trasporto (Urban Transport specialty) e dal 2015 rivolto agli studenti di Ingegneria civile (trasporti e uso del suolo). Il programma del corso consiste nei seguenti punti:

- Problemi esistenti legati al trasporto.
- Fondamenti di gestione della mobilità.
- Caratteri ed esempi di strumenti soft.
- Caratteri ed esempi di strumenti hard.
- Integrazione della pianificazione trasporti- uso del suolo
- Piani di mobilità dedicati ai principali generatori di traffico, quali poli di impiego, scuole, centri commerciali.

Per praticare gli specifici problemi relativi a questo argomento gli studenti sono obbligati a selezionare un polo generatore di mobilità. Il progetto include una descrizione dettagliata, che comprende i problemi del trasporto e la ricognizione delle reti di trasporto anche al fine di proporre misure per indurre cambiamenti nei comportamenti degli utenti del trasporto, e valutare opzioni di implementazione del servizio.

In aggiunta, gli studenti prendono parte a una speciale simulazione di workshop agendo nel ruolo di rappresentanza dei differenti stakeholders (comunità locali, autorità di trasporto, operatori del trasporto, associazioni ambientaliste, imprenditori locali...) e ricercare forme di compromesso sulle soluzioni per il sistema dei trasporti d'area futuro. In questo modo possono imparare le desiderata dei diversi stakeholders e come condurre il processo partecipativo.

Gli studenti hanno la possibilità di scrivere la propria tesi basandosi sulle conoscenze acquisite nel percorso di studio applicato.

Corsi e tesi offerti agli impiegati da parte del Dipartimento di sistema dei trasporti.

2. Pochi anni fa il gruppo di studenti del trasporto fu fondato per unire chi fosse interessato alle questioni relative al trasporto e ai volontari interessati al tema.

Gli studenti si incontrano ogni mese e all'inizio di ogni semestre pianificano le loro attività. Lavorano su questioni reali, qualche volta questi problemi sono legati alle osservazioni fatte dagli studenti su alcuni elementi malfunzionanti e qualche volta questo coordinato dall'autorità dei trasporti in Cracovia o da compagnia di gestione

servizi private (strumenti per trasporto ciclistico, pianificazione...).

Nell'Anno Accademico 2016/2017 esistevano 64 membri divisi in diverse sezioni tematiche: mobility management, pianificazione uso del suolo, trasporto pubblico, rete ciclabile, gestione sosta.

A fine semestre si tiene presentazione dei progetti sviluppati. Gli studenti predispongono rapporti di lavoro individuali sul lavoro svolto.

Talvolta i rappresentanti degli operatori di trasporto o le autorità, in aggiunta ad alcuni soggetti, vengono coinvolti nelle presentazioni degli studenti. Alcuni progetti riguardano misure che potrebbero risultare interessanti per incrementare la pedonalità

Ogni anno i gruppi organizzano la conferenza nazionale degli studenti dei gruppi di trasporto, gli studenti pubblicano i propri lavori e li presentano in conferenza nazionale/internazionale.

Il gruppo è supportato dalle strutture del Dipartimento di Sistemi di Trasporto.

3. Dal 2015 il Dipartimento di Sistemi di Trasporto insieme con gli studenti del gruppo di trasporto sopra descritti organizza workshop per studenti con diversi stakeholders (2-4 giorni fuori Cracovia). Gli studenti lavorano su questioni applicate e devono ricercare soluzioni; gli esperti, del settore trasporti e di settori implicati, sono coinvolti condividendo le proprie esperienze e supportando il lavoro degli studenti. I risultati sono poi presentati alle autorità regionali e locali e ad altri soggetti interessati.

Importante menzionare che uno degli workshop ha avuto grande successo ed è stato fortemente visibile nei media locali. Gli studenti, insieme con gli esperti dei diversi ambiti, non solamente professionisti del trasporto, ma anche forze di polizia, vigili del fuoco, autorità religiose ecc.. hanno lavorato sui complessi problemi dei servizi di trasporto per la giornata mondiale della gioventù che ha avuto luogo a Cracovia nell'estate 2016. Il workshop è stato organizzato sei mesi prima dell'evento. Cracovia per l'evento ha ricevuto un numero di visitatori pari al doppio dei suoi abitanti. La gestione dei trasporti è una sfida reale, e il risultato del lavoro degli studenti è stato presentato all'autorità provinciale e tale lavoro ha costituito una base di riferimento per la programmazione dell'evento.

Sono stati organizzati 4 workshop dall'autunno 2015 alla fine del 2016. Tutti e 4 si sono occupati di problemi di trasporto presenti nella città, anche su sollecitazione della Municipalità di Cracovia.



Indicatori

- Numero di studenti che hanno preso parte alle classi.
- Numero di workshop organizzati.
- Numero di studenti che hanno preso parte agli workshop.
- Numero di studenti del gruppo di trasporto degli studenti STG.



Risultati

- Dal 2010 circa 150 studenti di trasporto e dal 2015 circa 70 studenti dell'uso del suolo hanno preso parte al percorso.
- 4 workshop tematici organizzati con la partecipazione di 200 studenti.
- Il numero di studenti cresce ogni anno, il gruppo ha 64 membri nell'AA 2016/17.



Costi

Koszty związane z organizacją warsztatów:

- Affitto alloggi.
- Accommodation (solo se organizzato fuori città).
- Catering.
- Costi materiali di lavoro.



Finanziamenti

- Da quando il corso di mobility management è parte del programma formativo tutte le spese sono coperte dal Ministero dell'Istruzione.
- Spese relative ai workshop sono parzialmente coperte dai fondi dell'Università e in parte dipendono dal tema del workshop e da chi sostiene tale percorso.



Conclusioni

- La via privilegiata per imparare è lavorare con modalità workshop su problemi reali, coinvolgendo gli stakeholder interessati ai diversi temi affrontati.
- Le opportunità per gli studenti di apprendere sul campo e gli insegnamenti derivanti dall'applicazione a casi reali con modalità partecipative e inclusive.
- Il successo dei moduli educativi è ritrovabile nella formula che comprende, unitamente ai corsi standard, workshop con gruppi di studenti, modalità che richiede uno sforzo aggiuntivo da parte degli insegnanti.
- La possibilità di confrontarsi direttamente con i professionisti e gli operatori della mobilità.
- L'organizzazione degli workshop favorisce la crescita degli studenti in ordine a capacità di organizzazione e integrazione.

 Immagini



Fig. 1. Partecipanti a workshop. Gruppo studenti di trasporto

 Link

Non disponibile.

 Referente

Katarzyna Nosal
Cracow University of Technology
knosal@pk.edu.pl

Avvicinarsi al trasporto sostenibile dalle idee alla pratica

 **Università**
University of California, Los Angeles (UCLA)
Nazione
USA

Collocazione 
Los Angeles, CA

Dimensione 
>70,000

Responsabile 

UCLA Transportation è un'impresa ausiliaria autogestita della UCLA

Sommario

Piuttosto che organizzare e creare soltanto politiche per un trasporto sostenibile l'Università lavora ad educare la comunità del Campus alla sostenibilità del viaggio e a creare una cultura consapevole e a supportarlo.

Obiettivi

Creare una cultura della sostenibilità dei trasporti offre opportunità di ricercare soluzioni innovative per il Campus e per i diversi dipartimenti e insieme offrire agli studenti occasione di accrescere le proprie esperienze.

Stakeholders

UCLA.

Premessa

Occasione di incremento delle occasioni di ricerca dell'Università e miglioramento della consapevolezza collettiva riguardo le scelte di mobilità.



Avvicinarsi al trasporto sostenibile dalle idee alla pratica



Descrizione

- Migliorare la consapevolezza sulle questioni relative al trasporto, stimolare la discussione e disseminare informazioni nella UCLA Community.
- Coinvolgere la comunità del campus nelle discussioni sui trasporti tramite il web, i blogs e i social media.
- Fornire agli studenti conoscenze sul sistema dei trasporti sostenibile che concorra alla crescita personale e ai comportamenti in genere.
- Permeare gli studenti di una cultura di mobilità che li accompagni per tutta la loro vita e costituisca un precedente cui riferirsi nei loro comportamenti personali.
- Avvicinare i percorsi di studio dei ragazzi con le realtà di mercato.
- Lavorare con il programma di educazione alla sostenibilità e ingaggiare il gruppo d'azione degli studenti per progetti di trasporto sostenibile.
- Coinvolgere altri gruppi di studenti del campus legati al trasporto e incoraggiare sforzi applicativi e progettuali.
- Utilizzare le risorse UCLA per iniziative di miglioramento degli obiettivi del campus relativamente ai trasporti.
- Lavorare con gruppi di studenti e connettere risorse con le iniziative per il trasporto sostenibile.



Indicatori

Numero di studenti partecipanti al progetto per anno.

 Risultati

Non disponibile.

 Costi

Non disponibile.

 Finanziamenti

Non disponibile.

 Conclusioni

Non disponibile.

 Immagini

Non disponibile.

 Link

Non disponibile.

 Referente

Non disponibile.

Promozione del Curriculum in Mobilità Urbana Sostenibile/pulita presso l'Università di Koprivnica

 **Università**
Università di Koprivnica
Nazione
Croazia

Collocazione  -
Dimensione  >70,000
Responsabile  -

Sommario

L'Università di Koprivnica è stato il primo istituto educativo della parte sud-orientale dell'Europa ad offrire un programma sulla mobilità urbana sostenibile/pulita. Il programma incoraggia la cooperazione transfrontaliera nelle regioni e fornisce il quadro di riferimento alle città per i Piani della Mobilità Urbana Sostenibile.

Obiettivi

I principali obiettivi di queste misure erano di:

- Incrementare il profilo della mobilità urbana sostenibile nelle città e nelle regioni più estese.
- Pianificare un programma universitario in mobilità urbana pulita.
- Incoraggiare la cooperazione transfrontaliera e garantire l'apprendimento tra città partner e le altre realtà.

Stakeholders

- Governo di Koprivnica.
- Partner universitari.

Premessa

Non disponibile.



Promozione del Curriculum in Mobilità Urbana Sostenibile/pulita presso l'Università di Koprivnica



Descrizione

La nuova Università di Koprivnica punta ad essere il primo istituto educativo nel Sud-Est dell'Europa ad offrire un programma in mobilità urbana pulita. In questo modo, essa può offrire l'opportunità di formare le nuove generazioni di professionisti del trasporto in questa area geografica, fornendo loro un nuovo set di tecniche innovative e associate a conoscenza che possono aiutare a modificare i paradigmi nella pianificazione dei trasporti attraverso l'Europa e gli nei territori degli Stati Membri.

Il programma mira a incoraggiare la cooperazione transfrontaliera e garantire l'apprendimento tra la città di Koprivnica e le altre città nelle regioni internazionali e di fornire le basi per lo sviluppo dei piani di Mobilità Urbana Sostenibile poiché il curriculum è elaborato attorno al SUMP come struttura. Questo potrà aiutare a diffondere il concetto di ingegneria e pianificazione dei trasporti nella regione.

Durante la fase di preparazione sono state eseguite le seguenti attività:

- Stabilita la cooperazione tra i partner universitari di Lund, Ljubljana, Zagreb e della sezione regionale della Veszprem University di Nagykanizsa così come con le università afferenti le città partner di DYN@MO: la Technical University di Aachen, L'Università di Gdansk e l'Università di Lund.
- Sintetica presa in esame dei curricula esistenti in materia di mobilità urbana sostenibile/pulita proposti in altri stati membri dell'Unione europea.
- Identificazione e analisi di best-practice.

Nella fase di implementazione sono state eseguite le seguenti attività:

- Sviluppo dei curriculum in inglese – sviluppo dei concetti – con la realizzazione di moduli

descrittivi dettagliati, la definizione della struttura dei programmi, la definizione delle metodologie di apprendimento e valutazione degli studenti. Tutto questo per produrre un programma che fosse fortemente compatibile con l'European Credit Transfer System, in linea con il Bologna Agreement utilizzando l'input del Centro SUMP. I materiali didattici (esercizi con tutorial, visite in loco, dispense e slides) non sono stati prodotti come parte di questa misura.

- Raccolta di osservazioni da parte dei potenziali studenti e esperti in merito al programma proposto e loro conseguente modifica (sulla base delle osservazioni). Il programma è stato testato con un intenso percorso di verifica per i potenziali studenti.
- Validazione del programma attraverso il sistema universitario Croato in modo da ricevere l'approvazione del Governo.



Indicatori

Non disponibile.



Risultati

Output tangibili:

- Istituzione di un comitato di esperti.
- Predisposizione e verifica dei curriculum.
- Implementazione dei curriculum.

Risultati attesi tra il breve e medio termine:

- Piano di sviluppo del curriculum.
- Raccolta di esempi di best-practice.
- Sviluppo delle proposte di curriculum.
- Verifica e modifica delle proposte di curriculum.

Risultati attesi tra il medio e lungo termine:

- Implementazione del curriculum.
- Traduzione del curriculum in lingua.
- Promozione a livello regionale e nazionale del curriculum e dell'università.



Costi

Non disponibile.



Finanziamenti

Non disponibile.



Conclusioni

Non disponibile.



Immagini

Non disponibile.



Link

<http://civitas.eu/content/development-curriculum-clean-urban-mobility-university-koprivnica>



Referente

Kristina Cvitic
kristina.cvitic@koprivnica.hr
Measure leader – City of Koprivnica

Business Travel – Oxonbike bike sharing e altre misure

2015

 **Università**
Università di Oxford
Nazione
Regno Unito

Collocazione 
Urbana
Dimensione 
30,000-40,000
Responsabile 
Mobility Manager

Sommario

L'Università sta cercando i modi per ridurre l'impronta di carbonio del proprio personale e soddisfare le esigenze di mobilità per lavoro relative al collegamento dei suoi siti attraverso la città, grazie al bike sharing garantito da Oxonbike e ad altre misure.

Obiettivi

Ridurre le emissioni di CO2, andando incontro alle esigenze di mobilità per ragioni di lavoro e consentire al personale di lavorare in maniera "più intelligente".

Stakeholders

- Oxford University Hospitals NHS Foundation Trust.
- Oxford Health NHS Trust.
- Oxford Hourbike.

Premessa

Non disponibile.



Business Travel – Oxonbike bike sharing e alter misure

2015



Descrizione

L'università sta investendo nello schema di bike sharing proposto da Oxonbike e nell'implementazione delle biciclette elettriche per servire le sedi universitarie. Si sta aumentando il numero di parcheggi per biciclette. Si punta a lavorare in modo flessibile, includendo lavori "compressi" e svolti in ambito domestico (in base alle specifiche esigenze del Dipartimento), tele- e video-conferenze, evitano la necessità di viaggiare e consentono al personale di lavorare in modo più "intelligente".



Indicatori

Numero di noleggi Oxonbike, numero di parcheggi per biciclette, modalità di condivisione per la bicicletta.



Risultati

- A novembre 2016 ci sono stati 11.344 noleggi, 2095 membri che hanno percorso 37.279 miglia a partire da giugno 2014 all'interno del programma Oxonbike (gennaio 2017 640 noleggi di cui 33% e-bike). L'università ha aderito nell'aprile 2015.
- 4000 posti di parcheggio per biciclette.
- La modalità di ciclo condivide il 30% (per il pendolarismo).
- 4000 spazi per la sosta ciclistica.
- Modalità di bike-sharing del 30% (per i pendolari).



Costi

- Oxonbike £ 78,000 dall'Università.
- Oxonbike £ 54,000 dal Governo.
- Oxonbike £ 33,000 da altri partner.



Finanziamenti

Finanziato dal Green Travel Fund (reddito ipotizzato dalle spese di parcheggio per il personale pendolare).



Conclusioni

Non disponibile.



Immagini

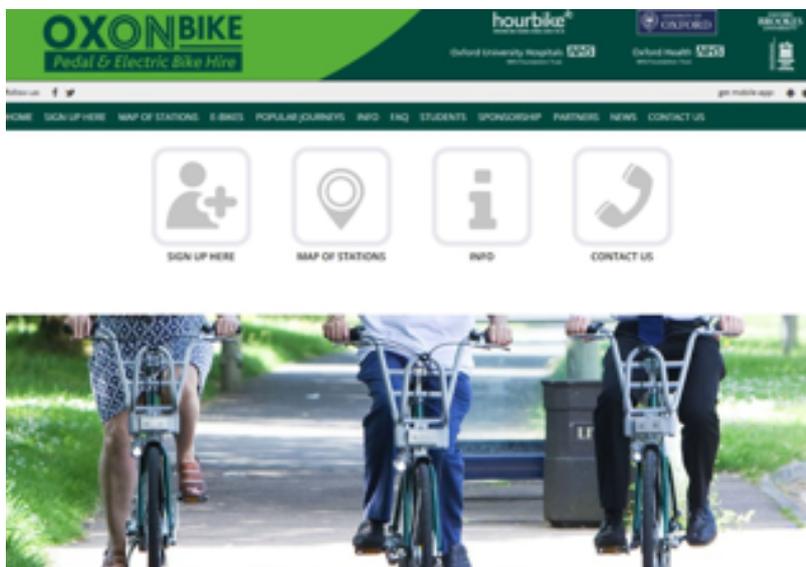


Fig. 1. Website di Oxonbike



Link

- <http://www.admin.ox.ac.uk/estates/aboutus/managingtheestate/environmentalsustainabilitytravel/transportstrategy/>
- <https://www.oxonbikes.co.uk/>



Referente

Adam Bows
adam.bows@admin.ox.ac.uk

Soluzioni di lavoro alternative

 **Università**
Università della California, Los Angeles (UCLA)
Nazione
Stati Uniti

Collocazione 
Los Angeles, CA

Dimensione 
>70,000

Responsabile 

UCLA Transportation è un'impresa ausiliaria autogestita della UCLA

Sommario

UCLA offre programmi di lavoro alternativi e disposizioni per ridurre il numero di viaggi in automobile verso il campus.

Obiettivi

Ridurre la congestione automobilistica, le emissioni e il bisogno di spazi per i parcheggi dentro e attorno al campus.

Stakeholders

UCLA.

Premessa

La tradizionale settimana lavorativa di 40 ore, naturalmente, tende a condurre molto all'uso dell'automobile e a tutte le sue esternalità negative. Dare ai dipendenti la possibilità di spostarsi meno e/o lavorare nella loro abitazione, contribuirà a ridurre l'uso dell'automobile e le correlate esternalità.



Descrizione

Alcuni dipartimenti offriranno ai loro dipendenti gli orari di lavoro 9/80 o 10/40 che consentiranno al dipendente di prendersi un giorno di ferie a settimana ogni due settimane o ogni settimana. Il telelavoro, o il lavoro da casa, sarà fornito anche come opzione da diversi dipartimenti per un giorno selezionato della settimana.



Indicatori

Telelavoro + Settimana Lavorativa Compresa e percentuale di ripartizione modale .



Risultati

Non disponibile.



Costi

Non disponibile.



Finanziamenti

Non disponibile.



Conclusioni

Non disponibile.



Immagini

Non disponibile.



Link

Non disponibile.



Referente

Non disponibile.

Raccolta Dati per un Piano Integrato della Mobilità alla Cracow University of Technology: sondaggio ex-ante e sondaggio ex-post

2005

 **Università**
Cracow University of Technology

Nazione
Polonia

Collocazione 
Centro città

Dimensione 
10,000-20,000

Responsabile 
Nessuno

Sommario

Un piano integrato per la mobilità per la Cracow University of Technology è stato implementato dentro la struttura del progetto EU CiVITAS CARAVEL. Il principale obiettivo del piano della mobilità ha riguardato il cambiamento dei comportamenti trasportistici di lavoratori e studenti verso una mobilità sostenibile.

La prima fase del piano di mobilità ha riguardato la raccolta di dati concernenti i comportamenti e le preferenze trasportistiche:

- Ex-ante l'analisi (prima dell'implementazione del piano di mobilità).
- Ex-post l'analisi (dopo l'implementazione del piano di mobilità).

Obiettivi

- Acquisire conoscenza sui comportamenti e le preferenze di mobilità dei dipendenti e degli studenti.
- Acquisire conoscenze sulle condizioni di viaggio con i mezzi di mobilità sostenibile.
- Ottenere conoscenza dei risultati ottenuti dal piano di mobilità.

Stakeholders

- Autorità della Cracow University of Technology.
- Studenti universitari e dipendenti.

Premessa

La Cracow University of Technology è costituita da vari campus localizzati in differenti aree della città, questo significa che i dipendenti e gli studenti generano ampi flussi di traffico viaggiando tra tali località.

Nel quartiere del campus universitario più ampio, situato a Warszawska, nel centro della città, è stata osservata una grave congestione del traffico. La congestione era la ragione principale del tempo perduto e delle difficoltà di accesso durante lo spostamento pendolare, oltre ad avere un notevole impatto negativo sull'ambiente.

Questa situazione è il risultato della crescente tendenza al possesso di automobili, specialmente tra i giovani. Esisteva anche un problema legato al parcheggio posto in questo campus universitario, situato in una zona dotata di pochi posti auto e con difficoltoso accesso al parcheggio universitario a causa della diminuzione del numero di tali spazi per la sosta. Il numero dei posti auto era stato programmato per essere ulteriormente ridotto a seguito della costruzione di un nuovo edificio della biblioteca, quindi c'era la reale necessità di ridurre le esigenze di parcheggio degli impiegati e degli studenti.

L'idea era quella di incoraggiare i dipendenti e gli studenti a scegliere opzioni di viaggio sostenibili rispetto all'uso di un'auto personale o, comunque, orientandoli verso la condivisione dell'automobile. L'idea del piano di mobilità è stata implementata secondo la descrizione a seguire.

Raccolta Dati per un Piano Integrato della Mobilità alla Cracow University of Technology: sondaggio ex-ante e sondaggio ex-post

2005



Descrizione

Analisi Ex-ante

La prima fase del piano di mobilità ha riguardato la raccolta di dati rispetto al comportamento e le preferenze trasportistiche. Nel 2006 è stata condotta l'analisi che ha identificato la situazione ex-ante. In totale hanno preso parte a questa ricerca 530 impiegati e 750 studenti con frequenza giornaliera e 750 studenti con frequenza non giornaliera.

Sono stati raccolti i dati relativi alla ripartizione modale e le ragioni relative alla modalità di trasporto scelto, insieme ai dati sui fattori che incoraggiano l'utilizzo della bicicletta, dei trasporti pubblici e del carpooling. I risultati hanno mostrato che i membri della "comunità universitaria" utilizzavano il trasporto pubblico come principale mezzo di trasporto. Allo stesso tempo si osservava che la percentuale di viaggi individuali in automobile era piuttosto alta, soprattutto per i dipendenti e gli studenti che provengono da distanze maggiori o che hanno frequentazioni non giornaliere. Un numero molto basso di persone utilizzava la bicicletta o si rivolgeva ai sistemi di car sharing.

Contemporaneamente sono stati effettuati un inventario e un'analisi delle connessioni esistenti per i trasporti pubblici e dei loro parametri, del numero di parcheggi per biciclette e automobile disponibili e dei relativi costi di viaggio.

I risultati del questionario di ricerca e del repertorio sono stati utilizzati nella fase successiva di implementazione del piano di mobilità per formulare un elenco di attività che potrebbero incentivare la mobilità universitaria sostenibile (ad esempio database del sistema di car sharing, attività legate al ciclismo, attività promozionali, ecc.).

Analisi Ex-post

Inoltre, nel 2008, per valutare i risultati dell'attuazione del piano di mobilità, è stata effettuata una ricerca ex-post. In totale 330 dipendenti, 330 studenti con frequenza giornaliera e 330 studenti con frequenza non giornaliera hanno preso parte a questa ricerca. I risultati della ricerca sono presentati nella sezione: RISULTATI.



Indicatori

Ripartizione modale.



Risultati

Il confronto dei dati del 2006 e del 2008 mostra che l'utilizzo dell'automobile da una sola persona verso i campus universitari è diminuita - per il personale, dal 45% al 41% e per gli studenti fuori sede, dal 50% al 30%. Questo può essere spiegato come un cambiamento: dai viaggi in auto con il solo autista a bordo verso modalità car-sharing. La quota percentuale di viaggi in auto condivisa è aumentata: per i dipendenti, dall'1% al 5%, per gli studenti a tempo pieno dallo 0% al 7% e per gli studenti fuori sede dall'1% al 17%.

Il numero di viaggi in bicicletta compiuti dallo staff verso l'università è raddoppiato.

I risultati del sondaggio non hanno mostrato un aumento dei viaggi in bicicletta da parte degli studenti, anche se è stato osservato che il numero di studenti che si recano verso l'Università in bicicletta è significativamente più alto rispetto a prima del piano di mobilità. A causa dei requisiti del progetto CiViTAS CARAVEL, il sondaggio ex-post è stato condotto nel periodo di novembre (con condizioni meteorologiche avverse) e questo può aiutare a comprendere, secondo il parere del team di progetto, la mancanza di risultati positivi mostrati in merito ai viaggi in bicicletta effettuati dagli studenti.

Raccolta Dati per un Piano Integrato della Mobilità alla Cracow University of Technology: sondaggio ex-ante e sondaggio ex-post

2005



Costi

I costi principali della raccolta dei dati includevano: costi del personale, stampa del questionario di indagine e acquisto di mappe.



Finanziamenti

I costi sono stati coperti dal progetto CiViTAS CARAVEL.



Conclusioni

- È molto importante scegliere il periodo giusto per eseguire le analisi (soprattutto in termini di viaggi in bicicletta). Se non è possibile effettuare le analisi in primavera o in autunno, o se le condizioni meteorologiche sono cattive, è necessario includere per gli utenti le domande relative alle abitudini tenute nelle stagioni con "buone condizioni meteorologiche".
- Gli articoli promozionali possono aumentare l'efficacia del sondaggio (a volte, se si desidera ottenere informazioni dai partecipanti, è necessario fornire un incentivo). Si raccomanda inoltre che il Rettore o il Decano forniscano il loro supporto istruendo tutti i dipendenti a compilare il questionario, consentendo la conduzione del sondaggio anche tra gli studenti durante le lezioni (incoraggiare gli insegnanti a dedicare 5-10 minuti di lezione).
- È una buona idea includere gli studenti nel team di raccolta dei dati, ad es. elaborazione dei dati come attività a pagamento. Un'altra opzione è quella di dare loro un quesito da risolvere (raccolta e analisi dei dati) nell'ambito della tesi di laurea o master.



Immagini

Non disponibile.



Link

http://www.caravel.forms.pl/index_eng.php?i=act&id=16



Referente

Katarzyna Nosal
Cracow University of Technology
knosal@pk.edu.pl

Applicazione negli smartphone dei volontari per monitorare i viaggi per confermare i risultati del sondaggio

2015

 **Università**
Universitat Autònoma de Barcelona
Nazione
Spagna

Collocazione 
Periurbano. 20 km fuori da Barcellona
Dimensione 
40,000-50,000
Responsabile 
Mobility team

Sommario

Nella scorsa edizione del 2015, la metodologia tradizionale di un questionario online è stata rafforzata attraverso un test pilota basato sull'uso di nuove tecnologie per il monitoraggio della mobilità (noto come Campus Mobility), che è stato collegato al questionario su basi volontarie. I volontari hanno installato un'applicazione nei loro smartphone e i loro movimenti sono stati monitorati.

Obiettivi

Integrare le indagini tradizionali ottenendo informazioni che le sole indagini tradizionali non sono in grado di offrire. Ad esempio; l'uso dello spazio pubblico e delle risorse in periodi di tempo differenti da quelli su cui è stato chiesto; la relazione di mobilità lavoro/studio rispetto ad altri tipi di mobilità; il divario tra risposte (percezione) e uso reale; comprendere la mobilità in relazione a come le persone hanno utilizzato in precedenza altre forme di trasporto per accedere alle stazioni, ecc.

Stakeholders

Campus transport provider.

Premessa

Dal 2011, UAB effettua, ogni due anni, l'indagine sulle abitudini di mobilità (EHMUAB), come strumento di base per il monitoraggio degli spostamenti.

L'indagine è strutturata in diverse sezioni: caratteristiche della comunità universitaria, abitudini di mobilità di questa comunità (ripartizione modale, tempo di percorrenza, tipo di biglietto di trasporto pubblico, ecc.).

L'indagine approfondisce anche le valutazioni degli utenti sui trasporti e sulle loro opinioni su diverse misure che potrebbero favorire un migliore accesso sostenibile al campus dell'UAB.

Applicazione negli smartphone dei volontari per monitorare i viaggi per confermare i risultati del sondaggio 2015



Descrizione

I risultati dell'analisi aiutano a riconoscere le criticità e a definire le misure per le politiche UAB, in materia di mobilità e accessibilità. L'analisi offre le informazioni necessarie per aggiornare il quadro informativo associato al Piano della Mobilità.

In relazione ai materiali delle ricerche è interessante sottolineare che, a partire dal 2009, vi è stato un cambio nella metodologia, dall'approccio diretto (in-person) verso le persone ad uno più indiretto (on-line method). Un metodo che ha consentito di risparmiare sia tempo, sia risorse, al contempo semplificando le operazioni e migliorando l'intero processo.

Nell'edizione del 2015, grazie all'applicazione installata su smartphone da volontari per il monitoraggio dei movimenti, i risultati ottenuti hanno consentito la comparazione tra le abitudini percepite di mobilità (ricavate dalle risposte alle analisi), derivate da indicazioni registrate nell'applicazione. Si è ottenuta così una maggiore precisione nello studio sulle abitudini di mobilità della UAB Community.

Le attività sviluppate riguardavano:

- La progettazione di questionari.
- La programmazione degli strumenti di indagine online.
- La raccolta dati.
- Il trattamento e interpretazione dei dati.
- La pubblicazione dei risultati.



Indicatori

- Dati della partecipazione per ogni edizione.
- Numero di volontari che hanno partecipato all'iniziativa sulle nuove tecnologie per il monitoraggio della mobilità nel 2015.



Risultati

La media relativa alla partecipazione è stata di 5.000 persone, che è sufficiente per offrire una visione rappresentativa della mobilità relativa all'Università.

240 volontari hanno partecipato all'iniziativa sulle nuove tecnologie per il monitoraggio della mobilità nel 2015.

Applicazione negli smartphone dei volontari per monitorare i viaggi per confermare i risultati del sondaggio
2015



Costi

Da 0 a 10.000 euro.



Finanziamenti

Bilancio UAB e budget privati associati a un premio per promuovere la partecipazione.



Conclusioni

- Si è detto che le risposte all'indagine sono leggermente modificate dagli usi reali legati alle differenti modalità di trasporto, perché queste sono condizionate da ciò che è considerato come la risposta più corretta o dall'influenza della percezione del costo in termini di tempo.
- L'introduzione del tracking è un problema incipiente e genera criticità correlate agli aspetti di privacy. Per questo motivo, è necessario collegare chiaramente l'esperimento ai regolamenti concernenti la protezione dei dati personali e specificare chiaramente quale sarà il trattamento di questi e del loro uso esclusivo.
- Le tecnologie disponibili sono in un processo di miglioramento continuo per minimizzare gli impatti negativi in termini di connessione e consumo di dati.



Immagini



Fig. 1. Traccia di una mappa individuale ottenuta grazie all'App "Campus Mobility"



Link

<http://www.uab.cat/web/inicio-1273127135815.html>



Referente

Rafael Requena
UAB Mobility Manager
rafael.requena@uab.cat

C-Force: Co-creazione di una campagna a favore della bicicletta

2016

 **Università**
Ghent University
Nazione
Belgio

Collocazione 
Centro città

Dimensione 
40,000-50,000

Responsabile 
Mobility team o mobility manager

Sommario

La campagna C-Force è un'iniziativa nata per e dagli studenti per incoraggiarli all'utilizzo della bicicletta e per promuovere la mobilità sostenibile da e per il campus universitario. In primo luogo, vogliamo ottenere questo obiettivo stimolando la motivazione degli studenti, creando la concorrenza, collegando la campagna ai finanziamenti, premiandoli, ecc. In secondo luogo, faremo scattare la motivazione intrinseca concentrandoci sui benefici socio-economici e sanitari.

La campagna sarà lanciata nell'aprile 2017, nello stesso momento il governo locale introdurrà il suo nuovo piano di mobilità e circolazione in cui il parcheggio diventerà più costoso-solo una delle misure che saranno adottate. Lanciando questa campagna positiva allo stesso tempo, cerchiamo di combinare il metodo "carota e bastone". Questa campagna è il risultato di un intenso progetto di partecipazione iniziato nel 2016 che continuerà fino alla valutazione alla fine del 2017.

Obiettivi

- Spostamento modale.
- Ridurre il numero di automobili che viaggiano verso i campus.
- Informare gli studenti e aumentare la loro consapevolezza.
- Ottimizzare la gestione della mobilità universitaria.
- Migliorare l'accessibilità tramite bicicletta e con i mezzi pubblici.
- Creare un sistema multimodale efficiente.
- Migliora la sicurezza.

Stakeholders

- Ghent University.
- Amministrazione locale di Ghent.
- TreinTramBus (organizzazione non-governativa).
- Concessionari locali di biciclette.
- Studenti.
- Organizzazioni studentesche.



C-Force: Co-creazione di una campagna a favore della bicicletta

2016



Premessa

È intenzione favorire un trasferimento modale, modificando il comportamento degli studenti e riducendo il numero di auto che viaggiano verso i campus. Questo può offrire numerosi vantaggi ecologici. In tal modo si possono ridurre i problemi di traffico per i residenti, riducendo il bisogno di parcheggio. Vogliamo raggiungere questo obiettivo informando gli studenti sulle varie opzioni di viaggio alternative e lanciando una campagna informativa attrattiva, fatta dagli stessi studenti per i loro coetanei.

Vogliamo, inoltre, anche sostenere l'Università di Ghent per ottimizzare la gestione della mobilità e introdurre misure di accompagnamento per rendere l'accessibilità del campus in bicicletta e trasporti pubblici, più sicuri e attrattivi. Con questa campagna vogliamo contribuire a migliorare l'accessibilità di Ghent in generale.

Questo progetto ha anche un obiettivo sociale: un sistema multimodale migliore e più efficiente garantisce agli studenti che non hanno un'auto (ad esempio perché non hanno le risorse finanziarie) di arrivare a destinazione senza troppe perdite di tempo.



Descrizione

Inizieremo una "competizione ciclistica": tre studenti hanno creato un'app che registra la traccia degli studenti mentre si spostano in bicicletta. L'applicazione misura il numero di chilometri percorsi e in questa maniera gli studenti di Ghent possono competere tra di loro. Vengono contattate diverse aziende per la sponsorizzazione. Più gli studenti percorrono chilometri, più denaro ottengono. Questo denaro va successivamente in beneficenza.

Alle organizzazioni studentesche sarà chiesto di partecipare. Il gruppo che otterrà la vittoria, riceverà dei premi (biglietti treno, biglietti per il cinema, nuove biciclette etc...)

Inoltre, intendiamo migliorare la sicurezza: in primo luogo con nuove tecnologie e con la condivisione di informazioni, vogliamo che gli studenti utilizzino i percorsi più sicuri verso i loro campus, ad esempio mostrando nelle applicazioni presenti nel sito web dell'università di Ghent i percorsi più confortevoli.

In secondo luogo, utilizzando workshop con studenti, si potranno identificare a Ghent i punti più pericolosi per i ciclisti. Questi "punti neri" saranno documentati e consegnati all'amministrazione locale insieme ai differenti stakeholder, affinché possano provare a migliorarli. In terzo luogo, gli studenti saranno incoraggiati ad essere "visibili"

quando pedalano e ci si assicurerà che passino in bicicletta con le luci accese, ecc ...

Le azioni specifiche condotte nel 2016 sono state le seguenti:

- Nel 2016 si sono svolti due workshop interattivi con studenti. Il primo si è concentrato sui punti più pericolosi di Ghent per i ciclisti mentre il secondo ha cercato di sviluppare una campagna attrattiva e delle attività promozionali per gli studenti.
- Ricerca di sponsor.
- Incontro con tutti gli stakeholder.
- Tre studenti hanno creato un'app che traccia i ciclisti.
- 25 studenti di comunicazione hanno sviluppato una strategia di informazione e condotto interviste con gli studenti.



Indicatori

Per condurre una valutazione di questo progetto, abbiamo utilizzato degli indicatori di performance misurabili. Nello specifico questi sono:

1. Il progetto è creato in condivisione tra i diversi stakeholder con gli studenti che assumono il ruolo di guida.
2. Un'analisi che censisce il comportamento trasportistico degli studenti di Ghent, è condotta dagli studenti di marketing. Almeno 150 studenti sono stati intervistati.
3. È stata calcolata la ripartizione modale nel campus.
4. Almeno 50 studenti hanno partecipato attivamente all'elaborazione della campagna mentre altri 50 studenti hanno preso parte alla realizzazione del processo.
5. È stata creata una campagna di comunicazione per informare gli studenti rispetto alle possibili alternative all'automobile e per promuovere l'app per il ciclismo e la competizione ciclistica.
6. 1000 studenti hanno partecipato alle azioni del punto 4.
7. Tutte le informazioni sui percorsi ciclabili più sicuri sono raccolte e integrate nel sito web dell'università e nell'app dedicata a promuovere la mobilità ciclabile.
8. Almeno 2.000 studenti hanno consultato questo sito web o utilizzato l'app.
9. Durante il controllo annuale delle biciclette effettuato dalla polizia (che controlla le luci), è stata registrata una diminuzione del 10% (rispetto al 2016) nel numero di persone identificate senza le luci.
10. È stata rilevata una diminuzione di almeno il 7% nell'utilizzo dell'automobile. Prima e dopo la campagna il numero di auto è stato rilevato nei diversi parcheggi dell'università.

Al termine, il progetto sarà valutato assieme ai vari stakeholder. Alcune domande poste nella valutazione saranno:

- Qual è stato l'impatto di queste misure sulla ripartizione modale tra gli studenti e sull'accessibilità al campus?
- Quali erano i punti di forza e di debolezza della campagna? Ci sono opportunità / minacce che dovremmo prendere in considerazione nei progetti futuri?
- I partner sono soddisfatti della cooperazione e vedono il valore di una campagna di progettazione condivisa?

Sulla base di questa valutazione si esaminerà come ottimizzare la campagna e dove riconoscere le opportunità per il futuro.



Risultati

In questo momento è troppo presto per mappare i risultati: siamo ancora nella fase di preparazione della campagna. Ad aprile 2017 sarà avviata e la valutazione avrà luogo nella seconda parte di quest'anno.



Costi

Da 10.000 a 25.000 euro.



Finanziamenti

- La città di Ghent ha concesso 10.000 euro per questo progetto.
- 14.000 euro sono stati ottenuti con la sponsorizzazione e con gli investimenti di Open Knowledge Belgium (conducendo gli studenti verso la costruzione dell'app per il ciclismo) e TreinTramBus VZW (un'organizzazione senza scopo di lucro che ha guidato il processo di realizzazione condivisa con gli studenti).

 Conclusioni

Prematuro per dirlo (vedere risposta 'RISULTATI').

 Immagini

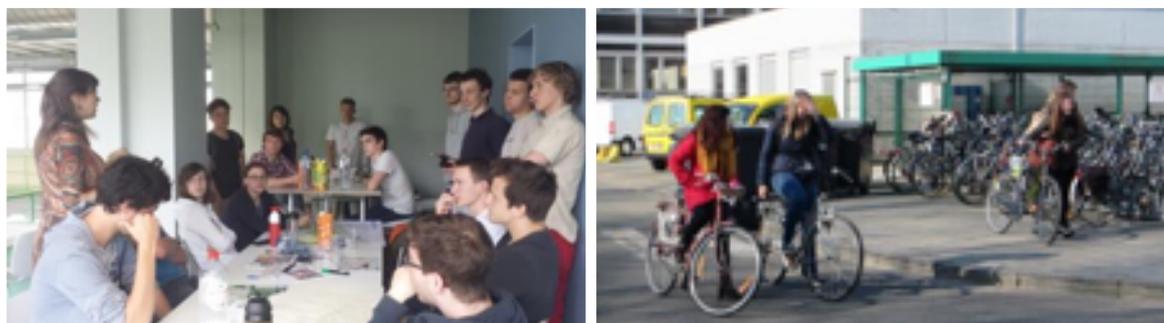


Fig. 1. Workshop interattivo con gli studenti dell'Università di Ghent

 Link

<https://goegefietst.gent/>
<https://stad.gent/mobiliteitsplan>

 Referente

Marlier Evelien
Project Manager al TrainTramBus VZW e l'European
Passengers' Federation
evelien.marlier@epf.eu

Il Bike Happening

2011

 **Università**
Cracow University of Technology
Nazione
Polonia

Collocazione 
Centro città
Dimensione 
10,000-20,000
Responsabile 
Nessuno

Sommario

Il 'Bike Happening' è stato organizzato come strumento per promuovere l'utilizzo della bicicletta tra dipendenti e studenti dell'Università.

La seconda importante questione affrontata dall'evento riguardava la sensibilizzazione relativa alle emissioni di CO2 e le modalità per ridurle. La ricerca, tramite un questionario, è stata promossa durante l'evento al fine di valutare l'attitudine delle persone a passare dalla modalità di trasporto attuale a quella ciclabile. Il Bike Happening è stato organizzato nell'ambito del Programma POWER e del Progetto TraCit.

Obiettivi

- Cambiare la percezione dei dipendenti e degli studenti dell'Università rispetto agli spostamenti in bicicletta e diffonderla come un'opzione di mobilità moderna e rispettosa dell'ambiente.
- Sensibilizzare i dipendenti e gli studenti dell'Università sulle emissioni di CO2 derivanti dai trasporti, sul loro impatto negativo e sulla possibilità di riduzione.
- Apprendere ulteriori informazioni su quei fattori che potrebbero influenzare il cambiamento della modalità di trasporto attuale in bicicletta.

Stakeholders

- Studenti e dipendenti dell'Università.
- Kraków Miastem Rowerów (organizzazione associata alle biciclette) – attività informative e promozionali, partecipazione al dibattito.
- Bike One, l'operatore di noleggio di biciclette - attività promozionali, biglietti gratuiti per i partecipanti e vincitori nelle competizioni.
- TWR - punto di manutenzione gratuito per riparare le bici.
- Polizia di Cracovia - Marcatura di biciclette per proteggerle dai furti.

Premessa

I campus universitari si trovano in diversi quartieri della città e il più grande, il Campus St. Warszawska, si trova nel centro urbano. Il viaggio da e per casa e il lavoro da parte della comunità accademica, genera una notevole quantità di traffico automobilistico. Pertanto, le Autorità universitarie si sono concentrate per diversi anni su attività volte a ridurre i viaggi in automobile e ad aumentare l'utilizzo dei trasporti pubblici, della bicicletta e del camminare.

Come forma di promozione dell'utilizzo della bicicletta, l'Università ha già organizzato due "Bike Happenings" (nel 2007 e nel 2008) nell'ambito del piano di mobilità integrata implementato dall'Istituzione, all'interno del progetto CIVITAS CARAVEL (2005-2009). "The Happening", realizzato nell'ambito del Progetto TraCit, ha continuato a promuovere questo tipo di evento che si era dimostrato essere molto popolare tra studenti e dipendenti. Inoltre, ha avuto maggiore importanza rispetto al passato in quanto si concentrava non solo sulla promozione del ciclismo, ma anche sulla diffusione di informazioni sulle emissioni di CO2 connesse ai trasporti e sulla necessità di ridurle.



Il Bike Happening

2011



Descrizione

Attività preparatorie:

- Attività relative alla preparazione di articoli promozionali - appalti pubblici, scelta del fornitore dell'articolo, dettagli sull'aspetto dell'articolo etc.
- Organizzazione dell'ubicazione dell'evento - attività relative all'affitto del palcoscenico e del sistema audio, etc.
- Contatto con soggetti collegati al Bike Happening (organizzazioni legate alla bicicletta a Krakow, l'operatore di noleggio di biciclette, unità universitarie), per concordare i dettagli della collaborazione.
- Contatto con l'addetto stampa, redattore del giornale universitario e del fotografo dell'università, per discutere della promozione del Bike Happening.
- Preparazione del piano Bike Happening; preparazione di gare e attrazioni correlate,
- Stampa poster con informazioni sul Bike Happening e affissione nei luoghi più importanti di Krakow e in tutti i campus universitari.
- Stampa di volantini e moduli per questionari per i partecipanti al Bike Happening, preparazione della cassetta per la consegna dei questionari, etc.

Canali informativi:

- Manifesti nell'area dell'Università.
- Quotidiani locali.
- Informazioni nei siti web collegati all'utilizzo della bicicletta in ambito urbano.
- Email informative e inviti inviati a dipendenti e studenti che hanno contatti e/o lezioni con gli organizzatori degli eventi.

Ubicazione eventi:

La location era il cortile principale dell'Università - noto a tutti i dipendenti e studenti come il luogo per le riunioni. L'intero evento è stato reso molto visibile (la tenda TraCit è stata collocata nel cortile) e grazie alla musica associata alla bicicletta, tutti potevano sentire cosa stava succedendo. Un palcoscenico speciale è stato eretto per il presentatore delle cerimonie, per i partecipanti alla competizione e altri coinvolti. L'evento è stato aperto con un cerimoniale dedicato dal Rettore dell'Università. I partecipanti all'evento potevano fare uso di un punto di manutenzione gratuito per riparare le loro biciclette mentre la polizia le identificava per proteggerle dai furti.

Attrazioni:

- Promozione del noleggio di biciclette da parte di BikeOne - l'operatore ha messo a

disposizione biglietti gratuiti della durata di una settimana per i partecipanti all'evento;

- Brevi competizioni: domande e risposte - per verificare le conoscenze di base sugli spostamenti in bicicletta e le infrastrutture in città. Tutti i premi erano legati al viaggio in bicicletta, ad esempio campanelli o bottiglie d'acqua;
- Competizione: "Le due ruote sono meglio di quattro": tutti coloro che hanno mostrato un metro o hanno indicato la loro origine di viaggio e la modalità di trasporto hanno ottenuto informazioni su quanta CO2 avevano risparmiato (calcolo della distanza). Il premio era un biglietto di 3 settimane per il noleggio di biciclette a Krakow,
- Competizione: "Pimp my bike" - la bici più originale. Premio: un biglietto di una settimana per il noleggio di city bike a Krakow,
- Competizione: "Il ciclista più elegante" (maschile e femminile) - ciclisti originali, insoliti, interessanti. Premio: sessione fotografica sul quotidiano dell'Università.
- Dibattito: "Krakow è una città amica della bicicletta: quanta CO2 può essere risparmiata pedalando?" Durante la discussione ogni partecipante potrebbe segnalare qualcosa sulla mobilità ciclabile in ambito urbano e condividere la propria esperienza.

I partecipanti hanno ricevuto articoli come adesivi con l'avviso: "Università della tecnologia di Krakow - Università dei ciclisti", bande fluorescenti e palloncini.

Questionario sul passaggio verso la bici

Tra i partecipanti è stato distribuito un questionario di ricerca sulla disponibilità a modificare le attuali modalità di trasporto a favore della bicicletta. Il questionario conteneva anche una valutazione dell'evento. Tutti quelli che hanno compilato il questionario e l'hanno messo in uno speciale contenitore, hanno ottenuto una maglietta con lo slogan: "Due ruote sono meglio di quattro". Inizialmente sono stati stampati solo 300 moduli per il questionario, ma l'interesse è stato così grande da rendere necessaria la stampa di più moduli. In totale 419 questionari sono stati compilati dai partecipanti.

La volontà di cambiare le attuali modalità di trasporto in bicicletta e i fattori che possono portare a questo cambiamento, sono stati un argomento molto importante per gli organizzatori dell'evento The Happening. Per questo è stato chiesto ai partecipanti: la frequenza di utilizzo della bicicletta (quasi ogni giorno, spesso o occasionalmente), quali fattori li incoraggiassero a pedalare ogni giorno, quali fossero i motivi per

i viaggi occasionali in bicicletta. Hanno anche fornito informazioni su quali fattori potrebbero incoraggiarli a cambiare la loro modalità di trasporto abituale per viaggiare in bicicletta.

Supporto da parte delle autorità universitarie

Le autorità universitarie presentano un atteggiamento positivo nei confronti dell'organizzazione di questo tipo di eventi per dipendenti e studenti e dichiarano la disponibilità a promuovere modalità di trasporto ecologiche. Per quanto riguarda l'implementazione degli eventi, non è necessario attenersi a speciali disposizioni di legge oltre a quelle risultanti da una gara pubblica (nel caso in cui il soggetto pubblico sia un organizzatore di eventi).

Trasferimento e replicabilità

Il trasferimento delle migliori pratiche, relative

all'attuazione del concetto di Bike Happening, ha avuto luogo tra i partner polacchi ed estoni. Le informazioni sul Bike Happening polacco, compresi i consigli sull'organizzazione degli eventi e una descrizione dei risultati delle manifestazioni, sono stati preparati e dati ai partner estoni (il Comune di Viimsi). Un modulo di questionario per la valutazione dell'evento, per ottenere dati sulla disponibilità delle persone a cambiare il loro modo di trasporto attuale verso la bicicletta, è stato tradotto dal polacco all'inglese e i partner estoni l'hanno utilizzato nel loro evento. Il trasferimento delle migliori pratiche ha avuto molto successo: l'evento estone è stato organizzato il 4 giugno 2011.



Indicatori

- Numero di partecipanti.
- Numero di persone che hanno visto incrementare la loro consapevolezza per il trasporto e la relazione con le emissioni di CO2.
- Numero di questionari compilati.
- Numero (percentuale) di persone che hanno lasciato a casa la loro automobile e viaggiato con la bicicletta per il Bike Happening.
- Kg CO2 risparmiati.



Risultati

Oltre 500 partecipanti hanno preso parte al Bike Happening (purtroppo il giorno non era libero da lezioni) e sono stati compilati 419 questionari relativi alla disponibilità delle persone a cambiare le loro abitudini di trasporto. Il 24% degli intervistati ha ammesso di non aver usato la propria auto e di aver viaggiato in bicicletta quel giorno influenzato anche dall'evento.

I ciclisti che si sono succeduti (solo i partecipanti che hanno compilato il questionario) hanno emesso 47 kg di CO2 "ieri" a causa di spostamenti con diverse modalità di trasporto, quindi è stato possibile valutare che, grazie al Bike Happening, questi hanno risparmiato circa lo stesso valore di CO2 nel giorno dell'evento.

Se tutti gli intervistati che hanno utilizzato le biciclette durante l'Happening cambiassero le loro attuali modalità di mobilità e, in futuro, si spostassero verso l'Università durante la stagione ciclistica in bicicletta (aprile-giugno, ottobre-novembre), la quantità totale di CO2 risparmiata per stagione da tutte queste persone potrebbe essere pari a 5 tonnellate.



Il Bike Happening

2011



Costi

L'intero evento, incluse le precedenti attività informative e le spese relative a:

- Noleggio palchi.
- Noleggio del sistema audio.
- Pubblicità, ad es. nei giornali locali, TV o radio.
- Preparazione e stampa di poster, volantini, moduli per questionari.
- Acquisto di premi per i vincitori delle competizioni.
- Il costo del Bike Happening presso la Cracow University of Technology è stato di 5.500 euro.



Finanziamenti

Tutte le spese sono state garantite dal progetto TraCit.



Conclusioni

- Le informazioni precedenti all'organizzazione di un evento in bicicletta sono molto importanti - utilizzare quante più informazioni possibili per pubblicizzare l'evento tra il gruppo target.
- È essenziale invitare persone di organizzazioni collegate al ciclismo che hanno una notevole conoscenza degli spostamenti in bicicletta in città. Queste persone possono dare consigli pratici e moderare le discussioni durante l'intero evento.
- Fornire informazioni pratiche sui possibili risultati determinati dai cambiamenti climatici (ad esempio: scioglimento dei ghiacciai, aumento degli acquazzoni, inondazioni e uragani, assenza di nevicate, temperature estremamente elevate, cattive condizioni nei periodi di vacanza, sport invernali non praticabili e cattive condizioni di vita in generale, come risultato dei cambiamenti climatici in futuro) è utile perché mostra gli effetti che potrebbero influenzare la vita di ogni cittadino.
- Gli articoli promozionali possono attrarre molti partecipanti e aumentare l'efficacia del sondaggio (a volte, se si desidera ottenere informazioni dai partecipanti, è necessario offrire qualcosa in cambio).
- Il modulo del questionario utilizzato per le ricerche svolte durante gli eventi deve essere breve, al massimo 2 pagine, per il rischio di domande senza risposta o di ottenere risposte mal considerate o fatte casualmente dagli intervistati.
- Organizzare molte attività come competizioni o dibattiti in cui tutti possano dire qualcosa in base alla propria esperienza, può attirare le persone all'evento.
- Le gare semplici con alcune domande relative alle conoscenze di base sulle biciclette in città (ad esempio circa il numero di km di piste ciclabili) aumentano la conoscenza di tutti i partecipanti. I premi nelle competizioni dovrebbero essere correlati a bici e ciclismo, ad es. bottiglie d'acqua, campanelli ecc.
- Un'ottima idea è quella di organizzare un punto di manutenzione gratuito per la bicicletta e la marcatura antifurto da parte della polizia - di solito le persone hanno poche opportunità o tempo per farlo e durante l'evento queste iniziative attirano molte persone. Per le aziende che producono accessori per la manutenzione della bicicletta è anche un'opportunità di promozione.
- La musica rende l'evento più attrattivo, mentre gli elementi informativi e promozionali come poster, banner e tende lo rendono più visibile. Entrambi gli elementi attirano le persone, rendendo l'evento più conosciuto nel quartiere.
- La distribuzione dei questionari durante gli eventi fornisce dati essenziali sui viaggi in bicicletta e un'opportunità per sensibilizzare su questioni importanti.

 Immagini



Fig. 1. I vincitori di una competizione prevista dagli eventi



Fig. 2. Poliziotti anti-taccheggio identificano le biciclette



Fig. 3. Uno dei ciclisti mentre racconta una storia associata alla sua bicicletta



Fig. 4. I partecipanti ricevono articoli dedicati alla bicicletta



Fig. 5. I partecipanti compilano i questionari

 Link

Non disponibile.

 Referente

Katarzyna Nosal
Cracow University of Technology
knosal@pk.edu.pl

Attività di sensibilizzazione e partecipazione inserite nell'ambito di un piano di mobilità integrata per la Cracow University of Technology

2005

 **Università**
Cracow University of Technology
Nazione
Polonia

Collocazione 
Centro città
Dimensione 
10,000-20,000
Responsabile 
Nessuno

Sommario

Un piano integrato per la mobilità per la Cracow University of Technology è stato implementato con la struttura del progetto EU CiViTAS CARAVEL. Lo scopo principale del piano di mobilità era di cambiare le abitudini di viaggio dei dipendenti e degli studenti orientandoli verso una mobilità sostenibile.

Per raggiungere questo obiettivo sono state introdotte numerose attività che aumentano la consapevolezza e la partecipazione dei dipendenti e degli studenti:

- La creazione della posizione di Mobility Consultant presso l'Università per consentire a dipendenti e studenti di ottenere informazioni in modo più diretto.
- Un sito web sui trasporti per fornire ai dipendenti e agli studenti informazioni sulla mobilità sostenibile.
- Attività promozionali e educative per informare, sensibilizzare e raccogliere idee per migliorare la mobilità.

Obiettivi

- Cambiare i comportamenti nella mobilità di dipendenti e studenti incrementando l'utilizzo del trasporto sostenibile.
- Ridurre la domanda di parcheggi nei campus dell'Università.
- Ridurre la congestione da traffico in prossimità di Warszawska St Campus.

Stakeholders

- Autorità della Cracow University of Technology.
- Studenti e dipendenti dell'Università.
- MPK S.A. (operatore del trasporto pubblico di Cracow).
- Autorità del Trasporto.
- Organizzazioni associate alla bicicletta.

Premessa

Non disponibile.

Attività di sensibilizzazione e partecipazione inserite nell'ambito di un piano di mobilità integrata per la Cracow University of Technology

2005



Descrizione

Sono state messe in atto diverse misure "hard" (schemi car-share, infrastrutture per le biciclette, politiche per la sosta) e la loro efficacia è stata incrementata attraverso attività volte ad aumentare la consapevolezza e la partecipazione del gruppo target.

Sito Web con informazioni sulla mobilità

Con il fine di incrementare la consapevolezza dei dipendenti e degli studenti sui possibili modi per gli spostamenti verso l'Università è stato creato un sito Web speciale chiamato "InfoKomunikacja". Tutti i dati utili per rendere più semplice il trasporto pubblico, i viaggi in bicicletta e i viaggi in car-sharing sono resi disponibili sul sito web. Uno speciale strumento on-line per la gestione dei viaggi è stato incorporato per facilitare la pianificazione di un viaggio con i mezzi pubblici o in auto tra i punti di origine e destinazione indicati.

Posizione di Mobility Consultant per informare su mobilità

La posizione di consulente per la mobilità è stata creata nell'università per consentire a dipendenti e studenti di essere informati direttamente - incontrando e parlando direttamente con il consulente.

Il consulente fornisce informazioni sui trasporti pubblici, sulle biciclette e sulle opzioni di condivisione auto includendo possibili itinerari, tempi e costi di viaggio nonché il relativo impatto ambientale. Sono anche incaricati di fornire informazioni su futuri investimenti di trasporto in città o addirittura fornire aiuto nel prenotare un biglietto aereo o ferroviario.

Attività promozionali ed educative

Inoltre, con il fine di incrementare la consapevolezza e la partecipazione del gruppo target, sono state organizzate molte attività

promozionali ed educative, come eventi di condivisione di auto e ciclismo, distribuzione di opuscoli, volantini e manifesti sulla mobilità sostenibile, l'installazione di chioschi dove reperire informazioni durante eventi universitari e organizzazione di workshop e formazione, in particolare per gli studenti. L'obiettivo era di informare le persone sulle proposte del piano di mobilità e promuovere il trasporto sostenibile, ma anche aumentare la partecipazione degli studenti e dei dipendenti raccogliendo le loro idee su come migliorare la mobilità universitaria.



Indicatori

- Ripartizione modale.
- Numero di utilizzatori del nuovo website.
- Numero di partecipanti agli eventi (workshops, eventi etc.).



Risultati

Nel 2008, come risultato dell'implementazione del piano della mobilità (incluse le attività per la consapevolezza e la partecipazione), i viaggi compiuti verso i campus dell'Università da parte di persone singole, sono diminuiti per lo staff, dal 45% al 41%, e per gli studenti pendolari, dal 50% al 30%.

Questo si spiega con lo spostamento dei viaggi in automobile compiuti da persone singole a modalità di car-sharing. Le percentuali di viaggi car-share è cresciuta: per i dipendenti, da 1% al 5%, per gli studenti a tempo pieno da 0% al 7%, per gli studenti pendolari, da 1% al 17%.

Il numero di utilizzatori del sito web InfoKomunikacja è stato di 3050 (per il periodo compreso tra gennaio e dicembre 2008).



Costi

I costi principali per l'implementazione sono stati i seguenti:

- Costo di progettazione e manutenzione del sito Web che fornisce informazioni sul trasporto.
- Stipendio consulente per la mobilità e altro materiale, ad es. computer.
- Progettazione e produzione di volantini, brochure, poster e regali promozionali.
- Costo dell'organizzazione eventi (sala, catering etc.).



Finanziamenti

La copertura dei costi è garantita dal progetto CiViTAS CARAVEL.



Conclusioni

- Sono molto importanti le informazioni trasparenti e accessibili sullo sviluppo del piano di mobilità - gli utenti devono sapere che tutte le soluzioni sono state introdotte per migliorare la loro mobilità. Utilizzare quante più informazioni possibili per pubblicizzare le soluzioni e gli eventi tra il gruppo target.
- È una buona idea coinvolgere gli studenti nel team di progetto del piano di mobilità. Tali soggetti possono proporre soluzioni di progettazione remunerata (ad esempio sito web relativo alla mobilità), aiutare nell'organizzazione di eventi, ecc. Un'altra opzione è incorporare parti del progetto nel quadro delle tesi di laurea o master.
- È estremamente importante mantenere i contatti con i rappresentanti del corpo studentesco. Possono aiutare a pubblicizzare le soluzioni e gli eventi del piano di mobilità, oltre a influenzare l'atteggiamento e il comportamento degli studenti.
- Una buona cooperazione con l'amministrazione dell'Università e, in particolare, con le Facoltà aiuta a semplificare e a non incontrare ostacoli derivanti dalla mancanza di conoscenze delle motivazioni e delle finalità delle attività in corso.

Attività di sensibilizzazione e partecipazione inserite nell'ambito di un piano di mobilità integrata per la Cracow University of Technology
2005

Immagini



Fig. 1. InfoKomunikacja web-site



Fig. 2. Copertina della brochure sulla mobilità sostenibile destinata agli studenti del primo anno

Link

http://www.caravel.forms.pl/index_eng.php?i=act&id=16

Referente

Katarzyna Nosal
Cracow University of Technology
knosal@pk.edu.pl

Promozione del Trasporto Pubblico Urbano e Utilizzo dei Veicoli Elettrici

2015



Università

Szczecin University, Faculty of Management and Economics of Services

Nazione

Polonia

Collocazione

Peri-urbano



Dimensione

<5,000



Responsabile

Nessuno



Sommario

Il progetto è un insieme di attività riguardanti la mobilità sostenibile e finalizzato a promuovere l'uso del trasporto pubblico urbano e dei veicoli elettrici, nonché studi in questo campo (abitudini nel trasporto e suoi cambiamenti).



Obiettivi

- Riduzione dell'utilizzo dell'automobile privata negli spostamenti quotidiani.
- Attività di gestione della mobilità per i grandi generatori di traffico, attraverso un'attività di Audit.



Stakeholders

- Faculty of Management and Economics of Services, Szczecin University.
- Città di Szczecin.
- Autorità per il trasporto e le strade di Szczecin.



Premessa

Non disponibile.



Descrizione

Le attività, che sono state implementate, sono le seguenti:

- Implementazione di tessere per studenti che consentono l'utilizzo di un ticket congiunto (che fornisce una funzionalità che consente la codifica di un biglietto di rete sulla carta dello studente),
- Creazione di un modello di audit della mobilità per i generatori di traffico urbano (che può essere utilizzato per la nostra Università).

Tra le attività che si prevede di attuare, si dovrebbe menzionare quanto segue:

- Localizzazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici nel campus di Cukrowa-Krakowska dell'Università di Szczecin.



Indicatori

Un intero set di indicatori per l'implementazione del progetto non è ancora stato definito in quanto il progetto è nella fase iniziale. L'indicatore di base al momento è il numero di persone che non usano auto private.



Risultati

- Il numero di persone che usano mezzi di trasporto diversi dall'auto privata è aumentato.
- Sono stati effettuati studi sulle abitudini di trasporto per studenti e personale.



Costi

Al momento, l'università non ha avuto costi associati al progetto.



Finanziamenti

Non disponibile.



Conclusioni

Al momento è difficile valutare i benefici del progetto, perché non abbiamo dati sul numero di tessere/ studente con la funzionalità di biglietto di rete incorporato. L'audit sulla mobilità è ancora nelle fasi iniziali: è in preparazione una piattaforma informativa.



Immagini

Non disponibile.



Link

www.wzieu.pl



Referente

Dr Zuzanna Kłos-Adamkiewicz
Szczecin University Faculty of Management and
Economics of Services
zuzanna.klos@wzieu.pl

Consapevolezza e partecipazione · XI

Trasporto pubblico · V

Collaborazione tra Università e stakeholder locali · I

Ciclogreen: ricompense per andare all'Università in bicicletta

2017

 **Università**
University of Cantabria
Nazione
Spagna

Collocazione 
Centro città
Dimensione 
10,000-20,000
Responsabile 
Ufficio ambiente

Sommario

Programma di incentivi basato su una piattaforma online che consente alle università di premiare i propri studenti e dipendenti con regali concernenti il ciclismo e il camminare da, verso e intorno all'Università.

Obiettivi

L'obiettivo del progetto è di promuovere la mobilità ciclabile e il camminare verso, da e attorno all'Università. Ciclogreen supporta università e consigli comunali per raggiungere gli obiettivi del loro piano di mobilità sostenibile. Inoltre, Ciclogreen analizza i dati di mobilità raccolti per fornire informazioni dettagliate sulla mobilità alle università e ai consigli comunali, in modo che possano monitorare l'utilizzo delle infrastrutture ciclabili e pedonali e progettarne di nuove.

Stakeholders

- Governo di Cantabria.
- Ciclogreen Move e Win S.L. (www.ciclogreen.com).

Premessa

Non disponibile.



Ciclogreen: ricompense per andare all'Università in bicicletta

2017



Descrizione

Abbiamo lanciato un programma annuale di incentivi che premia gli studenti e il personale con omaggi (ad esempio 50 € di in carte regalo per un supermercato, voucher spa, macchina fotografica sportiva, colazione gratuita nel campus) per favorire gli spostamenti in bicicletta e a piedi fino all'Università (www.enbicialauc.com).

Gli studenti e il personale devono solo registrarsi su Ciclogreen, installare l'app di verifica delle attività sui loro telefoni cellulari o collegare le attuali app di monitoraggio dell'attività fisica disponibili gratuitamente (Runtastic, Strave, Runkeeper, Moves) per monitorare i loro viaggi giornalieri verso l'università o aderire alle sfide proposte e iniziare a vincere incentivi.

Ciclogreen trasforma i loro chilometri in bicicletta e a piedi in punti che gli utenti possono riscattare per le ricompense. Ciclogreen fornisce una piattaforma personalizzata che include un pannello di controllo in cui l'Università può seguire l'evoluzione del programma attraverso l'accesso ai dati, come ad esempio il numero di studenti attivi, la distanza totale percorsa e le emissioni di CO2 risparmiate.



Indicatori

- Numero di studenti e di dipendenti coinvolti.
- Numero di chilometri percorsi.
- Numero di premi riscattati.

Ciclogreen: ricompense per andare all'Università in bicicletta 2017

Risultati

367 studenti e dipendenti coinvolti fin dal 10 gennaio (1 mese e 20 giorni), che coprono più di 15000 km (8400 pedalando e 6600 camminando), più di 100 ricompense riscattate. Voi potete vedere i metri attualmente percorsi qui: www.enbicialauc.com

Costi

Da 0 a 10.000 euro.

Finanziamenti

Governo di Cantabria.

Conclusioni

Gli studenti amano gli incentivi! Noi possiamo utilizzare le ricompense per promuovere la mobilità sostenibile.

Immagini



Get rewards for cycling at the university



Ciclogreen: recompense per andare all'Università in bicicletta

2017

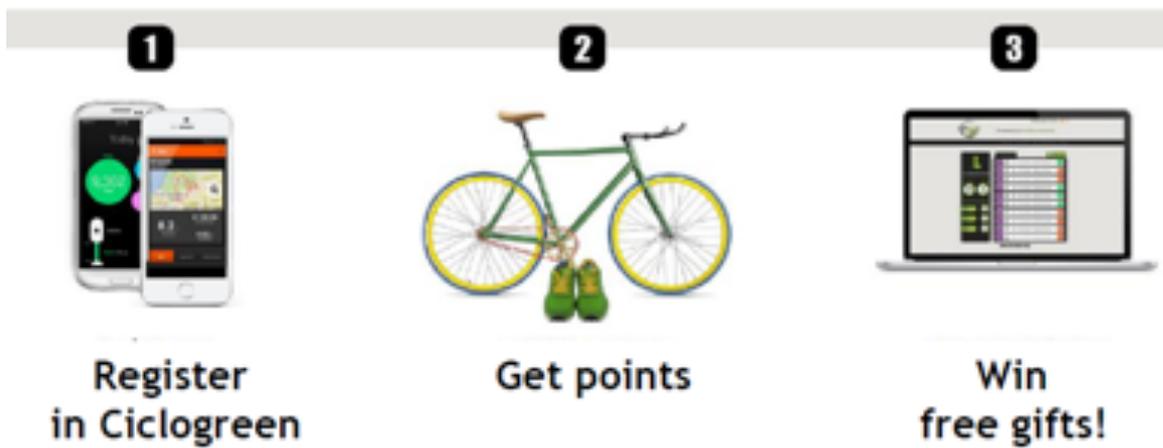


Fig. 1, 2 e 3. Immagini dell'applicazione

Results at University of Cantabria after 3 months



+ 380 participants

+ 17.500 km cycling and walking

+ 120 rewards redeemed



Fig. 4. Risultati all'University of Cantabria



- www.enbicialauc.com
- www.ciclogreen.com



Gregorio Magno Toral Jiménez
gregoriomagno@ciclogreen.com
CEO di Ciclogreen

Network Spagnolo sulla Mobilità Sostenibile tra le Università

2010

 **Università**
CRUE (Spanish Universities Rectors Conference)
Nazione
Spagna

Collocazione  -
Dimensione  -
Responsabile  -

Sommario

Le università spagnole, come motori per il cambiamento economico e sociale, collaborano per migliorare la sostenibilità, oltre gli aspetti sociali ed economici legati all'accessibilità del campus. La mobilità è stata riconosciuta come uno degli aspetti principali che sfidano la sostenibilità, l'efficienza e l'integrazione sociale delle università. In tal senso, l'Università e il Mobility Group lavorano per facilitare la produzione e lo scambio di informazioni relative all'attuazione di politiche di mobilità sostenibile presso le varie sedi.

Obiettivi

Gli obiettivi di questo lavoro riguardano la promozione di una ricerca sul campo dell'informazione e degli strumenti disponibili per le università per progettare e sviluppare le loro politiche sulla gestione della mobilità. Lo scopo principale è di facilitare la diffusione di informazioni con l'obiettivo di ridurre gli impatti ambientali, economici e sociali legati alla mobilità.

Stakeholders

Come associazione che rappresenta gli interessi delle università, CRUE è in costante contatto con il Governo, il settore privato e la società.

Premessa

Nel 2000, le università che hanno aderito a CRUE (76), hanno deciso di istituire una commissione specifica per lavorare sulle questioni di sostenibilità relative alle attività universitarie. Questa commissione è stata definita CRUE Sustainability. Diversi gruppi di lavoro sono stati creati per lavorare su diversi aspetti della sostenibilità (edifici sostenibili, sostenibilità e curricula, indicatori ambientali, urbanistica universitaria sostenibile, università e mobilità, tra gli altri).



Descrizione

Il gruppo per l'Università e la Mobilità è integrato da 15 atenei spagnoli (coordinati dall'Università autonoma di Barcellona). Gli obiettivi principali del gruppo sono:

- Promuovere la creazione di reti per migliorare i modelli di mobilità associati all'attività universitaria in termini di sostenibilità, uguaglianza ed efficienza.
- Condividere criteri, metodologie, strategie e politiche per il miglioramento della mobilità nell'università e nei suoi dintorni.
- Considerare le caratteristiche sociali e territoriali dei diversi tipi di università nella definizione di criteri e selezione di informazioni, metodologie e politiche.
- Condivisione e scambio delle migliori pratiche.
- Produrre documenti e risorse utilizzabili in tutte le università spagnole.

Per raggiungere questi obiettivi, sin dall'inizio, il Gruppo ha stabilito un piano di lavoro complessivo che, ogni anno, viene declinato in azioni. La metodologia di questo programma di lavoro comprende due riunioni all'anno, incluse nell'agenda CRUE generale, che si svolgono in una diversa università spagnola a rotazione, insieme a un lavoro a distanza permanente. I risultati dei precedenti obiettivi sono condivisi con le altre università nella sessione plenaria e via e-mail dopo la riunione.

Il primo compito affrontato dal gruppo è stato la definizione della bozza della "Dichiarazione sulla mobilità e l'accessibilità nelle università spagnole" che stabilisce un quadro della mobilità sostenibile, efficiente e integrativo come obiettivo a cui aspirano tutte le università spagnole.

I principali indirizzi strategici favoriscono mezzi di trasporto collettivi e promuovono la riduzione dell'utilizzo insostenibile dell'automobile.

La consapevolezza, l'informazione e la partecipazione sono state stabilite come indirizzi strategici trasversali. Questa dichiarazione è stata approvata da CRUE nel 2011.

Una volta stabilita la linea da seguire, il lavoro si è incentrato sulla produzione di materiali per aiutare le università nell'attuazione della loro politica sulla mobilità. Il risultato principale di questo lavoro è il sito Web CRUE Mobility, che offre un glossario, una selezione di riferimenti bibliografici, manuali tecnici e altre informazioni utili. Un risultato più importante è il catalogo delle migliori pratiche, che raccoglie esempi delle diverse iniziative svolte dalle università spagnole, organizzate dai loro diversi indirizzi strategici. Il catalogo è utile per le università che cercano indicazioni ed esempi pratici. Queste possono consultare le informazioni rilevanti che contengono e contattare direttamente il responsabile della mobilità, avviare il dialogo o attuare nuove misure di mobilità sostenibile.



Indicatori

Nessun indicatore chiaro è stato definito. I risultati possono essere intangibili, ad es. il contatto e la condivisione di informazioni.

Risultati

Le informazioni prodotte dal Gruppo Università e Mobilità sono diventate la principale fonte di riferimento per le università spagnole quando si considerano le azioni connesse alla mobilità sostenibile.

Costi

- Spese relative alle funzioni Crue.
- Spese relative alle riunioni (viaggio, alloggio).
- Spese per il personale.

Finanziamenti

- Sostegno da tutti i membri attraverso finanziamenti annuali.
- Sostegno dalle università attraverso il proprio bilancio operativo.
- Sostegno dalle università attraverso il bilancio del personale.

Conclusioni

La rete è uno degli strumenti più significativi nell'attuazione delle politiche, principalmente per due motivi:

- I manager possono ottenere informazioni utili per implementare le proprie politiche (non solo sugli aspetti tecnici, ma soprattutto sui risultati inattesi, sulle barriere politiche, sull'efficacia di alcune aziende, ecc.).
- I Policy makers sono in grado di confrontarsi con i colleghi di altre università e si incoraggiano a vicenda per attuare le politiche.

Immagini



Link

<http://www.crue.org/SitePages/Universidad-y-Movilidad.aspx>

Referente

Rafael Requena (Autonomous University of Barcelona)
rafael.requena@uab.cat