



Linee guida per la collaborazione tra università e stakeholder locali



LIFE Project number LIFE15 GIC /ES/000056

This Project is funded by the European Union. It reflects only the author's view and the agency is not responsible for any use that may be made of the information it contains.

INDICE

1. Introduzione	3
2. Guida di riferimento.....	4
3. L'obiettivo della guida	5
4. Pubblico di riferimento	6
5. Metodologia	7
Living Lab con gli stakeholder a Bergamo (Italia)	7
Forum sulla Cooperazione tra università e stakeholder locali a Logroño (Spagna)	7
Gruppo di lavoro sulla mobilità sostenibile di CRUE-Sustainability (Spagna)	7
Il Conferenza europea sulla Mobilità Sostenibile presso l'Università di Cracovia (Polonia) .	7
Gruppo di lavoro con gli stakeholder a Varsavia (Polonia)	7
Workshop sulla mobilità sostenibile presso il Politecnico di Delft (Paesi Bassi)	8
6. Ostacoli e driver	9
Ostacoli	9
Driver	10
7. Consigli per la cooperazione	12
8. Casi di studio	14
Università di Bergamo (Italia)	14
Università di Brescia (Italia)	19
Università di Milano Bicocca (Italia)	22
Università di Catania (Italia)	24
Università di Firenze (Italia)	27
Università di Girona (Spagna)	29
Università di Jaén (Spagna)	30
Università della California, Los Angeles (USA)	32
9. Lezioni apprese	35
10. Conclusioni	36
Allegato I. Principali partecipanti	37

1. Introduzione

In molte aree urbane, la crescente richiesta di mobilità ha portato a una situazione non più sostenibile: congestione dovuta alla grande intensità del traffico, scarsa qualità dell'aria, inquinamento acustico e alti livelli di emissioni di CO₂.

L'intenso traffico urbano mette a rischio gli obiettivi dell'UE per un sistema di trasporto competitivo ed efficiente dal punto di vista delle risorse [EC Urban Mobility Package](#).

I campus sono importanti **poli d'attrazione** per i viaggi frequenti poiché generano, **ogni giorno, migliaia di spostamenti** nelle nostre città. Per questo motivo, l'impatto delle loro attività in termini di emissioni è enorme, quindi **anche il loro coinvolgimento** nel contribuire alla riduzione di questo impatto **deve essere significativo**.

Inoltre, le università giocano un **ruolo chiave** nella **formazione** delle generazioni presenti e future, svolgendo così la funzione di un potente motore di cambiamento. Il loro stesso impegno verso la sostenibilità è il modo migliore per insegnare agli studenti uno **stile di vita più sostenibile**.

In conclusione, le università sono uno strumento decisivo per l'attuazione delle **strategie dell'UE in materia di ambiente urbano** che si propone di cambiare l'equilibrio tra i diversi sistemi di trasporto, favorendo quello pubblico rispetto al privato e riducendo l'impatto del traffico stradale.

U-MOB LIFE è un progetto finanziato dalla Commissione europea nell'ambito del programma LIFE, finalizzato **alla creazione di una rete universitaria** che faciliti lo scambio e il trasferimento di conoscenze, tra le università europee, relativamente alle migliori pratiche in materia di mobilità sostenibile.

La rete U-MOB agisce come strumento per la riduzione delle emissioni di CO₂ grazie a una mobilità più sostenibile da parte della comunità universitaria.



2. Guida di riferimento

Le università rivestono un ruolo di grande responsabilità nella pianificazione e nella gestione della mobilità, **ma la portata delle loro azioni è limitata ai campus**, mentre la mobilità generata dall'attività universitaria va ben oltre i confini del campus. La maggior parte dei membri della comunità universitaria è costituita da pendolari che provengono dall'esterno del campus, in molti casi da altri quartieri o anche da altre città.

La direzione universitaria non ha alcuna autorità nel campo dei servizi di trasporto e delle infrastrutture. Quindi, come raggiungere il campus non è una questione che gli organismi dirigenti delle università possono risolvere, è quindi **necessario il coinvolgimento delle autorità locali e degli enti di trasporto pubblico**, soprattutto quando i campus non sono inclusi nel tessuto urbano.

Considerando che i campus sono dei notevoli poli d'attrazione per gli spostamenti abituali, la mobilità da questi generata deve essere **presa in considerazione nella pianificazione del sistema di trasporti delle città**. Pertanto, la cooperazione tra le università e gli stakeholder locali è fondamentale per promuovere un cambiamento nelle modalità di spostamento che migliori la vita nelle nostre città e riduca le emissioni di CO₂.

I consigli comunali, le autorità regionali e nazionali, le aziende di trasporto e le società che forniscono soluzioni per la mobilità, ma anche i rappresentanti dei diversi gruppi di utenti, come i sindacati universitari, i consigli degli studenti o le ONG, sono stakeholder chiave la cui partecipazione è essenziale.

Il contenuto della presente guida è strutturato come segue. La sezione tre descrive brevemente l'obiettivo della guida. La sezione quattro identifica il pubblico di riferimento. La sezione cinque spiega brevemente i principali eventi utilizzati come fonte d'informazione per lo sviluppo di questa guida. La sezione sei espone i principali ostacoli e driver, mentre la sezione sette fornisce suggerimenti utili alla promozione della cooperazione. Infine, la sezione otto presenta buoni esempi di azioni collaborative realizzate in diverse università, mentre la sezione nove raccoglie alcune citazioni per imparare lezioni utili.



3. L'obiettivo della guida

L'obiettivo di questa guida è quello di sostenere le università nel **promuovere la cooperazione** in merito ai temi della mobilità, **guidando l'attuazione di politiche di mobilità** sostenibile tra le autorità pubbliche e gli enti di trasporto pubblico per migliorare l'accesso ai campus. **Queste politiche** non solo **andranno a beneficio delle università** ma, influenzando la mobilità delle nostre città, anche delle **comunità locali**.

Le università e i responsabili delle decisioni locali dovrebbero cooperare per migliorare la qualità della vita dei cittadini nell'ambito delle loro attività, **coordinando le strategie e combinando le forze**. Non è un compito facile, ma ne vale la pena considerati i risultati: **città più vivibili che agiscono contro il cambiamento climatico**.

Considerando il ruolo dell'università in materia d'istruzione, questa cooperazione getterà **le basi per la società futura**.

Cooperazione significa: persone che lavorano insieme per raggiungere dei risultati o persone che si aiutano vicendevolmente per raggiungere un obiettivo comune.



4. Pubblico di riferimento

Questa guida si rivolge principalmente ai:

- **Mobility Manager universitari**, che si occupano della gestione delle questioni relative alla mobilità per favorire un cambiamento nelle scelte della modalità di spostamento da parte della comunità universitaria.
- **Responsabili delle decisioni**, che sono chiamati a sviluppare politiche di trasporto sostenibile a livello locale, compresi i consigli comunali, le autorità regionali e gli enti di gestione dei trasporti.

Inoltre, si rivolge anche alle **aziende** che forniscono servizi legati alla mobilità, ai **gruppi della società civile**, ai rappresentanti degli **studenti** e del **personale** universitario e alla **società** in generale.

Tutti giocano un ruolo decisivo nel rendere le città più sostenibili.



I mobility manager universitari

I consigli comunali

Le autorità regionali

Gli enti di trasporto pubblico

*Le aziende che forniscono servizi
legati alla mobilità*

I gruppi della società civile

*I rappresentanti degli studenti e
del personale universitario*

La società

5. Metodologia

Oltre alla loro esperienza, i partner di U-MOB hanno organizzato diversi eventi per affrontare la questione mediante approcci ulteriori al progetto. Gli apporti di tutti questi **canali di partecipazione** hanno costituito le basi per lo sviluppo di questa guida.

Living Lab con gli stakeholder a Bergamo (Italia)

Studenti, docenti, funzionari pubblici, soprattutto del settore della mobilità e dell'urbanistica, operatori pubblici e privati del settore della mobilità e imprenditori, espressione del territorio, partecipano ai Living Lab dell'Università di Bergamo, organizzati congiuntamente con l'amministrazione comunale di Bergamo. Questa partecipazione, iniziata nell'aprile 2018, è tuttora in corso. Tutti questi stakeholder hanno sviluppato soluzioni creative, sostenibili e attuabili che sono state testate.

Forum sulla Cooperazione tra università e stakeholder locali a Logroño (Spagna)

Otto università, nove comuni, sette enti di trasporto pubblico, un'autorità nazionale spagnola, associazioni rappresentanti aziende di trasporto, città, ecc. hanno partecipato a un forum tenutosi in Spagna l'8 novembre 2019 per discutere problemi, soluzioni e dare risalto a casi di cooperazione di successo in Spagna. L'Università de La Rioja e Novotec hanno condotto questo forum.

Gruppo di lavoro sulla mobilità sostenibile di CRUE-Sustainability (Spagna)

I rappresentanti di nove università spagnole si sono incontrati il 9 maggio 2019 presso l'Università di Valladolid (Spagna) per discutere della cooperazione tra le università e gli stakeholder locali in materia di mobilità sostenibile. Per tutto il mese hanno continuato a discutere e hanno sviluppato un documento con le loro conclusioni sui driver e gli ostacoli alla cooperazione, sui suggerimenti per il coinvolgimento degli stakeholder e sui casi di studio. L'Università Autonoma di Barcellona ha guidato questo gruppo di lavoro.

II Conferenza europea sulla Mobilità Sostenibile presso l'Università di Cracovia (Polonia)

Durante il secondo giorno della conferenza, il 15 marzo 2019, una sessione dei lavori si è concentrata sulla cooperazione con gli stakeholder prima di una tavola rotonda che ha affrontato il tema della cooperazione.

Hanno partecipato rappresentanti dell'Università di Brescia, della Cracow University of Technology di Cracovia, del Comune di Varsavia, del Consiglio del Trasporto Pubblico di Cracovia, dell'Università Autonoma di Barcellona e dell'Università dell'Hertfordshire, fornendo informazioni utili, oltre al loro punto di vista in qualità di esperti in materia di cooperazione tra università e stakeholder locali.

Gruppo di lavoro con gli stakeholder a Varsavia (Polonia)

Il Politecnico di Cracovia, in collaborazione con l'Ufficio per le politiche della mobilità e dei trasporti del Comune di Varsavia e del Politecnico di Varsavia, ha organizzato un gruppo di lavoro sui piani di mobilità universitaria composto dai rappresentanti delle università, tenutosi il

29 novembre 2018. A questo gruppo di lavoro hanno partecipato trentadue dipendenti e studenti, tra cui i rappresentanti di otto università.

I partecipanti sono stati informati degli obiettivi del progetto U-MOB, dei problemi della mobilità universitaria, nonché del concetto di piano di mobilità e delle sue fasi di attuazione. Inoltre, hanno lavorato in gruppo sul piano di mobilità per le strutture del Politecnico di Varsavia.

Workshop sulla mobilità sostenibile presso il Politecnico di Delft (Paesi Bassi)

Il 3 settembre 2018, Erasmus UPT ha condotto un incontro sulla mobilità sostenibile nel campus universitario a cura del Mobility Working Group del Politecnico di Delft (TUD). I membri di questo Gruppo di lavoro del TUD sono rappresentanti del dipartimento immobiliare, del dipartimento Risorse Umane e delle associazioni di dipendenti e studenti. Gli esperti dell'Erasmus UPT hanno prima spiegato la politica di mobilità attuata presso l'Università Erasmus di Rotterdam, e poi si sono uniti al gruppo di lavoro del TUD per aiutarlo a sviluppare un'indagine sulla mobilità e una prima bozza della loro nuova strategia di mobilità.

La creazione di spazi di dibattito è fondamentale per promuovere il dialogo per la cooperazione.



6. Ostacoli e driver

Nel corso degli incontri e dei forum che i partner di U-MOB hanno tenuto nell'ambito del progetto sono stati individuati diversi ostacoli alla cooperazione. Fortunatamente, sono emersi anche diversi driver.

Le questioni finanziarie, politiche e normative possono essere ostacoli importanti per il raggiungimento degli obiettivi comuni. Inoltre, molti driver rappresentano valide motivazioni che devono essere discusse per superare gli ostacoli.

Ostacoli



I **principali ostacoli** alla cooperazione sono:

- In alcuni casi, la mancanza di una solida politica universitaria in materia di pianificazione e gestione della mobilità al di là dei periodi elettorali.
- Le risorse umane universitarie sono spesso limitate, ostacolando così un monitoraggio di tutti gli aspetti legati alla mobilità e, più in particolare, il rapporto con gli stakeholder locali.
- Le disponibilità dell'università per finanziare o cofinanziare la realizzazione di azioni di mobilità sono limitate.
- In alcuni casi, la mancanza di un'efficace politica di mobilità sostenibile da parte dei consigli comunali. A seconda delle politiche comunali, le proposte per il miglioramento della mobilità fornite dalle università saranno accolte più o meno favorevolmente.
- In molti casi, le aziende di trasporto dipendono dalle autorità, motivo per cui non hanno molto margine di manovra.
- Le autorità hanno fondi limitati e troppi impegni per poter agire. In generale, hanno vincoli di bilancio e molti problemi da risolvere.
- A volte le autorità non considerano la mobilità universitaria un aspetto di interesse generale. Vedono l'università come una qualsiasi altra azienda o addirittura come un elemento di disturbo della mobilità urbana, escludendola dai loro servizi di mobilità.
- A volte le autorità hanno difficoltà a comprendere il ruolo dell'università quale fattore di sviluppo economico, sociale e territoriale.
- La normativa sui trasporti viene aggiornata in ritardo rispetto all'introduzione di nuove soluzioni di mobilità.

Driver



I **principali driver** di cooperazione sono:

- L'università e il consiglio comunale hanno un obiettivo comune in materia di mobilità, dovrebbero quindi cooperare tra loro.
- Le università sono centri di ricerca con risorse in grado di trasferire input di conoscenza alle autorità riguardo la necessità di agire per realizzare un modello di trasporto più sostenibile.
- L'università è un grande consumatore potenziale di trasporto pubblico; incrementare l'uso del trasporto pubblico andrà a beneficio dell'università, del consiglio comunale e delle aziende di trasporto. Quindi lavorare insieme permetterà di raggiungere gli obiettivi di tutti.
- L'università è il centro di formazione per le future generazioni di consumatori.
- L'università gestisce tutti i dati amministrativi dell'intera comunità universitaria e ha, o può avere, una conoscenza approfondita delle sue caratteristiche ed esigenze.
- L'università è un fattore chiave per lo sviluppo dell'economia e della conoscenza.
- Le università sono grandi nodi territoriali (come piccole città all'interno o in prossimità di una città); hanno un ruolo importante per quanto riguarda il territorio e la mobilità nelle aree urbane che deve essere preso in considerazione.
- L'università accresce il Prodotto Interno Lordo (PIL) della popolazione locale e della città; ai fini di un reciproco beneficio, quando si richiedono investimenti ai livelli amministrativi sovraordinati è necessario tener presenti entrambi i parametri.
- Gli enti di trasporto pubblico hanno bisogno di aggiornare in modo esaustivo le informazioni sulla mobilità universitaria per poter progettare correttamente i loro servizi di trasporto al fine di aumentarne l'efficienza. L'università rappresenta un'importante fonte di informazioni per i comuni.
- Le autorità locali stanno attuando sempre più spesso i principi dell'Agenda 2030 per uno Sviluppo Sostenibile e gli obiettivi delle Agende Urbane internazionali e nazionali. Pertanto, nei processi decisionali delle loro politiche richiedono la partecipazione delle grandi aree che generano pendolarismo.
- Le università sono in contatto diretto con la comunità universitaria, quindi hanno canali privilegiati per promuovere servizi di mobilità sostenibile.
- Date le sue dimensioni e le sue caratteristiche, l'università è un eccellente laboratorio di sperimentazione per nuove iniziative nel campo delle Smart City e della Smart Mobility.
- Le università formano le generazioni future, devono quindi infondere responsabilità e conoscenza per cambiare le cose.

- I giovani nel mondo stanno chiedendo ai decisori di agire. La cooperazione tra le università e i responsabili delle politiche locali può essere un buon canale per dare voce alle iniziative dei giovani.
- I nuovi problemi hanno bisogno di nuove soluzioni e “due teste sono meglio di una”.

Insieme possiamo affrontare sia le vecchie che le nuove sfide.



7. Consigli per la cooperazione



La creazione di canali di comunicazione permanenti si rivela una solida base per la cooperazione.

Considerando le efficaci esperienze vissute da molte università e dai soggetti interessati, alcuni **consigli utili** per ottenere una cooperazione di successo potrebbero essere:

- Incrementare il ruolo attivo dell'università nella governance della mobilità a livello urbano e regionale. Inoltre, le università dovrebbero avere un ruolo attivo nella preparazione delle strategie urbane e nei piani d'azione locali.
- Creare un forum di discussione con la partecipazione di tutti gli attori coinvolti. Questo organismo deve essere permanente e deve aver chiari gli obiettivi a breve e lungo termine, oltre a un piano di lavoro per il raggiungimento degli stessi.
- Favorire la collaborazione tra enti dotati di Mobility Manager per lavorare insieme sulle attività promosse dalle diverse autorità che operano nell'ambito regionale del campus. I partecipanti devono avere un ruolo decisionale per conseguire tutti i risultati.
- Oltre alla partecipazione a questi enti che si occupano di mobilità, chiedere alle autorità incontri frequenti per condividere i punti di vista.
- Approfittare di questi incontri per trasmettere alle autorità ciò di cui le università hanno bisogno e ciò che possono fornire come istituzione e motore di ricerca per l'istruzione e lo sviluppo, oltre alla vasta quantità di informazioni sulla mobilità della comunità universitaria.
- Se i momenti d'incontro non vengono partecipati con la frequenza e l'intensità adeguate, preparare rapporti che includano informazioni sulla mobilità universitaria (sondaggi, studi, ecc.), e inviarli alle autorità e alle aziende di trasporto.
- Lavorare con le aziende di trasporto per proporre, insieme, soluzioni in materia di mobilità alle autorità competenti.
- Raccogliere le firme di utenti potenziali ed effettivi, per trasmettere alle autorità le esigenze espresse dalla società.
- Cofinanziare azioni di mobilità con le autorità per instaurare un rapporto che sia proficuo nel lungo termine.
- Elaborare progetti comuni per migliorare la mobilità locale e cercare possibili finanziamenti per realizzare progetti in modo collaborativo.
- Coinvolgere le autorità in vari eventi universitari, non necessariamente legati alla mobilità, al fine di consolidare i rapporti.

Un buon rapporto fra l'università e le autorità locali è fondamentale per lavorare insieme in materia di mobilità.



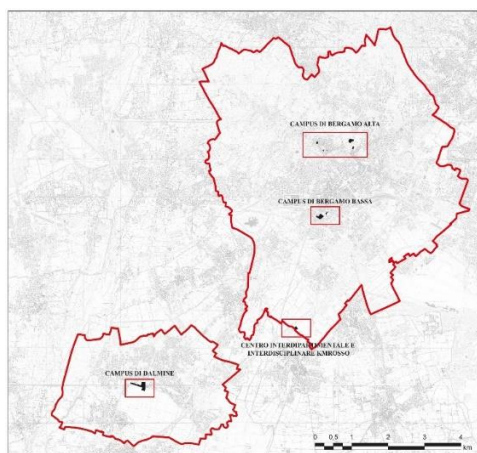
8. Casi di studio

Questa sezione introduce alcuni esempi di cooperazione tra le università e i loro stakeholder locali, ed espone le fonti, gli strumenti sviluppati e i risultati.

Le esperienze di alcune università forniscono ad altre università idee utili per conseguire i loro obiettivi.

Università di Bergamo (Italia)

Luogo



- **Campus:** situato in tre aree. Città Alta e Caniana a Bergamo, e Dalmine in provincia di Bergamo. Inoltre, esiste anche una sede decentrata con laboratori presso il Kilometro Rosso.
- **Popolazione universitaria:** circa 20.000 studenti, 369 tra docenti e ricercatori, e 224 dipendenti.
- **Popolazione di Bergamo:** 120.287 abitanti.

Background

Negli ultimi anni, il Mobility Management dell'Università di Bergamo si è concentrato sulla promozione di una mobilità sostenibile per gli spostamenti da e verso l'università. Sono state intraprese alcune azioni, come un contributo al pagamento del trasporto pubblico per i professori, il personale e gli studenti, un calcolatore di CO2 che permette a chiunque abbia un account UNIBG di scoprire quanto siano sostenibili i propri spostamenti da e per l'università, e la possibilità di utilizzare le biciclette elettriche a pedalata assistita per tre anni pagando un piccolo contributo. Una delle ultime azioni intraprese, congiuntamente con l'amministrazione comunale di Bergamo, sono i Living Lab.



L'esperienza dei Living Lab



Un **Living Lab** è un laboratorio in cui le persone sviluppano soluzioni creative, sostenibili e attuabili che devono essere testate tempestivamente. Tutti gli interessati possono decidere liberamente se collaborare o meno. Il principio alla base del Living Lab è quello di garantire un risultato vantaggioso per ogni partecipante: tutti, infatti, mettono le proprie aspettative sul tavolo di discussione e, una volta valutate, le calibrano in modo da bilanciarle e garantire un giusto profitto a ciascuno. Tra i partecipanti vi erano studenti, docenti, funzionari pubblici, soprattutto del settore della mobilità e dell'urbanistica, operatori pubblici e privati del settore della mobilità e imprenditori espressione del territorio.



Risultati

I Living Lab hanno dato vita a una serie di iniziative di successo, tra le quali:

1. Un servizio di navetta gratuito, a disposizione di studenti, docenti e personale tecnico-amministrativo lungo il collegamento tra la stazione ferroviaria di Bergamo - Campus universitario Caniana - Parcheggio Bricoman a Dalmine - Campus universitario di Dalmine, senza fermate intermedie per ridurre i tempi di percorrenza.

Questo servizio è stato offerto per un periodo di 40 giorni e i risultati sono stati oggetto di valutazione.



2. Creazione di una piccola area verde ottenuta sottraendo un piccolo spazio al parcheggio antistante l'edificio C del Campus di Dalmine.

La sorpresa più inaspettata è arrivata dagli stakeholder di Dalmine: i commercianti, il benzinaio, il gommista, il fiorista, la cooperativa di giardinaggio, che hanno voluto dimostrarci il loro apprezzamento per l'iniziativa regalandoci piante, fiori, terra, bancali, pneumatici e tutto il necessario per rendere più accogliente il nostro angolo verde.



3. Posti auto riservati nell'area di parcheggio del Campus di Ingegneria di Dalmine per chi si avvale del carpooling.

Ciò significa che è possibile contribuire alla riduzione delle emissioni di CO₂ attribuibili al settore della mobilità e trasmettere un messaggio di sostenibilità.



4. Nell'area verde temporanea durante l'attività del Living Lab è stata proposta anche una serie di "Conversazioni all'imbrunire" sui temi della sostenibilità, al fine di aumentare la consapevolezza della nostra responsabilità in materia ambientale.



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI BERGAMO

Conversazioni all'imbrunire sulla sostenibilità

Data e luogo
1-2-3 aprile 2019
10-11 aprile 2019
 17:30-18:30
 Presso il Campus di Ingegneria (Dalmine)
 Area Parcheggio

1 aprile **Pierluigi Teani e Renato Mora** - Associazione Sportiva dilettantistica Unione Ciclistica Sforzica
 Il ruolo della bicicletta per una mobilità sostenibile

2 aprile **Prof. Renato Romano** - Centro per la Salvaguardia del Creato Bergamo
 I giovani e la questione ambientale

3 aprile **Dott. Gianfranco Porcile** - Ecolstituto ReGe
 Salute e ambiente. Il ruolo degli Ecolistuti

10 aprile **Prof. Luigi Coppola** - Università degli studi di Bergamo
 L'economia circolare nel settore delle costruzioni

11 aprile **Dott. Pinuccia Montanari** - Università di Modena e Reggio
 L'economia circolare applicata al verde e ai rifiuti

Progetto Living Lab 2018/2019
 Meno automobili in città

Introduce e coordina
 Prof. Maria Rosa Ronzoni

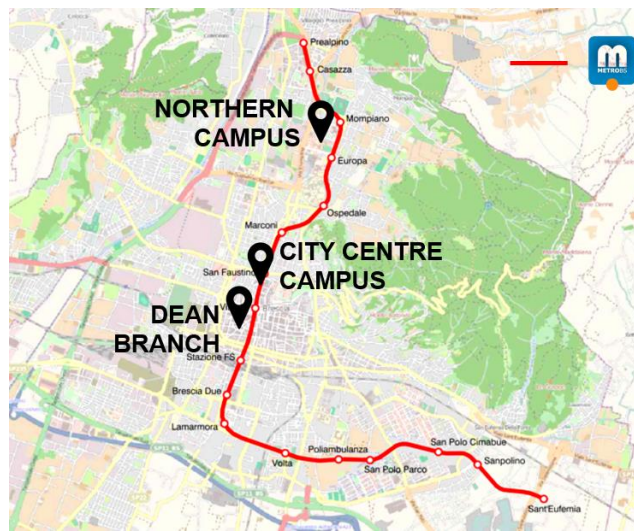
Informazioni:
maria-rosa.ronzoni@unibg.it

u.mob

Contestualmente all'introduzione della navetta è stata predisposta una piccola area verde di ritrovo in sostituzione di 4 posti auto. Si coglie l'occasione dello spazio per organizzare una serie di incontri immaginati come conversazioni, riunioni e studenti e personale dell'Università, per sensibilizzare sui temi ambientali.

Università di Brescia (Italia)

Luogo



- **Campus:** due campus situati a Brescia città: Centro città e Campus Nord.
- **Popolazione universitaria:** 16.000 studenti, 1.200 tra ricercatori, professori e dipendenti.
- **Popolazione di Brescia:** 200.000 abitanti.

Background

Nel 2004, l'Università di Brescia ha nominato il Mobility Manager, che svolge un ruolo chiave a due diversi livelli:

- A livello locale, promuovendo azioni specifiche per favorire la mobilità sostenibile e **identificando strategie comuni con gli stakeholder locali**.
- Ad un livello più alto, creando e rafforzando relazioni in grado di collegare diversi livelli in termini di persone coinvolte e opportunità per la condivisione della conoscenza.

Nel 2007 è stato istituito il Consiglio della Mobilità per promuovere un dialogo permanente sui temi della mobilità sostenibile, della sicurezza e dell'accessibilità, coinvolgendo varie figure della comunità universitaria. Il Consiglio della Mobilità si riunisce regolarmente e invita anche altre figure istituzionali locali a prendere parte al dibattito.

Questo modello segue una STRATEGIA basata su quattro punti:

1. OBIETTIVI - Obiettivi quantitativi volti a una riduzione delle risorse occupazionali.

- Ridurre l'accesso all'università con veicoli a motore privati.
- Favorire l'accesso all'università con i mezzi di trasporto pubblici, a piedi o in bicicletta.
- Definire la **cooperazione con le istituzioni pubbliche** per ottenere sussidi per gli studenti.
- Definire la **cooperazione con il comune** per la riqualificazione degli spazi urbani intorno ai campus.
- Riconoscere l'università come l'istituzione responsabile del programma formativo sulla mobilità sostenibile.

2. AZIONI - Iniziative e attività volte al raggiungimento degli [Obiettivi di Sviluppo Sostenibile \(Nazioni Unite\)](#)

- Redigere **accordi** specifici con le istituzioni locali e regionali.

- Aggiornare il Piano Spostamenti Casa-Università per studenti e dipendenti.
- Sostenere le attività del Consiglio della Mobilità.
- Proporre e promuovere iniziative e attività, nonché pubblicazioni riguardanti la mobilità sostenibile.

3. IMPEGNI - Dichiarazione degli impegni per stabilire o raggiungere specifici obiettivi quantitativi.

- Promuovere gli spostamenti a piedi o in bicicletta.
- Promuovere una cultura di sicurezza stradale.
- Promuovere la redazione di tesi di laurea o di dottorato sui temi della mobilità sostenibile.
- Promuovere attività di ricerca insieme ad altre università e centri di ricerca.
- Aggiornare e migliorare il sito web "Mobilità sostenibile".

4. COINVOLGIMENTO STAKEHOLDER - Procedure per coinvolgere tutti gli stakeholder.

- Appoggiare le attività del Consiglio di Mobilità **coinvolgendo tutti gli stakeholder a livello locale e regionale**.
- Prendere parte alla rete istituzionale europea attraverso il Consiglio Europeo per la Sicurezza dei Trasporti e il Centro di Ricerca CeSCAM (Centro Studi "Città Amica" per la Mobilità sostenibile).

Accordi di cooperazione

Nel 2011 è stato firmato il primo **ACCORDO QUADRO tra il Comune di Brescia e l'Università di Brescia**. Esso rappresenta una cooperazione coerente su tutte le questioni di mobilità in cui entrambe le parti sono coinvolte. L'Accordo è stato rinnovato per altri 5 anni nel 2013 e nuovamente nel 2018. I suoi obiettivi sono:

- Interazione reciproca in merito a qualsiasi questione di pianificazione della mobilità (ad es. PUMS redatto).
- Cooperazione nell'organizzazione di attività ed eventi.
- Dialogo continuo attraverso il Consiglio della Mobilità.

Nel 2017 è stato firmato un **Accordo di Collaborazione** per concordare l'orario di viaggio dopo la messa in servizio della Metropolitana Leggera.

Nel 2018 è stato firmato un **Accordo** tra la Prefettura e il Tribunale in materia di prevenzione degli incidenti stradali per promuovere la ricerca sulla sicurezza stradale.

Cooperazione per la promozione dell'uso dei trasporti pubblici

Dal 2007 l'Università di Brescia ha stipulato convenzioni con l'Azienda del Trasporto Pubblico Locale Brescia Mobilità S.p.A. per promuovere l'uso dei trasporti pubblici tra gli studenti e i dipendenti destinando risorse per l'ottenimento di sconti.

Nel 2010 è stata firmata una convenzione tra l'università, il Comune di Brescia e Brescia Mobilità per promuovere agevolazioni per i biglietti di trasporto e per una piattaforma di mobilità condivisa.

Il progetto Brescia Città&Università è in corso dal 2011.

Molte attività sono promosse in accordo con gli Enti di Trasporto Pubblico sia in termini di fondi che di diffusione dei programmi di mobilità.

Esiste una forte collaborazione con l'Ente di Trasporto Pubblico Locale che si occupa della pianificazione generale del sistema di trasporto pubblico provinciale. In particolare, promuove lo sviluppo della campagna del Piano Spostamenti Casa-Università.

Risultati

SOVVENZIONI PER I TRASPORTI PER IL PERSONALE UNIVERSITARIO

- Sovvenzioni per l'abbonamento ai trasporti (**solo giorni lavorativi**)
- Sconti per il bike sharing



SOVVENZIONI PER I TRASPORTI PER STUDENTI UNIVERSITARI

- 35% studenti del primo anno, 25% tutti gli altri studenti
- Sconti per il bike sharing e il car sharing

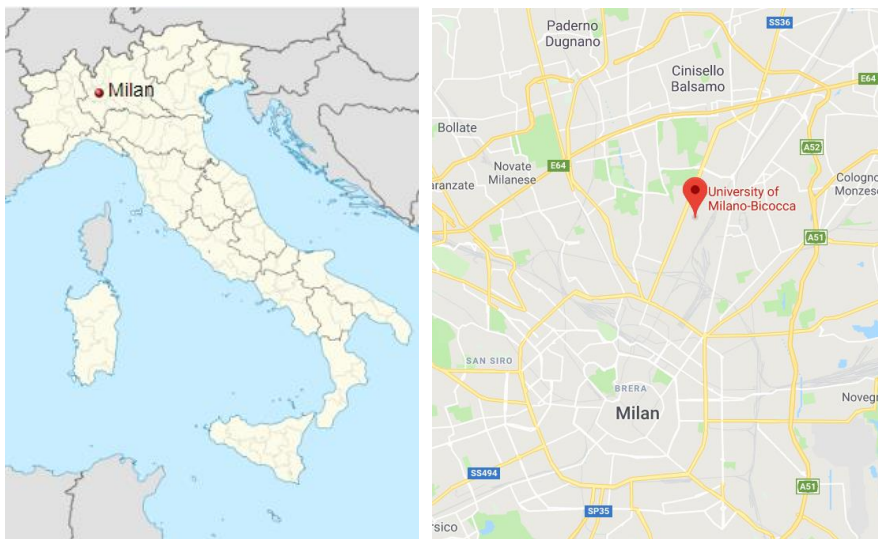
SOVVENZIONI PER I TRASPORTI PER STUDENTI ERASMUS

- Abbonamenti gratuiti per i trasporti
- Biciclette universitarie concesse in comodato gratuito



Università di Milano Bicocca (Italia)

Luogo



- **Campus:** L'80% degli studenti si trova a Bicocca (zona periferica di Milano), il 20% nel Comune di Monza, a 10 km dal campus principale.
- **Popolazione universitaria:** 33.000 studenti, 1.200 tra docenti e ricercatori e 800 dipendenti.
- **Popolazione di Milano:** 1.350.000 abitanti.

Background

Fino dalla sua fondazione nel 1998, l'Università di Milano Bicocca si è impegnata a rendere le proprie strutture sostenibili dal punto di vista ambientale, sociale ed economico. Questo obiettivo è stato perseguito con la creazione di BASE (**Bicocca Ambiente Società Economia**), un centro che promuove l'interazione tra ricerca e formazione e che stimola la sostenibilità all'interno e all'esterno dell'università.

L'azione dell'università sulla sostenibilità è stata programmata nell'ambito del **Piano di Sostenibilità Bicocca**, un quadro di riferimento che definisce gli obiettivi e le azioni da intraprendere riguardo ai temi centrali dell'ambiente, delle infrastrutture, dell'energia e dei cambiamenti climatici, dei rifiuti, dell'acqua, dei trasporti, dell'istruzione e della ricerca.

L'attenzione di Milano Bicocca agli aspetti economici e sociali della mobilità sostenibile è documentata dalla descrizione dei suoi accordi con gli operatori dei trasporti e delle sue politiche volte a migliorare l'accesso degli studenti all'università. Sono stati ottenuti risultati significativi per quanto riguarda l'uso dei trasporti pubblici e l'adozione di forme di mobilità attiva.

Cooperazione per la promozione dell'uso dei trasporti pubblici

L'Università di Milano Bicocca promuove da oltre 15 anni politiche che favoriscono l'uso del trasporto pubblico da parte dei dipendenti a livello comunale, regionale, nazionale e internazionale. Tali politiche si basano su accordi con aziende di trasporto pubblico locale (comunale) o, a livello sovralocale (provinciale o regionale), sotto forma di abbonamenti

agevolati rilasciati ai dipendenti (finanziati in parte dall'azienda di trasporto e in parte dall'università).

Risultati

Per quanto riguarda i **trasporti a livello comunale**, l'Università di Milano Bicocca ha sottoscritto una convenzione con ATM (Azienda Trasporti Milanese) che consente ai dipendenti di acquistare un abbonamento annuale ai trasporti con uno sconto del 40% grazie al cofinanziamento da parte dell'università (circa il 30%) e dell'azienda dei trasporti (circa il 10%). Dallo stipendio mensile dei dipendenti vengono detratti circa 16,50€ per coprire parte del costo di un abbonamento al trasporto urbano.

Per il **trasporto pubblico su tutto il territorio nazionale**, Milano Bicocca ha perfezionato la bozza di accordo con Trenitalia, il servizio ferroviario nazionale, per sconti ai dipendenti universitari sui biglietti per i viaggi di lavoro. Questo accordo commerciale con Trenitalia offre uno sconto che varia dal 15% al 30% a seconda della misura in cui gli obiettivi commerciali di Trenitalia vengono raggiunti in termini di volume di biglietti acquistati.

Un altro accordo con Trenitalia offre sia ai dipendenti che agli studenti uno sconto del 10% sulla tariffa base per i **biglietti ferroviari per le medie e lunghe percorrenze**.

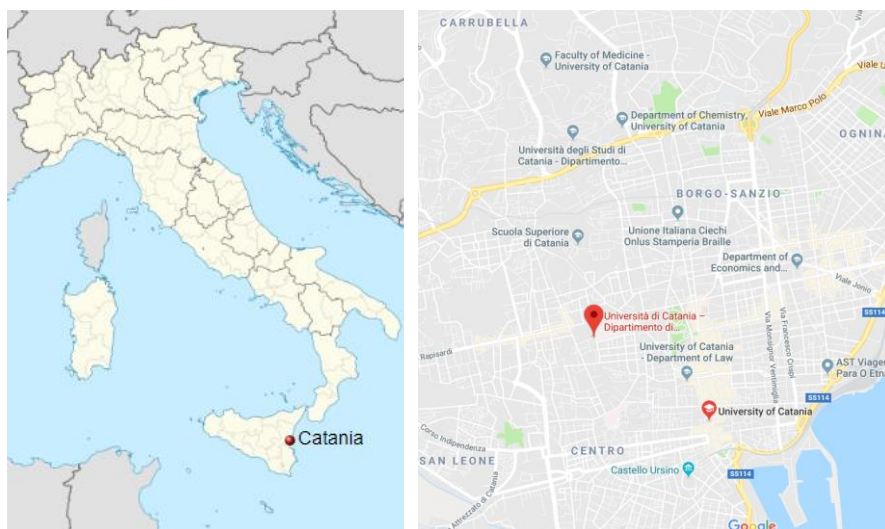
Ci sono anche altri accordi con un numero crescente di **aziende che forniscono servizi di mobilità condivisa**. I servizi di mobilità condivisa svolgono anche un importante ruolo aggiuntivo a sostegno del trasporto pubblico. L'Università di Milano Bicocca ha stipulato accordi con operatori di car sharing (DriveNow, SharenGo, Ubeeqo e Genial Move), bike sharing (Ofo) ed eCooltra (scooter sharing).

Inoltre, l'università ha implementato misure volte a favorire lo smart working e a modificare i calendari e gli orari di lavoro e di insegnamento al fine di scaglionare i flussi in entrata e in uscita da e verso il campus.



Università di Catania (Italia)

Luogo



- **Campus:** situato nel centro e nella parte nord della città di Catania.
- **Popolazione universitaria:** 40.000 studenti, 1.000 tra docenti e ricercatori e 1.000 dipendenti.
- **Popolazione di Catania:** 300.000 abitanti.

Background

MoMACT (Mobility Management dell'UNICT) è l'ufficio che promuove la cultura della mobilità sostenibile tra studenti e dipendenti, oltre a incentivare soluzioni alternative alle auto private negli spostamenti casa-università. È diretto dal Delegato del Rettore per il Mobility Management, il quale opera in stretta collaborazione con i responsabili dei comuni e gli operatori del trasporto urbano.

Una delle missioni dell'UNICT è quella di aumentare l'accessibilità ai siti universitari mediante l'uso dei trasporti pubblici.

Cooperazione per la promozione dell'uso dei trasporti pubblici

A tale scopo, UNICT ha collaborato con il Comune di Catania alla progettazione e alla realizzazione della prima linea BRT a servizio del campus situato nella parte nord della città. Questo servizio è attivo dal 2013. Oggi è la linea di autobus più utilizzata dagli studenti che, negli orari di punta, raggiunge un flusso massimo record di 700 studenti all'ora.



Nel 2017 è stata inaugurata una nuova stazione della metropolitana vicino a un quartiere ad elevata domanda di mobilità, in cui si trovano il suddetto campus, altre sedi universitarie, servizi sanitari e una struttura per il park-and-ride a servizio degli abitanti del luogo e dell'università, anche se di difficile accesso a causa di un pendio ripido e delle scarse infrastrutture pedonali. L'UNICT, il Comune di Catania e l'operatore della metropolitana hanno firmato un **accordo per coprire l'ultimo miglio utilizzando un servizio di autobus, il Metro Shuttle**, che passa ogni 10 minuti in coincidenza con la metropolitana. Ad oggi, 3.600 studenti utilizzano la combinazione Metro + Metro Shuttle ogni giorno per raggiungere l'università.



Risultati

Nell'ottobre 2018, lo sforzo finora più significativo dell'UNICT è stato quello di consentire a tutti i 40.000 studenti l'accesso gratuito a tutti i mezzi di trasporto pubblico urbano (50 linee di autobus, 1 linea di metropolitana, 1 metro shuttle e 3 strutture park-and-ride), sia nei giorni feriali che nei fine settimana. Sono inclusi nel programma anche i dottorandi, gli studenti Erasmus e gli specializzandi in medicina.

È stato istituito un comitato tecnico congiunto con rappresentanti dell'UNICT e delle aziende di trasporto per monitorare la soddisfazione degli studenti e per affrontare cambiamenti sostanziali volti a un continuo miglioramento della qualità del servizio passeggeri.

Agli studenti viene fornita un'innovativa smart card multiservizio, la [Carta dello Studente](#), personalizzata in base alle esigenze tecniche di UNICT al fine di includere diverse funzionalità, ovvero:

- Apertura diretta dei tornelli della metropolitana sul lato barriera del park-and-ride
- Identificazione degli studenti da parte del personale dell'autobus
- Registrazione delle presenze in aula

- Erogazione dell'acqua microfiltrata da fontanelle
- Prestito di libri della biblioteca
- Accesso gratuito al centro sportivo universitario
- Riduzione delle tariffe per gli eventi culturali

Essa può essere utilizzata anche per servizi bancari come carta prepagata e per trasferimenti di denaro, come ad esempio le borse di studio universitarie o il pagamento delle tasse.

L'UNICT sostiene pienamente l'iniziativa e ha messo a disposizione una somma pari a 5 milioni di euro del budget dell'università. Gli operatori dei trasporti hanno effettuato una significativa riduzione del prezzo dell'abbonamento annuale, che è compensata da un reddito garantito.



Università di Firenze (Italia)

Luogo



- **Campus:** sedi universitarie sparse nell'area metropolitana di Firenze, con edifici all'interno del centro storico, in varie parti della città e nelle zone limitrofe.
- **Popolazione universitaria:** 51.000 studenti, 2.300 dipendenti.
- **Popolazione di Firenze:** 381.000 abitanti.

Background

Il 16% degli studenti vive nel comune di Firenze, il 23% proviene da altri comuni appartenenti alla Città Metropolitana, il 38% da altre province della regione Toscana e il 24% da fuori regione. Nel complesso, il numero di studenti iscritti provenienti da fuori città è piuttosto considerevole se confrontato con la popolazione urbana, e ciò ha un impatto significativo sulla domanda di servizi.

Il trasporto pubblico a Firenze include:

- Servizio di autobus, 84 linee gestite da Ataf e Li-nea, membri del consorzio delle società TPL toscane "One Scarl".
- Linee tranviarie, gestite da Gest; la rete comprende le linee T1 Scandicci-Careggi e T2 Aeroporto-Stazione Centrale. Sia la linea T1 che la T2 servono direttamente alcune delle principali sedi universitarie.
- Treni regionali, gestiti dalla società nazionale Trenitalia, che operano tra le 10 stazioni situate all'interno del territorio comunale di Firenze.

È possibile utilizzare tutti questi mezzi con lo stesso biglietto o abbonamento.

Cooperazione per la promozione dell'uso dei trasporti pubblici

Con l'inizio dell'anno accademico 2018-2019, a seguito di una convenzione con la Regione Toscana, il Comune di Firenze, l'Agenzia Regionale per il Diritto allo Studio Universitario (DSU) e il consorzio di aziende del TPL in Toscana ("One Scarl"), l'Università di Firenze ha integrato la Carta dello Studente, rilasciata agli studenti al momento dell'iscrizione, con un abbonamento annuale per il trasporto pubblico, che comprende l'intera rete di linee di autobus e tram (estesa ai comuni limitrofi) e i treni regionali che operano all'interno del comune di Firenze.

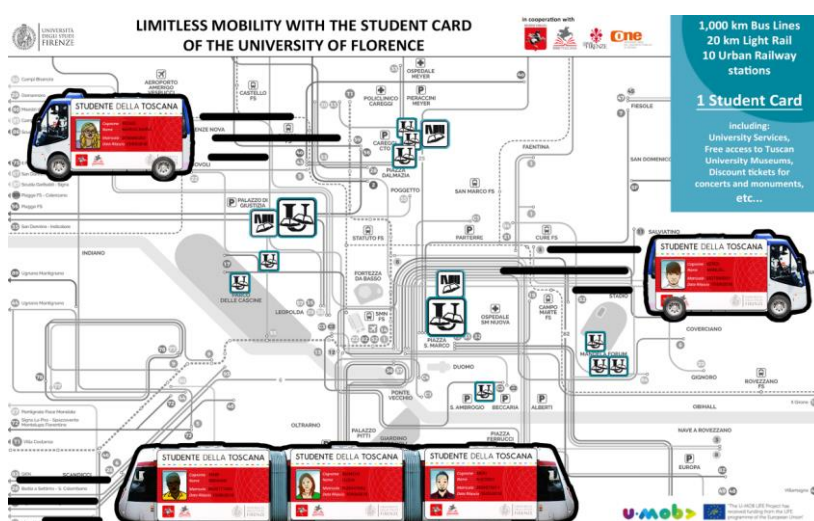
Risultati

La stessa carta può quindi essere utilizzata dagli studenti:

- come tessera universitaria di riconoscimento;
- per accedere al servizio biblioteca;
- per l'ingresso gratuito alle collezioni e ai musei di tutte le università della regione Toscana;
- per accedere alle mense gestite dall'Agenzia Regionale per il Diritto allo Studio universitario;
- per sconti sui biglietti di eventi culturali e attrazioni (concerti, teatri, monumenti, ecc.) in tutta la regione;
- come titolo di viaggio per il trasporto pubblico a Firenze, durante tutto l'anno accademico.

Il prezzo che gli studenti dell'Università di Firenze devono pagare per ottenere l'abbonamento, insieme alla tassa universitaria, è circa un quarto del prezzo dell'abbonamento di viaggio ordinario per studenti. Per gli studenti disabili o con un reddito basso, l'abbonamento incluso nella Carta è gratuito. Il servizio non è obbligatorio; gli studenti che non sono interessati possono rifiutarlo su richiesta e non pagare la quota.

Inoltre, al fine di promuovere e facilitare l'uso del trasporto pubblico tra studenti, dipendenti e visitatori occasionali, l'Università di Firenze ha sviluppato un sistema informativo accessibile dai propri siti web, che fornisce una mappa intuitiva di tutte le fermate di autobus, tram e treni situate nei dintorni di tutti gli edifici universitari.



Università di Girona (Spagna)

Luogo



- **Campus:** quattro sedi nella città di Girona, in centro e nelle zone periferiche.
- **Popolazione universitaria:** 15.000 studenti, 1.500 dipendenti.
- **Popolazione di Girona:** 100.000 abitanti.

Cooperazione per la promozione dell'uso dei trasporti pubblici

L'Università di Girona (UdG) ha firmato un accordo con il Comune di Girona per offrire un abbonamento per i trasporti agli studenti, che consente loro di effettuare 380 viaggi nel corso di ogni anno accademico utilizzando le linee di trasporto pubblico urbano gestite da TMG (Trasporto Municipale di Girona).

Le attività svolte sono state:

- Negoziazione delle condizioni dell'accordo con il Comune di Girona.
- Progettazione della piattaforma online per le app e le tessere magnetiche per i trasporti da parte dell'università.
- Istituzione del processo di pagamento automatico.
- Campagna pubblicitaria.
- Gestione quotidiana delle app da parte dell'università. Controllo e validazione dei dati. Risposte alle domande degli utenti.

La UdG ha firmato un altro accordo con la Rete Nazionale delle Ferrovie Spagnole (RENFE) per offrire agli studenti e al personale uno sconto del 5% sull'abbonamento mensile per i treni regionali e a lunga percorrenza.



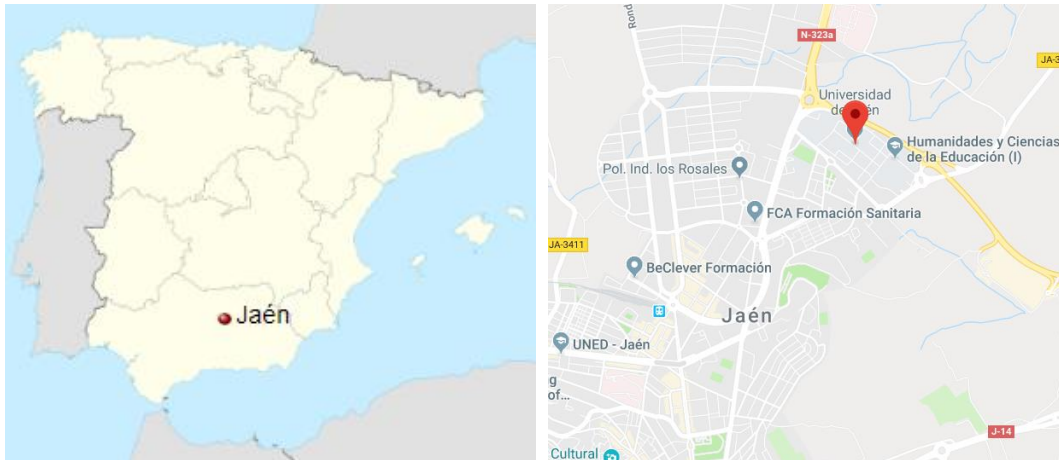
Inoltre, la collaborazione con l'Autorità Regionale per la Mobilità di Girona ha portato alla progettazione di una nuova linea di autobus tra i comuni di Girona e Salt.

Risultati

- A partire dal 2007, operatività degli abbonamenti all'autobus per gli studenti.
- In linea generale buona accettazione da parte degli studenti dell'offerta per l'abbonamento agli autobus.
- Incremento nell'uso dei trasporti pubblici tra gli studenti.
- Dal 1999, sconti sui biglietti del treno per studenti e dipendenti universitari.

Università di Jaén (Spagna)

Luogo



- **Campus:** situato nella parte nord della città.
- **Popolazione universitaria:** 17.000 studenti, 1.000 dipendenti.
- **Popolazione di Jaén:** 110.000 abitanti.

Background

I precedenti tentativi di introdurre le biciclette nella città di Jaén non hanno avuto successo, soprattutto a causa dell'orografia della città, che presenta molte salite ripide. Il campus universitario si trova attualmente nella parte bassa dell'area urbana, mentre per raggiungere il centro città bisogna percorrere tre chilometri di strada in salita. Le biciclette elettriche sono una soluzione praticabile per una mobilità veloce, ecologica ed economica.

Di più, non esiste una rete di piste ciclabili continue all'interno del comune; inoltre, molti studenti provengono da paesi vicini che non sono ben collegati via bicicletta. D'altra parte, nella città di Jaén le biciclette non vengono percepite dalla popolazione locale come una reale alternativa alla mobilità urbana.

Tuttavia, la comunità dell'Università di Jaén vuole diventare un modello da seguire per la società locale, dimostrando che usare la bicicletta elettrica come mezzo di trasporto è fattibile, conveniente e flessibile. La bicicletta è efficiente in termini di emissioni, rumore, salute e costi.

Cooperazione per la promozione dell'uso della bicicletta

Il programma "Hack the City!" combina gli sforzi:

- del comune di Jaén, con la creazione di nuove piste ciclabili.
- del Consorzio Metropolitano del Trasporto, con il finanziamento delle biciclette e l'installazione di rastrelliere per le bici sugli autobus.
- del Governo Provinciale, con il finanziamento delle batterie e della manutenzione.

Con il coordinamento e la promozione del Vice Rettore per la Pianificazione, la Qualità e la Responsabilità Sociale dell'Università di Jaén, il programma è una grande opportunità per garantire visibilità dell'uso e dei vantaggi delle biciclette elettriche.

Il programma ha due modalità. Una consiste in un concorso rivolto alla comunità universitaria, in cui viene richiesto di proporre soluzioni di mobilità innovative e creative per i membri dell'università. Le idee migliori saranno premiate con una bicicletta da poter utilizzare gratuitamente per tutto l'anno accademico. Alla fine del corso, coloro che avranno attuato le loro proposte originali nel modo migliore e più ampio possibile, potranno tenere la bicicletta come premio.

La seconda modalità consiste nel noleggio gratuito di una bicicletta per tre mesi.

In totale, considerando entrambe le modalità, sono disponibili venti e-bike, per studenti e personale. Ogni anno vengono aggiunte alla flotta nuove biciclette.

Con lo sviluppo delle prime tre edizioni, le proposte per migliorare la mobilità sostenibile emerse dal concorso per le biciclette hanno preso in esame nuovi approcci al traffico, rastrelliere per biciclette, dispositivi di monitoraggio, campagne di sensibilizzazione, attività culturali, studi sulla salute, tematiche di sicurezza e molto altro ancora. Abbiamo imparato molto da tutti questi approcci, e alcuni di essi sono stati presi in considerazione per le strategie e le azioni future per la mobilità sostenibile.

Risultati

L'impatto più significativo di questa iniziativa è che il programma è diventato un terreno di confronto e di incontro comune per tutte le autorità pubbliche coinvolte. Attualmente, sono in fase di sviluppo dei piani di mobilità da parte del Consorzio Metropolitano del Trasporto e dall'università stessa.



Università della California, Los Angeles (USA)

Luogo



- **Campus:** situato a 25 km dalla città di Los Angeles.
- **Popolazione universitaria:** 46.000 studenti, 33.000 dipendenti.
- **Popolazione di Los Angeles:** 4.055.000 abitanti.

Background

L'Università della California a Los Angeles (UCLA), è un istituto di insegnamento, ricerca e pubblico servizio situato nella città più trafficata degli Stati Uniti. Los Angeles subisce anche uno dei peggiori livelli d'inquinamento atmosferico del Paese. La sua tristemente nota cultura dell'automobile ha a lungo predominato nella città e nella regione e le emissioni dei motori a combustione interna hanno un forte impatto sulla qualità dell'aria nel bacino di Los Angeles e oltre.

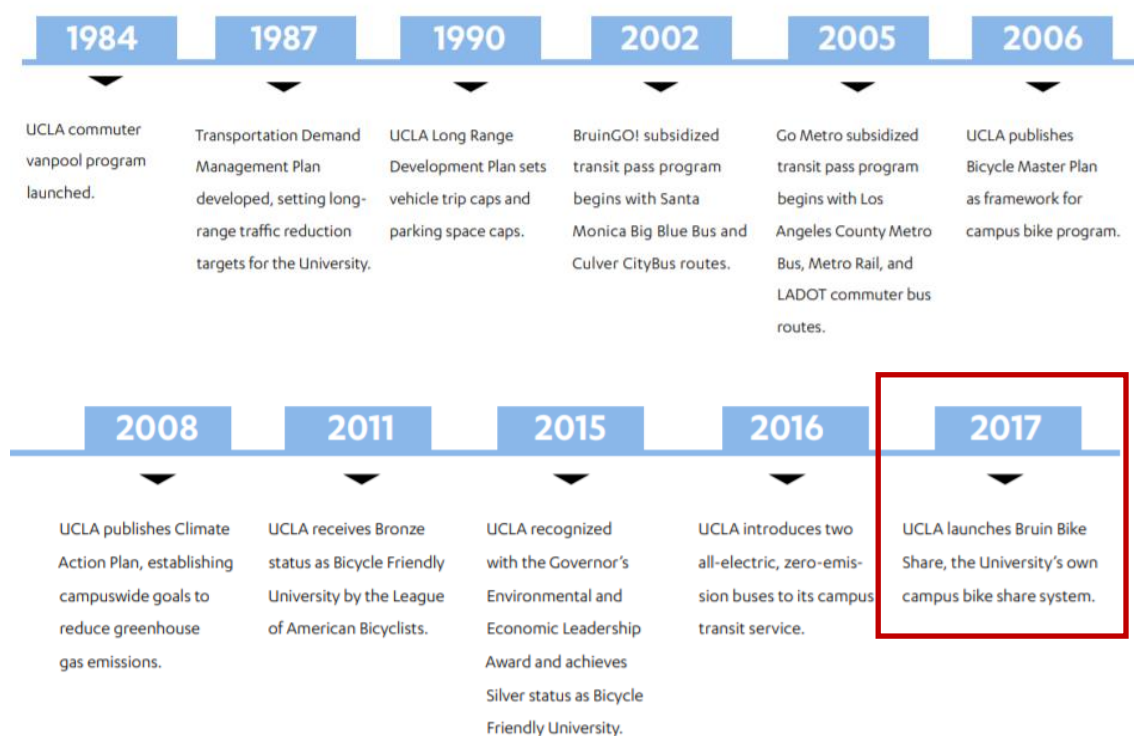
Per decenni, l'UCLA ha compiuto sforzi significativi per ridurre il traffico di veicoli da e per il suo campus di Westwood. Inoltre, è leader nella gestione della domanda di trasporto e nell'uso di veicoli a carburante alternativo.

L'UCLA ha lavorato per oltre 30 anni per far sì che i pendolari abbandonassero l'auto e per farli migrare verso modalità di trasporto più sostenibili. Dal 1987, la percentuale di dipendenti UCLA che viaggiano in auto da soli è calata in modo significativo: dal 74% al tasso attuale del 48,9%. Con la percentuale di studenti pendolari che viaggiano in auto da soli al 23,5%, la percentuale combinata di dipendenti e studenti pendolari che viaggiano in auto da soli nel campus è ora solo del 36,6%.

Molti fattori hanno influenzato il successo di UCLA nel ridurre il tasso di pendolari che viaggiano in auto da soli:

- La promozione delle modalità di trasporto vanpool e carpool.
- La spinta verso un maggiore uso dei trasporti pubblici, in particolare con il sussidio per il trasporto dei pendolari del sistema Bruins dell'UCLA che offre un trimestre accademico di trasporti pubblici gratuiti.
- La spinta verso l'uso della bicicletta è aumentata con il piano per la mobilità ciclabile e i programmi specifici per le due ruote.
- Il lancio di un'efficace iniziativa per la sicurezza e l'informazione dei motociclisti e degli altri pendolari, a seguito dell'improvviso arrivo di scooter elettrici e altri dispositivi per la mobilità elettrica nel campus.

- Il lavoro con le società di ride-hailing come Uber e Lyft per offrire alla comunità del campus tariffe forfettarie e convenienti per il car pooling a breve raggio per incoraggiare il car pooling da e per il campus.
- L'unione dell'unità Servizi di parcheggio dell'UCLA con l'unità Servizi per i pendolari a formare la "Commuter & Parking Services", un'area di servizio integrata che riflette i tempi che cambiano.



Per quanto riguarda il bike-sharing, Bruin Bike Share è stato lanciato nel 2017 per fornire al personale UCLA, ai docenti, agli studenti, ai visitatori e alla comunità in generale una nuova opzione per spostamenti salutarì e sostenibili dentro e fuori dal campus.

Cooperazione per la promozione dell'uso della bicicletta

Nel 2018, grazie al consorzio con Los Angeles Westside Cities, Bruin Bike Share, il sistema di bike sharing della UCLA, si è unito ai sistemi di bike sharing di Santa Monica, Beverly Hills e West Hollywood per creare Bike Share Connect, la prima rete di bike sharing integrata e regionale di Los Angeles.



Your seamless bike share system.

Santa Monica, Beverly Hills, West Hollywood, and UCLA are proud to introduce the next phase of transportation and urban mobility to LA County.

Bike Share Connect provides access to more bikes in more places – with one membership you get access to four systems! Car-free mobility is a fun, healthy and environmentally-friendly way to get around. Smart Bikes can be unlocked at one station and returned to another anywhere in the system area. Making it easy to commute to work or school, run errands, and meet-up with friends.

1 membership. 3 systems. Bike Share Connect.



Risultati

La rete comprende 830 smart bike collegate tramite GPS e 135 hub nei quattro sistemi, che coprono un'area di circa 90 chilometri quadrati che si estende da Venice Beach a Hollywood.

Alcuni pendolari utilizzano il servizio come comoda soluzione per il primo e l'ultimo tratto, mentre altri pendolari usano il sistema Bike Share Connect come opzione occasionale per i loro spostamenti.

9. Lezioni apprese

In questa sezione presenteremo brevemente alcune utili citazioni da documenti di varie università, che aiuteranno altri a promuovere la cooperazione grazie alla loro esperienza.

"Un fattore cruciale per la definizione e l'attuazione di queste iniziative è stato l'intenso lavoro di coinvolgimento degli stakeholder, dove l'UNICT ha spesso assunto il ruolo di facilitatore per il coinvolgimento dei decisori e degli attori della mobilità in termini di richieste provenienti dalla responsabilità sociale attiva per la mobilità sostenibile".

UNIVERSITÀ DI CATANIA (ITALIA)

"Il successo dell'iniziativa è riconducibile a tre fattori principali: il miglioramento del trasporto pubblico, il basso prezzo richiesto dall'università agli studenti per il servizio e la facilità della procedura: l'abbonamento è integrato nella Carta dello Studente. Quando si tratta di promuovere nuovi stili di vita più sostenibili, soprattutto per quanto riguarda la mobilità, l'approccio più efficace è quello orientato all'utente".

UNIVERSITÀ DI FIRENZE (ITALIA)

"Creare una relazione costruttiva con le autorità pubbliche è essenziale per ottenere risultati altrimenti irraggiungibili. Senza il loro aiuto, sarebbe impossibile spostare quote significative di trasporto privato verso altri mezzi: gli enti pubblici sono le sole figure che possono occuparsi di implementare e strutturare percorsi che conducono all'università e che possono spostare gli utenti da una modalità all'altra".

UNIVERSITÀ DI BERGAMO (ITALIA)

"L'amministrazione comunale, nel passato, ha opposto una certa resistenza al miglioramento della rete di piste ciclabili che attraversano la città. È stato riconosciuto un circolo vizioso: le persone non usano la bicicletta perché le infrastrutture (rastrelliere per biciclette, piste ciclabili, ecc.) non sono soddisfacenti e gli investimenti in queste infrastrutture non vengono promossi perché solo pochi utenti ne fanno richiesta. La soluzione è stata quindi di lavorare sul lato dell'equazione su cui l'università aveva maggiore influenza: la propria comunità".

UNIVERSITÀ DI JAÉN (SPAGNA)

"La mobilità è uno degli aspetti principali che generano il conflitto urbano. Riunire attorno a un tavolo attori diversi con punti di vista diversi e bisogni spesso contrastanti, permette di educare alla complessità e alla necessità di negoziare".

UNIVERSITÀ AUTONOMA DI BARCELONA (SPAGNA)

"Lavorare in collaborazione con le organizzazioni e le amministrazioni semplifica la realizzazione dei progetti, in quanto condividono le loro risorse finanziarie, conoscenze e forze. Questa Tabella della Mobilità è stata uno strumento molto utile per l'attuazione di azioni quando ciò non avrebbe potuto essere fatto singolarmente o avrebbe comportato sforzi e difficoltà maggiori".

UNIVERSITÀ DI BARCELONA (SPAGNA)

"È importante anche il fatto che una singola istituzione non può mai risolvere il problema da sola. È necessario affrontare la sfida con i propri stakeholder interni ed esterni, come il comune, la provincia, le altre istituzioni e le imprese della zona".

UNIVERSITÀ DELLE SCIENZE APPLICATE DI UTRECHT (PAESI BASSI)

10. Conclusioni

L'impegno degli stakeholder è necessario per rendere efficaci le azioni di mobilità sostenibile e per raggiungere gli obiettivi prefissati. Pertanto, è essenziale:

- Identificare le STRATEGIE per perseguire obiettivi comuni.
- Creare e promuovere le SINERGIE e un dialogo coerente.
- Trovare e stanziare RISORSE E FONDI COMUNI.

La responsabilità di agire nelle città spetta ai comuni, ma l'iniziativa di cooperazione può essere lanciata dalle università perché svolgono un ruolo potente in termini di conoscenza, territorio e mobilità.

Nel breve termine, l'obiettivo comune di raggiungere gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'ONU può essere il punto di partenza per gettare le basi per la cooperazione tra le università e gli stakeholder locali al fine di ottenere un cambiamento nel modo di intendere la mobilità urbana.

Il continuo scambio di informazioni sulla mobilità, la creazione di forum di discussione permanenti che fungano da frequente canale di comunicazione e la sottoscrizione di convenzioni per l'attuazione di azioni che includano la gestione collaborativa e il cofinanziamento di tali azioni, costruiranno un proficuo rapporto di fiducia a lungo termine fornendo soluzioni efficaci ed efficienti.

**Un proverbio africano recita:
"Se vuoi andare veloce, vai da solo; se vuoi andare lontano, vai con gli altri".**

Allegato I. Principali partecipanti



CIUDADES



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE



Universidad de Valladolid



VNIVERSITAT
DE VALÈNCIA



UNIVERSIDAD DE MÁLAGA



Universidad
de Jaén



VNIVERSIDAD
DE SALAMANCA

CAMPUS OF INTERNATIONAL EXCELLENCE



UNIVERSITAT
ROVIRA I VIRGILI



MIASTO
STOŁECZNE
WARSZAWA