



Sant'Anna
Scuola Universitaria Superiore Pisa

Mobility Manager

**Piano di Spostamenti Casa-Lavoro/Studio
Scuola Superiore Sant'Anna
(PSCL 2025)**



Sommario

1	Premessa Introduttiva	3
1.1	Il contesto normativo	3
1.2	Finalità del PSCL	4
1.2.1	Obiettivi del PSCL:	5
1.2.2	Benefici attesi:	5
1.3	Struttura del PSCL	5
1.3.1	Parte informativa e di analisi	5
1.3.2	Progettazione delle misure	5
1.4	Iniziative realizzate dalla Scuola Superiore Sant'Anna per la mobilità sostenibile.	6
2	Parte informativa e di analisi	7
2.1	Analisi delle condizioni strutturali del contesto	7
2.2	Analisi dell'offerta di trasporto	7
2.3	Localizzazione sedi della Scuola	7
2.4	Analisi degli spostamenti casa-lavoro (risultati del questionario)	8
2.4.1	I risultati	10
2.4.2	Provenienza, distanza casa-lavoro e durata del tragitto	10
2.4.3	Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro	13
2.4.4	Criticità percepite	14
2.4.5	Propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro	15
2.4.6	Analisi sintetica delle risposte aperte	17
3	Parte progettuale	19



1 Premessa Introduttiva

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) della Scuola Superiore Sant'Anna assume un'importanza strategica perché si inserisce in un contesto socio-economico che richiede scelte più sostenibili e consapevoli nella gestione della mobilità urbana. L'aumento dei costi energetici, la crescente attenzione alle problematiche ambientali e la necessità di ridurre l'inquinamento sono temi di particolare rilevanza.

In particolare, la distribuzione delle sedi della Scuola in diverse ubicazioni rende fondamentale un piano che ottimizzi i flussi di mobilità, riduca la congestione e l'inquinamento e migliori l'accessibilità alle strutture della Scuola.

Con il presente PSCL, la Scuola Superiore Sant'Anna intende contribuire attivamente a un modello di sviluppo più sostenibile, migliorando la qualità della vita urbana e accademica, e consolidando la sua immagine di istituzione sensibile alle sfide ambientali e sociali.

Si tratta del primo PSCL della Scuola. Data la limitatezza delle risorse a disposizione, il mobility manager ha inteso promuovere l'elaborazione di un documento sintetico e semplificato, proponendo linee di azione utili, ma limitate alle risorse a disposizione.

1.1 Il contesto normativo

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) è stato introdotto per legge con il Decreto Rilancio (DL 34/2020), che obbliga le imprese e le pubbliche amministrazioni con oltre 100 dipendenti, situate in aree urbane con più di 50.000 abitanti, a redigere un piano annuale per la gestione degli spostamenti casa-lavoro. L'obiettivo di questa misura è ridurre l'uso dell'auto privata, migliorare la qualità dell'aria e diminuire la congestione urbana.

In attuazione dell'articolo 229, comma 4, del DL 34/2020, il Ministero della Transizione Ecologica, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha sottoscritto il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, pubblicato sulla Serie generale della Gazzetta Ufficiale n. 124 del 26 maggio 2021.

L'articolo 3, comma 5 del suddetto Decreto 179/2021 ha previsto l'adozione, con successivo decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, delle "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)".



Mobility Manager

Dette Linee guida sono state approvate con la sottoscrizione del Decreto Interdirettoriale n. 209 del 4 agosto 2021. Le Linee guida sono uno strumento utile per Enti e imprese tenuti all'adozione dei PSCL e contengono indicazioni operative e metodologiche sulle procedure da seguire e da implementare affinché l'analisi del contesto, sia all'interno che all'esterno della realtà aziendale di riferimento, permetta di pianificare e realizzare le misure ritenute effettivamente necessarie al fine di consentire una riduzione strutturale e permanente della mobilità sistematica casa-lavoro.

Il Mobility Manager, figura professionale prevista dal Decreto Rilancio e dal Decreto Interministeriale n.179/2021, ha il compito di supportare la pianificazione e la promozione di soluzioni di mobilità sostenibile. Il Mobility Manager della Scuola si occupa, quindi, di proporre il PSCL al fine di ridurre l'uso di veicoli privati, incentivando modalità di trasporto alternative come biciclette, monopattini e mezzi pubblici; promuovere iniziative di informazione, divulgazione e sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile, cercando un coordinamento con il *Mobility Manager* d'Area e degli altri atenei della città nella promozione di interventi sul territorio.

La Scuola e le Università, come enti pubblici, sono obbligate a predisporre e adottare un PSCL annuale entro il 31 dicembre di ogni anno. In particolare, nelle università la gestione della mobilità deve tener conto anche degli spostamenti degli studenti, che costituiscono una parte significativa della domanda di mobilità, soprattutto in città come Pisa, dove la comunità studentesca è numerosa rispetto alla popolazione residente.

Per questo motivo, il PSCL della Scuola Superiore Sant'Anna deve integrare le esigenze di spostamento del personale e degli studenti (che nel caso della Scuola superiore Sant'Anna sono, per quanto riguarda gli Allievi ordinari, anche studenti di UNIPI), prevedendo soluzioni specifiche per ogni categoria e monitorando continuamente gli esiti delle politiche adottate.

1.2 Finalità del PSCL

La principale finalità del PSCL consiste nell'introduzione di nuovi modelli organizzativi ed operativi per migliorare l'accessibilità al luogo di lavoro riducendo l'uso del mezzo privato individuale a favore di modalità di trasporto maggiormente ecosostenibili.



1.2.1 Obiettivi del PSCL:

- Potenziare l'accessibilità agli spazi della Scuola.
- Ottimizzare l'uso degli spazi interni e delle aree di sosta.
- Ridurre l'uso di veicoli privati e inquinanti.
- Incentivare forme di mobilità attiva e sostenibile (piedi, bicicletta, monopattini).
- Promuovere l'uso di mezzi pubblici e servizi di mobilità condivisa.
- Supportare soluzioni che riducano la necessità di spostamenti quotidiani.

1.2.2 Benefici attesi:

- Miglioramento delle condizioni di vita e lavoro per studenti e personale.
- Maggiore efficienza nell'uso degli spazi della Scuola.
- Riduzione dell'inquinamento e della congestione.
- Risparmio energetico e promozione di uno stile di vita più sostenibile.

1.3 Struttura del PSCL

Un PSCL si compone, in generale, di una parte informativa e di analisi degli spostamenti casa-lavoro ed una parte progettuale contenente le possibili misure da adottare e i benefici conseguibili.

1.3.1 Parte informativa e di analisi

- Analisi delle condizioni strutturali del contesto e dell'ubicazione delle sedi
- Analisi dell'offerta di trasporto
- Analisi degli spostamenti casa-lavoro
- Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro
- Analisi della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

1.3.2 Progettazione delle misure

- Descrizione delle misure da implementare
- Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure



1.4 Iniziative realizzate dalla Scuola Superiore Sant'Anna per la mobilità sostenibile.

Al fine di poter elaborare per la prima volta un PSLC e individuare le azioni di miglioramento più efficaci, il mobility manager della Scuola ha avviato, nell'autunno 2024, in collaborazione con il gruppo di lavoro della Scuola che si occupa dei temi della sostenibilità, un'indagine destinata a raccogliere informazioni relative alle abitudini di spostamento.

La Scuola ha attivato una convenzione con Autolinee Toscane, unitamente all'Università di Pisa e alla Scuola normale Superiore, per l'acquisto di titoli di viaggio (abbonamenti annuali urbani ed extraurbani) a condizioni agevolate in favore del personale docente e tecnico amministrativo. È attualmente in corso un'ulteriore iniziativa per l'estensione dell'agevolazione ai PhD.

Nel novembre 2024 la Scuola ha sottoscritto un accordo con Pisamo S.r.l., della durata di un anno, per la fruizione di abbonamenti annuali al servizio Bike Sharing Ciclopi, con tariffa agevolata pari ad euro 25,00 (venticinque/00) per ciascun abbonamento in favore del personale a vario titolo afferente alla Scuola Superiore Sant'Anna, compresi personale amministrativo, docente e ricercatore, PhD, assegnista.

In vista dell'apertura della nuova sede della Scuola da adibire a residenza universitaria presso l'ex convento di Santa Croce in Fossabanda in Pisa, la Scuola ha richiesto l'installazione di un nuovo ciclopoleggio al fine di incentivare l'utilizzo delle biciclette.

Ad oggi sono state avviate diverse interlocuzioni con i concessionari del Comune di Pisa incaricati di gestire i servizi di micromobilità sostenibile al fine di ottenere agevolazioni in favore del proprio personale per utilizzo di tali servizi.

Inoltre, il mobility manager della Scuola promuove la collaborazione con i mobility manager dell'università di Pisa, della Scuola Normale Superiore, del CNR e il mobility manager d'area al fine di realizzare azioni coordinate e di più ampia portata.

La Scuola Superiore Sant'Anna e Trenitalia Spa hanno attivato una collaborazione che prevede condizioni agevolate riservate a tutte le componenti della Scuola, in particolare: sconto del 20% per i viaggi privati sull'acquisto di biglietti a tariffa Base,



Economy e Super Economy sui treni del servizio nazionale (Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca).

2 Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali del contesto

Pisa, con un'area di 185,18 km² e circa 89.828 abitanti, è il capoluogo della provincia omonima. La città fa parte di un'area metropolitana più ampia, conosciuta come *area pisana*, che copre circa 475 km² e comprende anche altri comuni come Bientina, Buti, Cascina, San Giuliano Terme, e altri, per un totale di oltre 200.000 abitanti. Questa area rappresenta quasi metà della popolazione provinciale (417.245 abitanti).

Pisa è un importante centro accademico e di ricerca, sede di tre delle più prestigiose istituzioni universitarie italiane e europee: l'Università di Pisa, la Scuola Normale Superiore e la Scuola Superiore Sant'Anna. Inoltre, ospita la sede principale del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) e numerosi altri istituti di ricerca. La città vanta una lunga tradizione accademica, con l'Università di Pisa fondata nel 1343.

La Scuola Superiore Sant'Anna è particolarmente integrata nel tessuto urbano, con le sue sedi distribuite in modo capillare in tutta la città, ma anche fuori di essa; a Pontedera la Scuola è presente con un importante Polo.

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

Per l'analisi dell'offerta di trasporto e del contesto rispetto alla mobilità di area, trovandosi la maggior parte delle sedi sul territorio pisano, si rinvia al Piano Urbano della mobilità sostenibile del Comune di Pisa che risale al 2020¹.

2.3 Localizzazione sedi della Scuola

La Scuola Superiore Sant'Anna è particolarmente integrata nel tessuto urbano, con le sue sedi distribuite in modo capillare in tutta la città. Nella tabella 1 si riportano le principali Sedi/aree di riferimento con, in terza colonna, sintetiche valutazioni qualitative rispetto alla accessibilità “da fuori” per ciascuna di esse.

¹ <https://www.comune.pisa.it/Amministrazione/Documenti-e-dati/Documenti-tecnici-di-supperto/P.U.M.S.-Piano-Urbano-Mobilita-Sostenibile>



Tabella 1. Principali Sedi della Scuola Superiore Sant'Anna

Sede/area di riferimento	Indirizzo	Accessibilità “da fuori”
La Fontina	Via Alamanni 56010 SAN GIULIANO TERME PI	Raggiungibile. Più difficilmente raggiungibile coi messi pubblici
Area CNR	Via Moruzzi 56100 PISA PI	Raggiungibile. Più difficilmente raggiungibile coi messi pubblici
Polo Valdera	Viale Rinaldo Piaggio, 34 56025 PONTEDERA PI	Vicino alla stazione ferroviaria. Difficoltà in auto per la scarsità di parcheggi
Centro storico Pisa/Palazzo Toscanelli	Via S. Cecilia 3 / Via S. Francesco 72-88 56127 PISA PI	In zona a traffico limitato (ZTL). A piedi raggiungibile dalla Stazione e da parcheggio scambiatore.
Centro storico Pisa/Fabbricato Via Vernagalli	Via Vernagalli, 22R, 26R 56100 PISA PI	In zona a traffico limitato (ZTL). A piedi raggiungibile dalla Stazione e da parcheggio scambiatore.
Centro storico Pisa/Complesso edilizio Sede Centrale	Piazza Martiri della Libertà, 33 56127 PISA PI	In zona a traffico limitato (ZTL). A piedi raggiungibile dalla Stazione e da parcheggio scambiatore.
Centro storico Pisa/Palazzo Via Maffi	Via Cardinale Maffi, 27 56100 PISA PI	In zona a traffico limitato (ZTL). A piedi raggiungibile dalla Stazione e da parcheggio scambiatore.
Centro storico Pisa/Palazzo Alliata	Piazza Martiri della Libertà, 24 56127 PISA PI	In zona a traffico limitato (ZTL). A piedi raggiungibile dalla Stazione e da parcheggio scambiatore.
Centro storico Pisa/Palazzo Boyd	Via S. Cecilia 3 / Via S. Francesco 72-88 56127 PISA PI	In zona a traffico limitato (ZTL). A piedi raggiungibile dalla Stazione e da parcheggio scambiatore.

2.4 Analisi degli spostamenti casa-lavoro (risultati del questionario)

La Scuola in settembre/ottobre 2024 ha raccolto le informazioni ed i dati relativi alle esigenze di mobilità del personale della Scuola con un'indagine - Questionario Spostamenti Casa-Lavoro – cui sono stati invitati a rispondere:



Mobility Manager

Tabella 2. Numerosità della popolazione considerata

categoria	di cui:	Totale
docenti e ricercatori	Professori Associati	55
	Professori Ordinari	64
	Ricercatori L.240 del diic.2010-t.det	88
	Ricercatori Universitari	2
docenti e ricercatori Totale		209
PhD/Borsisti/Assegnisti	Assegni di ricerca	243
	Collaboratori	69
	Corso di Dottorato	437
PhD/Borsisti/Assegnisti Totale		749
PTA		296
Totale complessivo		1254

I rispondenti, rispetto alla destinazione delle sedi rappresentate nel precedente paragrafo, sono distribuiti come segue:

- per i docenti e i ricercatori le principali destinazioni sono rappresentate da Complesso edilizio Sede Centrale (37%), dall'Area CNR (19%), dal Polo Valdera (16%) e da Palazzo Alliata (13%);
- per il PTA le principali destinazioni sono: Palazzo Toscanelli 35%, Complesso edilizio Sede Centrale (26%), Polo Valdera (15%), Area CNR (13%), Palazzo Via Maffi (5%) e Palazzo Alliata (5%).

In realtà i più recenti trasferimenti hanno inciso su queste distribuzioni, ma non hanno portato sostanziali variazioni ai fini dell'analisi. Ad esempio, il PTA si è spostato da Palazzo Alliata e dal Palazzo di Via Maffi verso il Palazzo Toscanelli che, comunque, si trova nel centro storico di Pisa dalla stessa parte dell'Arno.

La campagna di indagine sugli spostamenti casa-lavoro, servita a rilevare elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei dipendenti, ha avuto inoltre lo scopo di valutare le opinioni degli stessi in merito ai servizi di trasporto ad oggi offerti e la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità alternative più sostenibili.

In sintesi, il questionario ha interessato i seguenti aspetti:

- dati dei dipendenti
- spostamento casa-lavoro



Mobility Manager

- frequenza settimanale lavoro
- motivazioni sulla scelta dei mezzi di trasporto
- le problematiche riscontrate nel tragitto casa lavoro
- le preferenze sul tipo di misura che possa incentivare l'utilizzo di mezzi più sostenibili
- alternative di trasporto e suggerimenti

Il rilevamento è stato effettuato in anonimato, rispettando la privacy e le normative europee sulla protezione dei dati (GDPR).

Di seguito si passa ad analizzare i principali risultati. Come detto, l'analisi e l'elaborazione dello stesso Piano risente delle disponibilità di risorse, limitate, a disposizione del mobility manager. Un'analisi più attenta e approfondita potrebbe in ogni caso essere fatta, qualora le risorse a disposizione potessero aumentare.

2.4.1 I risultati

Il tasso di risposta è sintetizzato nella tabella 3.

Tabella 2. Numerosità della popolazione considerata

categoria	Totale questionari somministrati	rispondenti	% per riga	% per colonna
docenti e ricercatori	209	80	38,3%	21%
PTA	296	205	69,3%	53%
PhD/Borsisti/Assegnisti	749	100	13,4%	26%
Totale complessivo	1254	385	30,7%	100,0%

Il tasso di risposta complessivo non è molto alto, essendo il 30,7%, ma i valori variano notevolmente a seconda delle categorie. La categoria che più delle altre ha risposto è quella del Personale tecnico amministrativo (PTA) il cui valore è molto significativo e, perciò, anche rappresentativo.

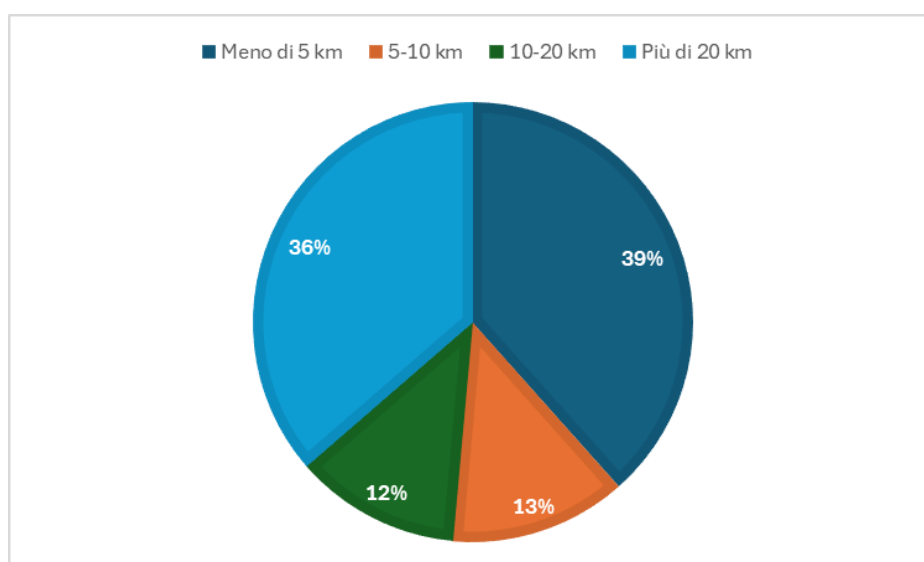
2.4.2 Provenienza, distanza casa-lavoro e durata del tragitto

Sulle distanze percorse la distribuzione dei rispondenti prende la forma di una bimodale con la maggior parte dei rispondenti che dichiara di percorrere più di 20 km, seguita da una parte quasi altrettanto consistente che dichiara di percorrere distanze inferiori a 5 km.



Mobility Manager

Figura 1. Distanza casa – lavoro



Non esiste molta differenza tra le categorie in termini di frequenza media settimanale dichiarata di spostamento tra casa e lavoro.

Il dato significativo è quello medio e del PTA. In ogni caso, si deve evidenziare che il 40% circa del PTA sembra svolgere la propria attività in smart working per uno/due giorni la settimana.

Tabella 3. Frequenza media settimanale spostamento casa-lavoro

Frequenza	Docenti/Ricercatori	PTA	PhD/Borsisti/Assegnisti	Total
Mai	0%	0%	0%	0%
1 giorno	4%	2%	7%	4%
2-4-giorni	41%	42%	23%	37%
Tutti i giorni lavorativi	55%	56%	70%	59%

Il tempo impiegato per raggiungere la sede di lavoro varia a seconda del ruolo ricoperto. Il personale Tecnico amministrativo fa rilevare il tempo di spostamento più ridotto, con la categoria modale posizionata nella classe “meno di 15 minuti” e, in ogni caso, con una netta prevalenza delle prime due classi (fino a 30 minuti). Differente la situazione per la categoria PhD/assegnisti che vede invece tempi di percorrenza molto più lunghi (categoria modale “30-60 minuti”). Nel caso, infine, della categoria docenti/ricercatori la situazione è più diversificata in quando non si rileva una



concentrazione su una categoria prevalente, seppure quella modale è “meno di 15 minuti”.

Tabella 4. Tempo impiegato mediamente per il tragitto casa-lavoro (un solo tragitto)

Frequenza	Docenti/Ricercatori	PTA	PhD/Borsisti/Assegnisti	Total
Meno di 15 minuti	34%	38%	19%	32%
15-30 minuti	18%	36%	22%	28%
30-60 minuti	25%	18%	46%	26%
Più di 60 minuti	24%	9%	13%	13%
Total	100%	100%	100%	100%

Nel complesso il quadro sembra presentare due diverse categorie di utenze: coloro che gravitano nelle vicinanze dalla sede di lavoro con tempi/distanze di percorrenza contenuti, e coloro che invece risiedono lontano dalla sede di lavoro e che pertanto presentano tempi/distanze più consistenti.

I rispondenti hanno indicato anche la sede di lavoro prevalente, riportata nella tabella 5.

Tabella 5. Sede di lavoro prevalente

Frequenza	Docenti/Ricercatori	PTA	PhD/Borsisti/Assegnisti	Total
Sede centrale	19%	23%	9%	19%
Palazzo Pilo Boyl	18%	5%	9%	9%
Palazzo Toscanelli	0%	40%	0%	22%
Palazzo Vernagalli	1%	0%	3%	1%
Palazzo Alliata	5%	1%	1%	2%
Palazzo via Maffi	5%	3%	8%	5%
Polo Sant'Anna Valdera	18%	11%	44%	21%
Area CNR	28%	10%	15%	15%
Altra sede	8%	5%	11%	7%
Totale	100%	100%	100%	100%

Confrontando la sede prevalente per Docenti e Ricercatori come dato amministrativo riportato nel paragrafo 2.4 e quello dichiarato dai rispondenti, si rileva, come già evidenziato che il dato più significativo, anche con riferimento a una corretta stratificazione rispetto alla destinazione lavorativa prevalente, è quello del PTA.



2.4.3 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro

La modalità più utilizzata è l'automobile privata. La categoria di appartenenza sembra influire poco su questa scelta, rilevando solo una minore frequenza per i PhD/assegnisti. In linea con la distribuzione delle distanze dichiarate la seconda modalità di spostamento è a piedi, seguita dal treno. Quest'ultima utilizzata in modo prevalente da PhD/assegnisti e personale docente. L'uso della bicicletta riguarda invece principalmente il Personale tecnico amministrativo ed in misura minore i PhD/assegnisti.

Tabella 6. Modalità abituali di trasferimento

Frequenza	Docenti/Ricercatori	PTA	PhD/Borsisti/Assegnisti	Total
Automobile privata	37%	36%	27%	34%
A piedi	22%	21%	22%	21%
Treno	22%	10%	28%	17%
Bicicletta privata	11%	19%	13%	16%
Motociclo	3%	9%	1%	6%
Autobus	2%	3%	5%	3%
Bicicletta sharing	2%	1%	3%	2%
Monopattino privato	1%	1%	1%	1%
Monopattino sharing	0%	0%	1%	0%
Altro mezzo	1%	0%	0%	0%
Car pooling (uso condiviso dell'auto)	0%	0%	0%	0%
Total	100%	100%	100%	100%

Sull'uso del mezzo incide la sede prevalente, come si può intuire dalla tabella 7, con particolare riferimento all'uso dell'auto per raggiungere l'Area CNR e all'uso del treno per il Polo Valdera.



Mobility Manager

Tabella 7. Modalità di spostamento e sede di lavoro (n. risposte multiple e valori %)

Sede/Modalità Prevalente	Centro Storico Pisa	Polo Sant'Anna Valdera	Area CNR	Altra sede	Tutte le sedi selezionate
n. rispondenti	335	125	79	40	579
Automobile privata	28%	30%	49%	63%	34%
Car pooling (uso condiviso dell'auto)	0%	0%	0%	0%	0%
Motociclo	7%	2%	5%	8%	6%
Monopattino privato	1%	0%	3%	0%	1%
Monopattino sharing	0%	1%	0%	0%	0%
Autobus	2%	3%	11%	3%	4%
Treno	13%	38%	4%	5%	17%
Bicicletta privata	19%	10%	13%	18%	16%
Bicicletta sharing	2%	2%	0%	3%	2%
A piedi	27%	14%	15%	3%	21%
Altro mezzo	1%	0%	0%	0%	0%

Se analizziamo le modalità con riferimento ai motivi di utilizzo, rileviamo che l'uso dell'auto è dovuto principalmente alla riduzione dei tempi di percorrenza e alla maggiore libertà in termini di vincoli di orario, mentre il treno ha come motivazione principale la riduzione dei costi e la comodità.

Tabella 8. Modalità di spostamento e motivazioni (n. risposte multiple e valori %)

Modalità/Motivi	n. risposte multiple	Per ridurre i tempi di percorrenza	Per ridurre i costi di percorrenza	Per avere meno vincoli di orario	Per essere più indipendente dagli altri	Per comodità	Altro
Automobile privata	320	35%	6%	29%	7%	16%	7%
Car pooling (uso condiviso dell'auto)	1	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Motociclo	54	39%	9%	20%	7%	20%	4%
Monopattino privato	6	50%	0%	33%	0%	17%	0%
Monopattino sharing	3	33%	0%	0%	33%	33%	0%
Autobus	33	21%	33%	6%	6%	27%	6%
Treno	159	24%	33%	5%	2%	26%	10%
Bicicletta privata	148	26%	18%	9%	7%	32%	8%
Bicicletta sharing	14	43%	29%	0%	0%	21%	7%
A piedi	179	20%	15%	12%	6%	40%	8%
Altro mezzo	4	50%	0%	0%	25%	25%	0%

2.4.4 Criticità percepite

La rilevazione non sembra far emergere specifiche criticità sulla modalità di spostamento utilizzata: circa il 70% dei rispondenti si dichiara molto o abbastanza



Mobility Manager

soddisfatto della modalità impiegata. La categoria di risposta “per niente soddisfatto” riguarda il 15% della categoria PhD/assegnisti, il 7% dei docenti e solo il 3% del PTA.

Le principali problematiche riguardano il traffico, il costo del trasporto (quest’ultimo principalmente per i PhD/assegnisti), tempi di percorrenza (per il personale docente), condizioni metereologiche e mancanza di parcheggi. Differenziando per tipologia di spostamento si rilevano le seguenti problematiche (solo le significative, in ordine decrescente di importanza):

- Automobile privata: traffico, mancanza di parcheggio e costo del trasporto
- Autobus: tempi di percorrenza
- Treno: costo del trasporto, tempi di percorrenza
- Bicicletta: sicurezza stradale, condizioni metereologiche
- A piedi: condizioni metereologiche

Da evidenziare anche la rilevazione delle principali difficoltà per sede prevalente di destinazione (tabella 9) che sono comunque legate al rapporto: accessibilità della sede>modalità di spostamento>difficoltà.

Tabella 9. Difficoltà e sede di lavoro (n. risposte multiple e valori %)

Sede/Principali problemi	Centro storico di Pisa	Polo Sant'Anna Valdera	Area CNR	Altra sede	Tutte le sedi selezionate
n. risposte	350	135	92	51	628
Traffico	19%	9%	34%	27%	20%
Costo del trasporto	11%	30%	16%	16%	16%
Mancanza di parcheggi	14%	20%	4%	6%	13%
Sicurezza stradale	14%	4%	13%	18%	12%
Tempi di percorrenza	11%	15%	13%	14%	12%
Condizioni metereologiche	19%	8%	13%	8%	15%
Altro (specificare)	11%	14%	7%	12%	11%

2.4.5 Propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

Dai risultati della rilevazione emerge che l'utilizzo di mezzi “maggiormente sostenibili” potrebbe essere incentivata attraverso l'erogazione di contributi economici



Mobility Manager

(sotto forma di abbonamenti scontati ed incentivi) per l'utilizzo di mezzi pubblici. Queste soluzioni sono particolarmente richieste dalla categoria PhD/assegnisti, ma vengono richieste (in misura leggermente inferiore) anche da personale docente e PTA. Altro suggerimento che emerge dalla rilevazione riguarda la richiesta di infrastrutture per biciclette (parcheggi e piste ciclabili).

Nel complesso sembra non vi sia una richiesta comune a tutte le categorie, ma prevedibilmente questa è specifica della modalità di spostamento adottata. Più in dettaglio:

- gli utenti dell'automobile privata richiedono abbonamenti scontati per i mezzi pubblici e, più in generale, incentivi per l'uso di mezzi "sostenibili"
- gli utenti del treno richiedono abbonamenti scontati per l'uso dei trasporti pubblici
- gli utenti della bicicletta richiedono prevalentemente un miglioramento delle infrastrutture disponibili (piste ciclabili e parcheggi)

Tabella 10. Modalità di spostamento e misure richieste (n. risposte multiple e val. %)

Modalità/Motivi	n. risposte multiple	Abbonamenti scontati per i trasporti pubblici	Parcheggi riservati per mezzi condivisi, biciclette o monopattini	Infrastrutture per biciclette (piste ciclabili, parcheggi per bici)	Incentivi economici per l'uso di mezzi sostenibili	Altro (specificare)
Automobile privata	273	28%	8%	14%	27%	23%
Car pooling (uso condiviso dell'auto)	2	0%	0%	50%	50%	0%
Motociclo	45	18%	20%	13%	29%	20%
Monopattino privato	7	14%	14%	0%	43%	29%
Monopattino sharing	4	50%	0%	25%	25%	0%
Autobus	31	45%	6%	19%	19%	10%
Treno	156	49%	4%	9%	29%	8%
Bicicletta privata	141	16%	6%	45%	28%	4%
Bicicletta sharing	15	20%	7%	33%	20%	20%
A piedi	173	25%	6%	30%	25%	13%

Di seguito si riportano anche le misure richieste in funzione della sede di lavoro principale, ma non risultano esserci caratterizzazioni significative (tabella 11).



Tabella 11. Sede prevalente e misure richieste (n. risposte multiple e val. %)

Sede/Principali misure	Centro storico di Pisa	Polo Sant'Anna Valdera	Area CNR	Altra sede	Tutte le sedi selezionate
n. risposte	322	129	80	37	568
Abbonamenti scontati per i trasporti pubblici	22%	44%	25%	19%	27%
Parcheggi riservati per mezzi condivisi, biciclette o monopattini	11%	5%	1%	3%	8%
Infrastrutture per biciclette (piste ciclabili, parcheggi per bici)	24%	13%	25%	14%	21%
Incentivi economici per l'uso di mezzi sostenibili	27%	28%	25%	35%	28%
Altro (specificare)	15%	9%	24%	30%	16%

2.4.6 Analisi sintetica delle risposte aperte

2.4.6.1 Problemi nel tragitto casa-lavoro

1. Numero di risposte valide: 70.
2. Temi frequenti:
 - a. mancanza di problematiche segnalata da alcuni utenti ("nessuna problematica");
 - b. ritardi e inefficienza del trasporto pubblico (es. ritardi del treno, bus inaffidabili);
 - c. mancanza di infrastrutture adeguate come piste ciclabili o rastrelliere per biciclette.
3. Esempi di risposte:
 - a. "Carenza rastrelliere pubbliche per biciclette."
 - b. "Bus is never on time."
 - c. "Nessuna problematica."



Mobility Manager

2.4.6.2 Misure per incentivare trasporti sostenibili

- Numero di risposte valide: 91.
- Temi frequenti:
 - richiesta di maggiore accessibilità e frequenza dei trasporti pubblici;
 - incentivi economici o agevolazioni (es. parcheggi a costo ridotto, convenzioni);
 - necessità di infrastrutture (es. fermate bus più vicine, piste ciclabili).
- Esempi di risposte:
 - "Riduzione dei costi dei parcheggi nella zona di lavoro."
 - "Fermata bus più vicina, corse più frequenti e affidabili."
 - "Nessuna misura, perché per arrivare a lavoro dovrei prendere ben due bus diversi."

2.4.6.3 Suggerimenti per migliorare il sistema di trasporti

- Numero di risposte valide: 96.
- Temi frequenti:
 - potenziamento del trasporto pubblico (corse più frequenti, meno scioperi).
 - miglioramento delle infrastrutture per biciclette (piste ciclabili, parcheggi sicuri).
 - introduzione di convenzioni o incentivi per il trasporto sostenibile.
- Esempi di risposte:
 - "Sarebbe urgente mettere in sicurezza il parcheggio bici della scuola."
 - "Aggiungere una corsia per le bici su Via Gino Luzzatto."
 - "Incentivare la mobilità verde tramite convenzioni con aziende e tariffe agevolate."

2.4.6.4 Conclusione

Le risposte evidenziano un mix di soddisfazione per chi non riscontra problemi e frustrazione legata a ritardi o mancanza di infrastrutture per altri. I suggerimenti mirano soprattutto a migliorare il trasporto pubblico e le infrastrutture ciclabili, oltre a proporre incentivi economici per aumentare l'adozione di mezzi sostenibili.



3 Parte progettuale

Questo rappresenta il primo PSCL della Scuola Superiore Sant'Anna. La sua elaborazione, come la sua implementazione, non può che risentire, come anticipato, delle limitate risorse a disposizione del mobility manager.

Non si ritiene opportuno, perciò, definire obiettivi e conseguenti azioni fortemente auspicabili, ma difficilmente raggiungibili.

Si ritiene di proporre e perseguire le tre linee di azione di seguito indicate, in continuità con quelle, di fatto, svolte nel 2024.

1. Rendere effettivo il coordinamento con gli altri mobility manager del mondo dell'università e della ricerca pisana, rapportandosi al Comune di Pisa. Questa azione vuole inserire l'attività del mobility manager in un contesto più ampio ed efficace, promuovendo politiche che incidono fortemente sulla mobilità, ma che non sono competenza della Scuola. Inoltre, ha l'intento, organizzativo, di poter contare sulla collaborazione di altre istituzioni, così da compensare la limitata disponibilità di risorse a disposizione.
2. Favorire l'accesso alla città e la mobilità dolce all'interno della città. Per chi risiede in città, o comunque vicino alle sedi, il trasferimento non costituisce un problema, è il caso, usualmente, di chi si sposta a piedi o in bicicletta. Chi, invece, risiede più lontano dalle sedi di lavoro, deve necessariamente usare l'automobile, il treno o il bus. Da questa osservazione derivano due linee di azione:
 - a. favorire, attraverso scontistiche per autobus e treni, il trasferimento dall'uso dell'auto privata a tale modalità di trasporto; promuovere il *car pooling* in una prospettiva assai più ampia di quella limitata alla Scuola Superiore Sant'Anna che non può che passare dal coordinamento di cui al punto precedente;
 - b. favorire, attraverso apposite convenzioni (per uso di biciclette muscolari ed elettriche, altri mezzi elettrici e per i bus urbani), la mobilità all'interno della città per chi, una volta entrato, deve spostarsi con un ulteriore mezzo per raggiungere la sede di destinazione; questo potrebbe favorire anche lo spostamento su modalità di trasporto più sostenibili anche con riferimento all'ingresso in città, qualora le stazioni dei mezzi di trasporto "gentili" fossero facilmente raggiungibili, ad esempio, dalla stazione cittadina.