

**Potenziale formativo corsi programmati a livello nazionale
(art.1, comma 1, lettere a) legge 2 agosto 1999, n. 264**

A.A. 2020/2021

Dipartimento di Filosofia, Scienze Sociali, Umane e della Formazione

Corso di Laurea Magistrale:	Scienze della Formazione Primaria
Numero di posti:	140 comunitari e non comunitari residenti in Italia 10 extracomunitari residenti all'estero (di cui n.5 Marco Polo)

Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale

Corso di Laurea Magistrale:	Ingegneria Edile-Architettura
Numero di posti:	78 comunitari e non comunitari residenti in Italia 2 extracomunitari residenti all'estero (di cui n.1 Marco Polo)

Dipartimento di Medicina

Corso di Laurea Magistrale:	Medicina e Chirurgia - Perugia
Numero di posti:	225 comunitari e non comunitari residenti in Italia 15 extracomunitari residenti all'estero (di cui n.3 Marco Polo)

Corso di Laurea Magistrale:	Medicina e Chirurgia - Terni
Numero di posti:	76 comunitari e non comunitari residenti in Italia 4 extracomunitari residenti all'estero (di cui n.0 Marco Polo)

Corso di Laurea:	Infermieristica - Foligno
Numero di posti:	90 comunitari e non comunitari residenti in Italia 3 extracomunitari residenti all'estero (di cui n.2 Marco Polo)

Corso di Laurea Magistrale:	Scienze Infermieristiche e Ostetriche
Numero di posti:	40 comunitari e non comunitari residenti in Italia 2 extracomunitari residenti all'estero (di cui n.2 Marco Polo)

Dipartimento di Medicina Sperimentale

Corso di Laurea:	Infermieristica - Perugia
Numero di posti:	190 comunitari e non comunitari residenti in Italia 10 extracomunitari residenti all'estero (di cui n.2 Marco Polo)

Corso di Laurea:	Infermieristica - Terni
Numero di posti:	90 comunitari e non comunitari residenti in Italia 5 extracomunitari residenti all'estero (di cui n.5 Marco Polo)

Corso di Laurea:	Logopedia
Numero di posti:	25 comunitari e non comunitari residenti in Italia

Corso di Laurea:	Tecniche di laboratorio biomedico
Numero di posti:	20 comunitari e non comunitari residenti in Italia 2 extracomunitari residenti all'estero (di cui n.0 Marco Polo)

Corso di Laurea:	Tecniche della prevenzione nell'amb. e nei luoghi di lavoro
Numero di posti:	25 comunitari e non comunitari residenti in Italia 2 extracomunitari residenti all'estero (di cui n.2 Marco Polo)

Dipartimento di Medicina Veterinaria

Corso di Laurea Magistrale:	Medicina Veterinaria
Numero di posti:	70 comunitari e non comunitari residenti in Italia 10 extracomunitari residenti all'estero (di cui n.1 Marco Polo)

Dipartimento di Scienze Chirurgiche e Biomediche

Corso di Laurea:	Ostetricia
Numero di posti:	30 comunitari e non comunitari residenti in Italia 2 extracomunitari residenti all'estero (di cui n.1 Marco Polo)

Corso di Laurea: **Tecniche di radiologia medica per immagini e radioterapia**

Numero di posti: 25 comunitari e non comunitari residenti in Italia

Corso di Laurea: **Fisioterapia**

Numero di posti: 35 comunitari e non comunitari residenti in Italia
2 extracomunitari residenti all'estero (di cui n.1 Marco Polo)

Corso di Laurea Magistrale: **Odontoiatria e Protesi Dentaria**

Numero di posti: 23 comunitari e non comunitari residenti in Italia
9 extracomunitari residenti all'estero (di cui n.2 Marco Polo)

Corso di Laurea Magistrale: **Scienze riabilitative delle professioni sanitarie**

Numero di posti: 30 comunitari e non comunitari residenti in Italia
2 extracomunitari residenti all'estero (di cui n.2 Marco Polo)

**Potenziale formativo corsi programmati a livello locale
(art.2 legge 2 agosto 1999, n. 264)**

A.A. 2020/2021

Dipartimento di Medicina

Corso di Laurea Magistrale:	Scienze e tecniche dello sport e delle attività motorie preventive e adattate (Classe LM 67 e LM 68)
Numero di posti:	60 comunitari e non comunitari residenti in Italia
Requisiti	<ul style="list-style-type: none">- Presenza di laboratori ad alta specializzazione- Obbligo di tirocinio didattico presso strutture diverse dall'ateneo- Presenza di sistemi informatici e tecnologici



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

**PROTOCOLLO DI GESTIONE DELLE FASI 2 E 3
DELL'EMERGENZA SANITARIA COVID-19**

Versione n. 2 del 30/04/2020



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

INDICE

1. Scopo
2. Principi generali
3. Misure di prevenzione e protezione per la tutela della salute e della sicurezza negli ambienti di lavoro
 - Premessa e informazioni generali
 - Provvedimenti
 - Alcune proposte operative
4. Linee di sviluppo
 - Sicurezza
 - Flessibilità
 - Innovazione
5. Ambiti di intervento
 - Sicurezza degli ambienti di lavoro
 - Formazione/Informazione del personale
 - Organizzazione del lavoro e gestione degli spazi
 - Dematerializzazione e Semplificazione
 - Organizzazione dei servizi con particolare riferimento al CSB
 - Attività didattica
 - Attività di ricerca
6. Piano delle attività
7. Monitoraggio del Protocollo
8. Finalità del Protocollo



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

1. SCOPO

Con il presente protocollo viene definito il quadro organizzativo dell'Ateneo di Perugia funzionale alla gestione del rientro "controllato" nei luoghi di lavoro e alla graduale ripresa delle attività istituzionali in presenza nelle fasi 2 e 3 dell'emergenza sanitaria da Covid-19, coniugando la prosecuzione delle attività lavorative con la garanzia di condizioni di salubrità e sicurezza delle attività stesse, nella consapevolezza che ciascun individuo contribuisce al contenimento del contagio grazie ad un comportamento consapevole e responsabile.

Il Protocollo non vuole essere un documento definitivo bensì *in progress*, al quale faranno seguito appositi atti attuativi ed organizzativi delle singole strutture in base alle loro peculiarità.

2. PRINCIPI GENERALI

Il **Protocollo di Ateneo** che viene proposto tiene conto oltre che del quadro delineato dal Ministero dell'Università e della Ricerca (*Il post lockdown e le nuove fasi 2 e 3*), del documento tecnico con le misure di contenimento e prevenzione nei luoghi di lavoro promulgato dall'INAIL (<https://www.inail.it/cs/internet/comunicazione/news-ed-eventi/news/news-coronavirus-fase-2-documento-tecnico-lavoro-2020.html>), della situazione sanitaria della Regione Umbria nonché della specificità della nostra organizzazione interna.

Parole chiave della pianificazione delle prossime attività sono **sicurezza e flessibilità** – come suggerisce il Ministero – a cui aggiungiamo **innovazione**, che in questo periodo di confinamento ha consentito all'Ateneo di misurarsi con una situazione assolutamente inedita trovandosi comunque pronto su tutti fronti (didattica, ricerca, attività amministrative) mettendo a frutto un potenziale di competenze e tecnologie che non si sarebbe mai immaginato di attivare nei tempi strettissimi in cui ci si è trovati ad operare. Le fasi successive dell'emergenza, pertanto, dovranno servire a consolidare e migliorare le pratiche innovative che hanno consentito il fluire delle attività dell'Università con la quasi totalità del personale che ha svolto il proprio lavoro da casa.

Il Protocollo definisce tempi e modalità di "rientro" alle forme ordinarie di espletamento delle attività del nostro Ateneo nell'ambito delle misure di prevenzione e protezione per la tutela della salute e sicurezza negli ambienti di lavoro, di seguito riportate.

3. MISURE DI PREVENZIONE E PROTEZIONE PER LA TUTELA DELLA SALUTE E DELLA SICUREZZA NEGLI AMBIENTI DI LAVORO

• Premessa e informazioni generali

Il termine **SARS-CoV-2** (**Severe Acute Respiratory Syndrome Corona Virus 2**) indica il virus (precedentemente denominato 2019-nCov), mentre il termine **COVID-19** (**CO**rona **VIR**us **D**isease-2019) indica la malattia provocata dal SARS-CoV-2. Come riportato anche dal Ministero della Salute, i Coronavirus sono una vasta famiglia di virus noti per causare malattie che vanno dal comune raffreddore a malattie più gravi come la Sindrome respiratoria mediorientale (MERS) e la Sindrome respiratoria acuta grave (SARS). Sono virus a RNA a singolo filamento a polarità positiva, con aspetto simile a una corona al microscopio



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

elettronico. La sottofamiglia Orthocoronavirinae della famiglia Coronaviridae è classificata in quattro generi di Coronavirus (CoV): Alpha-, Beta-, Delta- e Gamma-Coronavirus. Il genere del Beta-Coronavirus è ulteriormente separato in cinque sottogeneri. I Coronavirus sono stati identificati a metà degli anni '60 e sono noti per infettare l'uomo ed alcuni animali (inclusi uccelli e mammiferi). Le cellule bersaglio primarie sono quelle epiteliali del tratto respiratorio e gastrointestinale.

Ad oggi, sette Coronavirus hanno dimostrato di essere in grado di infettare l'uomo:

- Coronavirus umani comuni: HCoV-OC43 e HCoV-HKU1 (Beta-Coronavirus) e HCoV-229E e HCoV-NL63 (Alpha-Coronavirus); essi possono causare raffreddori comuni ma anche gravi infezioni del tratto respiratorio inferiore.
- Altri Coronavirus umani (Beta-Coronavirus): SARS-CoV, MERS-CoV e 2019-nCoV (ora denominato SARS-CoV-2).

Il principale meccanismo di trasmissione del SARS-CoV-2 è quello per via aerea.

Tuttavia, le modalità di trasmissione interumana dei Coronavirus sono tre:

- » Per via aerea attraverso droplets (goccioline di secreto delle vie aeree).
- » Per contatto: esso può essere avvicinato <2 m con soggetto infetto o con superfici sulle quali vi è il virus (per quest'ultimo aspetto sono in corso ancora studi). Il virus si può ritrovare per 3 ore in aerosol, fino a 72 ore su acciaio e plastica; su cartone e rame si è trovato fino a 24 e 4 ore rispettivamente.
- » Per via oro-fecale: una ricerca effettuata in pazienti positivi al CoVid-19 ha rilevato la possibilità di questo tipo di trasmissione.

Il principale meccanismo di trasmissione del CoVid-19 è il contatto con i casi sintomatici. Tuttavia vi sono osservazioni che infezioni documentate possano derivare "anche da persone asintomatiche".

Il tempo di incubazione potrebbe essere generalmente compreso tra 3 e 7 giorni e fino a 2 settimane. Il periodo mediano di incubazione è stato stimato in 5,1 giorni.

• **Provvedimenti**

La diffusione dell'infezione da SARS-CoV-2 è un importante problema di sanità pubblica; il mondo produttivo e le Istituzioni preposte alla Formazione ed alla Ricerca come le Università collaborano costantemente con le competenti Istituzioni e adottano ed applicano le indicazioni e raccomandazioni prodotte, aggiornandole in ragione dell'evoluzione delle conoscenze.

Tutti gli appartenenti a tali Istituzioni Universitarie in qualità di lavoratori nonché le figure della prevenzione aziendale di cui al D.lvo 81/2008 e s.m.i, quali Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP), Medico Competente (MC), Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS), **daranno un contributo a predisporre misure da attuare nei luoghi di lavoro al fine di contenere la circolazione virale e tutelare la salute e la sicurezza di lavoratori, studenti e popolazione generale**, in previsione dell'inizio della cosiddetta "fase 2" di programmazione Governativa.

• **Alcune Proposte Operative**

Al fine di attuare i provvedimenti sopraindicati, volti alla tutela della salute e della sicurezza, saranno intraprese adeguate iniziative già proposte in numerosi e qualificati ambiti scientifici ed Istituzionali, nazionali ed internazionali quali ad esempio:



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

1. Attuare le **misure di contenimento e distanziamento** nei luoghi di lavoro per ridurre la circolazione del virus SARS-CoV-2:

Misure per limitare i contatti

Misure generali di comportamento ed igiene personale ed ambientale

Misure per la pulizia e sanificazione

Sorveglianza sanitaria

Supporto ai lavoratori "fragili"

Formazione

Gestione di possibili situazioni a rischio

2. Prevedere l'utilizzo dei **Dispositivi di Protezione Individuale** per la prevenzione del contagio nei diversi contesti lavorativi.

Misure di contenimento e distanziamento nei luoghi di lavoro per ridurre la circolazione del virus SARS-CoV-2

Le Associazioni sindacali e Datoriali, su invito del Governo, il 14 marzo 2020 hanno sottoscritto il "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro" integrato in data 24 aprile 2020; inoltre il DPCM 22 marzo 2020 all'art. 1, comma 3, ha stabilito che le imprese le cui attività non siano sospese, debbano rispettare i contenuti del protocollo condiviso sopracitato.

Il piano di intervento/procedura secondo le indicazioni del Protocollo, predisposto dal Datore di Lavoro, in collaborazione con il RSPP e con il MC e con il contributo di RLS, deve essere adeguato al contesto di esposizione specifico dell'ambito lavorativo Universitario considerato.

Opportune **Misure collettive** da attuare sono:

- a) riorganizzazione del lavoro, degli orari e dei turni finalizzata a ridurre la compresenza di più lavoratori anche in ragione della superficie degli ambienti, della distribuzione delle postazioni, della presenza o meno di un sistema di ricambio dell'aria;
- b) ridistribuzione delle postazioni di lavoro secondo il principio del distanziamento di almeno 1 metro;
- c) pulizia ordinaria e straordinaria degli ambienti ed attrezzature di lavoro, con sanificazione qualora opportuna;
- d) manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di ricambio dell'aria potenziando il sistema di ricambio senza ricircolo;

Opportune **Misure individuali** da attuare sono:

- a) Ricorso ai dispositivi di protezione della cute e delle vie respiratorie in caso di distanziamento insufficiente e nelle occasioni di maggior rischio da interferenze da parte di soggetti esterni;
- b) Disponibilità della Sorveglianza Sanitaria per situazioni specifiche, attivazione eventuale del "triage" in ingresso dei luoghi di lavoro (con la collaborazione del personale formato per attività di antiincendio e primo soccorso), informazione dei lavoratori sulle condizioni di salute o presenza di sintomi che necessitano di eventuale segnalazione.

Saranno inoltre previste stringenti misure volte a limitare i contatti tra le persone, riducendo efficacemente le occasioni di aggregazione.



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

Misure specifiche ulteriori dovranno essere in linea con quanto indicato da altre Istituzioni come i competenti Ministeri o organismi Regionali.

Misure generali di comportamento ed igiene

Di seguito sono indicate le misure rafforzative delle ordinarie norme di comportamento e corretta prassi igienica, sia a tutela dei lavoratori, sia degli utenti esterni (anche occasionali):

- informare tutti i lavoratori che in caso di febbre (>37.5 °C), tosse o difficoltà respiratoria non si presentino al lavoro e comunque dichiarino tempestivamente al datore di lavoro l'eventuale insorgenza di disturbi durante l'attività lavorativa;
- sottoporre il personale al controllo della temperatura corporea con apposito strumento, prima dell'accesso al luogo di lavoro, con conseguente divieto e invito a rientrare al proprio domicilio e a contattare il Medico di Medicina Generale (MMG) qualora la temperatura sia superiore ai 37,5°, nel rispetto delle misure igieniche relative alla disinfezione dello strumento di rilevazione e di quanto previsto a tutela della privacy dal Protocollo del 14 marzo;
- sensibilizzare al rispetto delle corrette indicazioni per l'igiene delle mani e delle secrezioni respiratorie, mettendo altresì a disposizione idonei mezzi detergenti e disinfettanti per le mani;
- disporre una adeguata pulizia dei locali e delle postazioni di lavoro più facilmente toccate da lavoratori e utenti esterni; a tal proposito, per gli utenti esterni (fornitori, trasportatori, altro personale), individuare, se possibile, servizi igienici dedicati e vietare l'utilizzo di quelli del personale aziendale;
- allontanare dal lavoro i lavoratori che dovessero improvvisamente presentare sintomi respiratori o comunque suggestivi di COVID 19, rinviandoli al proprio MMG e segnalando tempestivamente l'evento anche al MC aziendale.

Misure per la pulizia e sanificazione

Per quanto riguarda la pulizia di ambienti non sanitari (es. aule, laboratori, postazioni di lavoro, uffici, biblioteche, mezzi di trasporto), saranno eseguite secondo le indicazioni del Ministero della Salute.

Particolare attenzione dovrà essere prestata a specifici ambienti dei Dipartimenti in ambito Universitario quali ad esempio Laboratori chimici e Laboratori in cui vengono impiegati deliberatamente agenti biologici, Officine e Laboratori di ingegneria, Strutture Agrarie, Stabulari, Stalle e Ambienti dedicati alle Attività Veterinarie.

Sorveglianza sanitaria

Le attività di sorveglianza sanitaria dei lavoratori esposti a rischi lavorativi specifici, effettuate dai Medici Competenti, anche alla luce di quanto indicato dall'art. 41, comma 2, lettera b) del D.lvo 81/2008, devono essere modificate temporaneamente prevedendo un allungamento della periodicità delle visite mediche, tuttavia verranno mantenute le attività necessarie ad esprimere il giudizio di idoneità alla mansione nel caso di visita medica pre-assuntiva, preventiva, a richiesta del lavoratore, per cambio mansione e per rientro al lavoro dopo assenza per motivi di salute superiore a 60 giorni continuativi.

Le visite mediche dovranno essere effettuate con impiego di adeguati dispositivi di protezione individuale da parte dei medici competenti e dei lavoratori e programmate in modo rigoroso,



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

con rispetto dei tempi di convocazione, evitando assembramenti in fase di attesa e rispettando la distanza interpersonale.

I dispositivi di protezione monouso dovranno essere raccolti in un apposito contenitore e smaltiti come da procedure definite di seguito.

Supporto ai lavoratori "fragili"

I lavoratori "fragili" (ad es. affetti da immunodepressione o da malattie cronicodegenerative) di cui all'art. 12 dell'accordo tra i sindacati dei lavoratori e delle Imprese del 14 marzo 2020, potranno rivolgersi al Medico Competente segnalando la loro condizione di eventuale "fragilità", ma anche, se necessario, attraverso una istanza di visita a richiesta, in conformità all'art. 41 DLvo 81/08.

Eseguita la visita medica e ravvisata la condizione di fragilità, il Medico Competente esprimerà il giudizio di idoneità del lavoratore alla mansione specifica svolta (idoneità; idoneità parziale, temporanea o permanente, con prescrizioni o limitazioni; inidoneità temporanea; inidoneità permanente), come previsto dall'art. 41, comma 6 del D.L.vo 81/08 e s.m.i.

Se necessario il lavoratore verrà invitato a rivolgersi al Medico di Medicina Generale (MMG), con una comunicazione del Medico Competente, per eventuali ulteriori provvedimenti di sua competenza. Il Medico Competente esprimerà il proprio giudizio per iscritto, dando copia del giudizio medesimo al Lavoratore ed al Datore di Lavoro (art. 41, comma 6Bis del D.L.vo 81/08 e s.m.i.).

Formazione

Le disposizioni normative emergenziali attualmente in vigore sottolineano la necessità di evitare contatti fra persone in presenza.

Con riferimento alla formazione obbligatoria in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro prevista dal D.lvo 81/08, si ritiene che, fino alla fine del periodo emergenziale, le attività formative possano essere svolte attraverso il ricorso alla modalità della videoconferenza.

Utilizzo di adeguati e certificati dispositivi di protezione individuale per la prevenzione del contagio nei diversi contesti lavorativi

I Dispositivi di Protezione Individuale e gli altri dispositivi medici raccomandati per la prevenzione del contagio da SARS-CoV-2 possono essere i seguenti:

- **Mascherina medico-chirurgica:** la mascherina medico-chirurgica (dispositivo medico opportunamente certificato e preferibilmente del tipo IIR o equivalente) è una maschera facciale liscia o pieghettata (alcune hanno la forma di una coppetta), monouso, che viene posizionata su naso e bocca; può costituire un'utile barriera di protezione nella diffusione nell'ambiente di agenti patogeni trasmissibili per via aerea soprattutto qualora il distanziamento non sia possibile o sufficiente.
- **Facciali filtranti (anche muniti di valvola):** la classificazione di tipo 1 (FFP1), 2 (FFP2) e 3 (FFP3) definisce il livello di protezione dell'operatore ad aerosol e goccioline con un grado di efficienza filtrante rispettivamente dell'80%, 94% e 98%.
- **I facciali filtranti dotati di valvola, sebbene più confortevoli, permettono la diffusione del virus per via aerea e quindi, in ambito lavorativo, non proteggono eventualmente gli altri lavoratori nel caso siano indossate da un soggetto con positività non conosciuta.**
- **Occhiali:** Proteggono limitatamente da schizzi e spruzzi di sangue o altri liquidi biologici, in quanto non aderiscono completamente al viso.



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

- **Guanti monouso:** Sono ritenuti idonei per la protezione generale da agenti biologici in applicazione delle precauzioni standard. Proteggono l'utilizzatore da agenti patogeni trasmissibili per contatto.
- **Camice monouso:** fornisce protezione da agenti patogeni trasmissibili per contatto; è un dispositivo monouso utilizzabile per la protezione parziale del corpo da schizzi e deve essere usato congiuntamente ad altri DPI.

Dispositivi più specifici come le maschere pieno facciali con filtro/elettrofiltro, gli occhiali a maschera e le visiere, le tute complete di cappuccio, le tute scafandro ventilate, sono utilizzabili in contesti lavorativi particolari quali quelli sanitari.

L'uso razionale e corretto delle mascherine chirurgiche e dei DPI per le vie respiratorie è importante per evitare inutili sprechi di risorse preziose e per non aumentare paradossalmente il rischio da contagio in caso di manipolazione e/o smaltimento incongruo.

Per i lavoratori che sono impiegati in attività non sanitarie e che richiedono contatti ravvicinati (comunque non inferiori ad 1 metro) con il pubblico e con altri colleghi è consigliato l'uso di mascherine medico-chirurgiche. Si raccomanda di sostituire la maschera medico-chirurgica con una nuova maschera pulita al termine dell'attività che può aver comportato esposizione a SARS-CoV-2, o non appena quella in uso si inumidisce.

Ulteriori DPI (camice, guanti e occhiali) dovrebbero essere attentamente valutati in relazione all'attività lavorativa svolta, al risultato della valutazione da parte del datore di lavoro e al tipo di esposizione che i lavoratori hanno sul lavoro, non dimenticando la necessaria protezione dagli altri fattori di rischio specificatamente correlati al lavoro (agenti chimici e fisici).

È obbligatorio l'utilizzo dei Dispositivi di Protezione Individuale nei luoghi confinati aperti al pubblico e in tutte le occasioni in cui non sia possibile garantire continuamente il mantenimento della distanza di sicurezza, con particolare attenzione ai luoghi comuni.

Si ritiene che il rispetto e l'implementazione delle indicazioni sopra riferite, ulteriormente modificate con i contributi di tutti i partecipanti ai gruppi di lavoro, adattate agli specifici e spesso complessi contesti lavorativi delle diverse sedi dell'Università, possano utilmente proteggere i dipendenti, gli studenti e la popolazione generale dall'emergenza auspicabilmente in risoluzione.

4. LINEE DI SVILUPPO

Sicurezza, flessibilità e innovazione, sono le linee che guideranno nelle nuove fasi dell'emergenza la pianificazione delle attività dell'Ateneo.

- **Sicurezza:** perché ogni attività che sarà svolta in presenza dovrà garantire ad ogni persona un ambiente sicuro dal punto di vista igienico; la disponibilità dei presidi necessari ad evitare contaminazioni; il dovuto distanziamento fisico. Al contempo ogni persona dovrà garantire con il proprio comportamento la sicurezza dell'ambiente in cui sarà presente, rispettando tutte le direttive e le indicazioni che verranno impartite.
- **Flessibilità:** perché l'organizzazione amministrativa sia dell'Amministrazione centrale che dei Dipartimenti deve essere in grado di rispondere adeguatamente assicurando la presenza delle persone o assicurando le attività da remoto a seconda delle esigenze connesse all'andamento dell'emergenza sanitaria. Lo strumento dello *smart working* utilizzato con successo fin dall'inizio dell'emergenza, con l'esperienza maturata, consentirà di organizzare le attività



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

amministrative in parte in presenza e in parte da remoto raffinando e migliorando le competenze che il personale sta acquisendo in questo periodo.

- **Innovazione:** In una prima fase, sono già state accettate in modo naturale nuove modalità organizzative che hanno visto la dematerializzazione di processi e flussi documentali che in condizioni normali avrebbero richiesto tempi molto lunghi per superare, più che le difficoltà tecniche, le resistenze al cambiamento che generalmente caratterizzano l'introduzione di nuove prassi e modalità organizzative. L'emergenza sanitaria, nella sua tragicità, ha dato l'opportunità di verificare in concreto l'utilità della dematerializzazione e della semplificazione. Il processo di dematerializzazione dei flussi avviato per l'Amministrazione centrale e che ha riguardato alcuni documenti e provvedimenti, rappresenta la base di un processo più complesso e più ampio che riguarderà gradualmente l'intera attività amministrativa e tutte le strutture dell'Ateneo compresi i Dipartimenti.

Inoltre, è da sottolineare che l'Ateneo da marzo 2020, adeguandosi a quanto disposto a livello governativo per far fronte all'emergenza sanitaria, ha erogato tutti gli insegnamenti attivi (circa 1900) in modalità telematica, attivando per diverse attività didattiche (lezioni, moduli, esercitazioni, tirocini, ricevimento studenti) circa 3500 aule virtuali. Da aprile sono stati svolti circa 1200 appelli per gli esami di profitto calendarizzati, sostenuti a distanza da circa 5000 studenti di tutti i Dipartimenti. Si sono già svolte con le stesse modalità sedute di laurea e sono state discusse le prove finali di dottorati di ricerca e di scuole di specializzazione.

5. AMBITI DI INTERVENTO

Gli ambiti di intervento, interconnessi tra loro, in cui si sviluppa il Protocollo sono:

- **Sicurezza degli ambienti di lavoro** (ambito trasversale e necessario rispetto a tutti gli altri) che comprende la distribuzione e il corretto utilizzo dei dispositivi individuali di sicurezza (mascherine, guanti, detergenti), la pulizia quotidiana e la sanificazione periodica dei luoghi, nonché ulteriori misure ritenute necessarie ai fini della sicurezza di studenti, docenti e personale tecnico- amministrativo e bibliotecario e cel.
- **Formazione/Informazione del personale** relativa sia ai comportamenti volti a garantire la propria sicurezza che quella degli altri, sia al miglioramento delle competenze specialistiche e trasversali richieste nel nuovo contesto organizzativo che si sta delineando e che ognuno contribuisce a delineare.
- **Organizzazione del lavoro e gestione degli spazi:** organizzazione delle attività in presenza e in *smart working* per assicurare la sicurezza dei lavoratori e l'efficienza amministrativa, mediante l'utilizzo di criteri di rotazione delle persone sia in considerazione di situazioni particolari sia in considerazione del lavoro svolto. Il servizio al pubblico continuerà ad essere garantito da remoto mediante il sito, le piattaforme dedicate, la corrispondenza tramite mail e il telefono.
- **Dematerializzazione e semplificazione** dei flussi documentali che richiede di portare a termine il processo avviato fino a giungere a modalità gestionali diffuse in modo omogeneo in tutte le strutture dell'Ateneo, nonché **potenziamento delle infrastrutture digitali in termini di dotazione di aule, di connettività della rete e di organizzazione interna.**
- **Organizzazione dei servizi, con particolare riferimento al CSB** anche per quanto concerne l'accesso agli spazi studio e agli uffici.



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

- **Attività didattica:** con particolare riferimento all'erogazione, nel rispetto del calendario accademico, delle lezioni frontali dei corsi di laurea, laurea magistrale e a ciclo unico e corsi di alta formazione e post laurea, allo svolgimento di esperienze di laboratorio, ad attività di tirocinio, nonché allo svolgimento degli esami di profitto, degli esami finali di dottorato e delle prove di laurea. Tali attività, ove possibile, saranno organizzate in modalità mista (in presenza e in telematica).
- **Attività di ricerca,** con particolare riferimento alle modalità di organizzazione delle attività medesime presso i Dipartimenti e i Centri.

6. PIANO DELLE ATTIVITA'

Il Protocollo si sviluppa negli ambiti di intervento descritti, prevedendo lo svolgimento delle relative attività nei tempi da ultimo indicati dal Ministero, quindi collocando le stesse nelle seguenti fasi:

- fase 2 presumibilmente compresa tra maggio e fine agosto 2020,
- fase 3 presumibilmente compresa tra settembre e fine gennaio 2021.

AMBITO DI INTERVENTO	ATTIVITA'	CRITERI/ PRESCRIZIONI	FASI/TEMPI
Sicurezza degli ambienti di lavoro	Le attività da porre in essere sono a garanzia della sicurezza e della salute dei docenti, del personale tab e cel e degli studenti e si concretizzano in misure di prevenzione e protezione quali: a) salubrità degli ambienti in cui vengono svolte le attività mediante la pulizia giornaliera accurata dei locali, degli ambienti, delle postazioni di lavoro; b) distribuzione e indicazione circa le modalità di utilizzo dei dispositivi di protezione individuale necessari ad evitare contaminazioni da parte del personale (mascherine, guanti e	Si rimanda alle misure di prevenzione e protezione per la tutela della salute e della sicurezza negli ambienti di lavoro indicate al paragrafo 3. Si prevede in particolare: - la disinfezione quotidiana dei locali con maggiore flusso di persone (es. locali delle biblioteche, locali dove si svolgono i controlli sanitari sulle persone, locali e spogliatoi delle persone addette agli stabulari e allevamenti, ecc.); - particolare attenzione sarà rivolta, per l'approvvigionamento dei dispositivi di	I tempi sono dettati dagli andamenti dell'emergenza e dalle indicazioni dei soggetti competenti. Fase 2: Sono previste, salvo diverse indicazioni, le attività di cui alle colonne "Attività e criteri e prescrizioni". Fase 3: E' previsto: - il potenziamento della disinfezione quotidiana dei locali con maggiore flusso di persone (es. aule, tutti i locali delle biblioteche, locali dove si svolgono i controlli sanitari sulle persone, locali e spogliatoi delle persone addette agli stabulari e allevamenti, ecc.); - la dotazione ai docenti



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

	<p>detergenti).</p>	<p>protezione individuale, ad aree sensibili di ricerca quale lo stabulario (dotazione di mascherine, tute, disinfettanti per le mani, ecc.);</p> <ul style="list-style-type: none"> - la dotazione di schermi in plexiglass front office a protezione delle persone che si devono interfacciare con colleghi o persone esterne; - la ripresa dei controlli sanitari sui lavoratori (si prevede per la terza settimana di maggio); - l'aggiornamento del DVR con un compendio relativo ai nuovi rischi; - il monitoraggio impianti di ventilazioni; - la predisposizione di cartellonistica verticale ed orizzontale per le aree dove è presente pubblico o accesso di terzi (es. cartelli sulle distanze di sicurezza, cartelli per ascensori, ecc.) che pubblicizzano le misure di prevenzione raccomandate al fine di limitare la diffusione dell'infezione. 	<p>che devono incontrare gli studenti e per il front office delle biblioteche di schermi di protezione in plexiglass;</p> <ul style="list-style-type: none"> - la fornitura di mascherine per studenti.
<p>Formazione/ Informazione del personale</p>	<p>Salve le informazioni notificate ai dipendenti in presenza mediante Istruzioni Operative di Sicurezza (I.O.S.), le attività formative riguarderanno in</p>	<p>Le attività formative relative alla sicurezza sanitaria saranno obbligatori per tutto il personale. Gli interventi per migliorare le competenze relative</p>	<p>Fase 2: Al rientro in presenza</p> <p>Notifica all'unità in presenza di I.O.S. predisposte a cura del Servizio di Prevenzione e</p>



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

	<p>primo luogo i comportamenti da tenere per contenere i contagi. Quindi saranno posti in essere interventi formativi per il potenziamento delle competenze richieste dalle nuove modalità di lavoro in <i>smart working</i> (corretto e pieno utilizzo degli strumenti informatici, capacità di organizzazione e coordinamento etc). Saranno previste inoltre azioni formative e di aggiornamento negli ambiti ritenuti rilevanti.</p>	<p>alle nuove modalità lavorative potranno essere modulate in base alle tipologie di attività e ruoli.</p>	<p>Protezione.</p> <p>Entro luglio Erogare corso di formazione per la sicurezza sanitaria.</p> <p>Entro Agosto Progettare e avviare la formazione per il miglioramento delle competenze sulle nuove metodologie di lavoro.</p> <p>Fase 3: Continuare con la formazione per le nuove competenze e avviare le altre attività formative.</p>
<p>Organizzazione del lavoro e gestione degli spazi</p>	<p>Svolgimento delle attività amministrative sia in presenza, nel rispetto di misure che garantiscano il distanziamento sociale di almeno 1 metro, che in <i>smart working</i>. L'organizzazione delle attività, in base alle indicazioni di carattere generale che verranno fornite, rimane nell'autonomia dei dirigenti e dei Dipartimenti in considerazione della tipologia di attività, della numerosità del personale e delle dimensioni degli spazi disponibili.</p>	<p>Rotazione del personale su 5 giorni per garantire che in ogni stanza non vi sia più di 1 persona, salvo che le dimensioni della stanza consentano la compresenza di più persone nel rispetto delle misure di distanziamento sociale, ovvero salvo che la situazione logistica degli spazi comuni inducano a contenere ulteriormente le presenze in uffici limitrofi. Tenere conto per le prestazioni in <i>smart working</i> della fragilità, delle esigenze familiari, della distanza dai luoghi di lavoro.</p> <p>Aumentare</p>	<p>Fase 2: Rotazione in presenza e in <i>smart working</i>.</p> <p>Orario di apertura delle strutture fino alle 17 dal lunedì al giovedì e fino alle 15 il venerdì (ad esclusione delle consuete riduzioni di orario del mese di agosto).</p> <p>Fase 3: Revisione graduale del sistema di rotazione e, alla luce delle indicazioni che verranno fornite sulla base dell'andamento dell'emergenza sanitaria, ripristino dell'orario di servizio ordinario articolato su 5 giorni con 2 rientri pomeridiani.</p> <p>Apertura delle strutture nell'orario ordinario.</p>



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

Dematerializzazione, semplificazione e potenziamento delle infrastrutture digitali	Dematerializzazione e semplificazione Le attività sono state già avviate nell'ambito del progetto "Semplificazione e dematerializzazione dei flussi documentali dell'Amministrazione centrale" avviato con DDG n. 75 del 08.04.2020. Attualmente è stato dematerializzato il flusso dei decreti rettorali, direttoriali e dirigenziali nonché il processo per il pagamento delle fatture. Insieme al completamento del progetto che prevede la dematerializzazione di tutti i flussi e documenti mediante l'utilizzo del gestionale titulus, dei sistemi di archiviazione e condivisione dei documenti elettronici, l'utilizzo esclusivo della posta elettronica, si prevede di completare la dematerializzazione relativa a note rettorali o direttoriali nonché la gestione dell'iter documentale mediante titulus organi. Le modalità gestionali saranno quindi estese anche ai Dipartimenti.	gradualmente l'orario di apertura delle strutture. Le strutture sono tenute a gestire i processi, evitando per quanto possibile aggravii burocratici e utilizzando per tutte le comunicazioni interne la posta elettronica e il gestionale titulus. Per le comunicazioni esterne vengono usate, a seconda della tipologia di documento e della connessa valenza giuridica: posta elettronica, pec e firma digitale.	Fase 2: Entro il 15 maggio completare l'analisi dei requisiti necessari alla configurazione personalizzata per l'implementazione della gestione integrata in titulus degli iter relativi ai diversi provvedimenti amministrativi, mediante l'utilizzo del <i>workflow</i> e rivedere le procedure di controllo e rendicontazione sia degli organi interni che esterni, funzionalmente alla dematerializzazione in atto dei processi amministrativi. Entro il 15 giugno avere una prima versione di <i>workflow</i> . E parallelamente avviare la nuova procedura per l'iter documentale per la presentazione delle pratiche agli Organi collegiali. Entro il 30 giugno procedere con la sperimentazione dei flussi integrati e la formazione del personale. Dal 15 luglio utilizzare il sistema a regime. Fase 3: Estendere le modalità di semplificazione e dematerializzazione ai
---	--	--	---



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

		<p>Dipartimenti.</p> <p>Fase 2: Ripresa dei lavori, dopo interruzione nei primi giorni di marzo per effetto dell'emergenza.</p> <p>Fase 2: Al fine di verificare la presenza c/o ciascuna aula didattica dei punti rete necessari, sarà effettuato un sopralluogo, a partire dalla seconda settimana di maggio su tutte le aule. Dalla rilevazione effettuata nel 2019, in occasione del progetto di diffusione della rete WiFi, le aule didattiche risultano pari a n. 380, e il tempo previsto per il completamento del sopralluogo è di circa due mesi.</p>
<p>Organizzazione dei servizi</p>		<p>Fase 2: Prevedere le seguenti attività: - gestione dei servizi di</p>



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

			<p>manutenzione senza criticità secondo standard e norma;</p> <ul style="list-style-type: none">- chiusura delle aule studio autogestite;- revisione della presenza degli addetti alle emergenze anche in funzione dei diversi carichi di lavoro e le attività ridotte. <p>Fase 3: Prevedere le seguenti attività:</p> <ul style="list-style-type: none">- apertura delle aule e aree studio in modo contingentato e sotto supervisione di addetti dei vari dipartimenti (da valutare la necessità di garantire anche servizi agli studenti che frequentano es. bar, mensa, aule studio);- ulteriore revisione della presenza degli addetti alle emergenze;- conteggio dei posti aula in considerazione del distanziamento sociale;- analisi dei flussi e dei possibili movimenti delle persone in modo da evitare per quanto possibile assembramenti.
<ul style="list-style-type: none">• Servizi bibliotecari e accesso agli uffici e spazi studio	<p>Svolgimento del lavoro a porte chiuse garantendo la distribuzione dei libri su richiesta a distanza; i documenti possono essere distribuiti all'ingresso della biblioteca in diverse fasce orarie con segnalibro. Rimangono interdette sale di consultazione e consultazione in sede. Si può prevedere di gestire le restituzioni</p>	<p>I materiali librari trattati dal personale e dagli utenti saranno sanificati nelle modalità indicate nelle apposite istruzioni operative.</p>	<p>Fase 2: Erogazione dei servizi a porte chiuse. Potenziamiento e promozione delle risorse digitali messe in atto nella fase emergenziale: è stato predisposto un piano editoriale con identità immagine visiva "Covid-19 #bibliotecheattive" con avvisi sul Portale del CSB e sui social, che informa e promuove i servizi bibliotecari attivi a</p>



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

<p>tramite buchetta o spazio esterno che viene regolarmente svuotata dal personale.</p>		<p>distanza presso l'intera comunità accademica e all'esterno.</p> <p>Saranno messe a disposizione gratuitamente risorse su COVID-19 da parte degli editori firmatari dell'appello del Wellcome Trust.</p> <p>Digitalizzazione dei libri di testo laddove richiesto e nel rispetto di quanto viene indicato dalla legge sul copyright (15%), potenziamento dell'acquisto di e-book, reperimento risorse finanziarie per adesione progetto MLOL Università o di altre piattaforme.</p>
<p>Riapertura delle Biblioteche all'utenza</p>	<p>Modalità:</p> <p>a. apertura delle biblioteche e gestione delle iscrizioni e dei prestiti regolando gli ingressi e tenendo chiusi gli spazi in cui possono avvenire assembramenti;</p> <p>b. apertura delle sale studio interne ai Dipartimenti con vigilanza coordinata dal Dipartimento stesso;</p> <p>c. chiusura di tutte le aule studio in autogestione.</p>	<p>Fase 3:</p> <p>Riapertura delle Biblioteche all'utenza secondo le prescrizioni individuate nelle apposite istruzioni operative.</p>



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

Attività didattica	Erogazione delle lezioni frontali relativamente ai corsi di laurea, laurea magistrale e a ciclo unico e corsi di alta formazione e post laurea, nonché lo svolgimento degli esami di profitto, degli esami finali di dottorato e delle prove di laurea. Svolgimento dei tirocini di formazione e dei laboratori didattici. Svolgimento dell'attività di orientamento.	Lezioni frontali ed esercitazioni Laboratori didattici Tirocini	Fase 2: Erogazione a distanza in telepresenza delle lezioni frontali ed esercitazioni relativamente ai corsi di laurea, laurea magistrale e a ciclo unico e corsi di alta formazione e post laurea. Svolgimento dei laboratori didattici obbligatori in modalità virtuale o telepresenza. A partire dalla fase 2, svolgimento dei tirocini clinici e pratico-valutativo in presenza (nel rispetto delle regole di sicurezza e in accordo con la Regione Umbria e le Aziende ospedaliere) o con modalità a distanza. In questo ultimo caso dovranno essere garantiti il rispetto degli obiettivi e
---------------------------	---	--	---



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

delle finalità del tirocinio, delle disposizioni normative in materia di certificazione della frequenza, della valutazione dei periodi di tirocinio e del superamento del medesimo, nonché del numero complessivo di ore previsto dalle disposizioni vigenti, con possibilità di conseguire 15 CFU/la frequenza trimestrale e il relativo giudizio con flessibilità nella divisione in aree (medica, chirurgica, medicina generale).

Per tirocini di aree non sanitarie, in fase 2 e 3, in modalità mista.

Esami di profitto, esami di laurea, prove finali dei corsi di dottorato, master, scuole di specializzazione

Svolgimento degli esami di profitto, di laurea e prove finali in telepresenza.

Sperimentazione già nella sessione di luglio, su base volontaria, di alcuni esami di profitto e prove di laurea in presenza.

Fase 3:

Erogazione in modalità mista (in telepresenza e in presenza) delle lezioni frontali e delle esercitazioni

relativamente ai corsi di laurea, laurea magistrale e a ciclo unico e corsi di alta formazione e post laurea, nonché lo svolgimento degli esami di profitto, degli esami di laurea, delle prove finali di corsi di dottorato,



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

			master, scuole di specializzazione.
Attività di ricerca	Organizzazione dell'attività in presenza, nel rispetto delle misure che garantiscano il distanziamento sociale, tenendo conto del fatto che l'attività di ricerca non è stata interrotta nella fase di emergenza.		Fase 2 e 3: Orientamento in telematica. Fase 3: Laboratori didattici in modalità mista. Fase 2: Si rimanda ai singoli Dipartimenti e Centri, al fine di garantire le misure di sicurezza necessarie, l'individuazione delle modalità di rotazione del personale (docente e tab e cel), nonché di utilizzo degli spazi a supporto della ricerca in base alle caratteristiche e alle peculiarità delle strutture medesime e dei relativi laboratori, nell'ambito delle indicazioni sopra riportate per le attività amministrative. Fase 3: Revisione graduale del sistema di rotazione e, alla luce delle indicazioni che verranno fornite sulla base dell'andamento dell'emergenza sanitaria, e apertura delle strutture nell'orario ordinario.

7. MONITORAGGIO DEL PROTOCOLLO

Il "Tavolo di Ateneo di coordinamento interno delle attività necessarie per la gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19", istituito con D.R. n. 324 del 24.2.2020, sarà integrato con una rappresentanza delle RSU e degli RLS e avrà altresì il compito di monitorare l'applicazione del presente Protocollo.

8. FINALITÀ DEL PROTOCOLLO

Il Protocollo mira a far sorgere, nel lavoratore, la consapevolezza del lavorare in condizioni di sicurezza, grazie ai comportamenti di tutti, il sentimento di partecipazione attiva alla



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI PERUGIA

minimizzazione del rischio di contagio e alla protezione, per l'effetto, degli ambienti familiari e sociali in generale.

CONSIDERATO CHE in Italia esistono varie realtà territoriali che forniscono esempi vincenti di abbonamenti universitari a prezzi agevolati, sottoscritti da un'ampia platea d'utenza (vedi Pavia, Trento, Padova, Messina e la Regione Toscana).

CONSIDERATO CHE il costo degli abbonamenti universitari umbri si configura come uno tra i più alti d'Italia, specialmente per quanto riguarda mensile e trimestrale.

CONSIDERATO CHE, ad oggi, i trasporti risultano, dopo le industrie energetiche, il settore maggiormente responsabile delle emissioni.

CONSIDERATO CHE risulta sempre più urgente affrontare il tema della riduzione dei consumi energetici/emissione di gas serra anche nel settore dei trasporti, in primo luogo, riducendo il fabbisogno, ovvero aumentando l'efficienza nell'utilizzo, e, in secondo luogo, ricorrendo a forme energetiche e a modalità di trasporto con un minore impatto ambientale.

CONSIDERATO CHE da questo tipo di soluzione potrebbe essere attratto anche l'utente sporadico, che beneficerebbe comunque del risparmio, ad esempio su tratte extraregionali nella loro componente regionale.

CONSIDERATO CHE l'Università degli Studi di Perugia è ad oggi il più grande centro culturale della Regione e che delle scelte politiche in direzione di una mobilità pubblica e sostenibile potrebbero donare una maggiore attrattività all'Ateneo perugino e agli istituti di formazione umbri sia nel contesto della domanda regionale interna, sia dai comuni ai confini.

*I sottoscritti, rappresentanti degli studenti in seno agli organi di indirizzo
CHIEDONO*

- che l'Università si faccia promotrice, insieme alla Regione Umbria e all'agenzia affidataria del servizio di trasporto pubblico regionale, di un abbonamento integrato per tutti i trasporti regionali, che disincentivi l'uso del mezzo privato e che renda il trasporto pubblico economicamente conveniente;
- che tale abbonamento sia disponibile per gli studenti universitari a costo agevolato di 50€/anno;
- che la sottoscrizione di tale abbonamento da parte degli studenti avvenga su base volontaria al momento dell'iscrizione, o, per gli anni successivi al primo, contestualmente al pagamento della tassa regionale per il diritto allo studio;
- che l'Università si impegni in collaborazione con le istituzioni, in seguito, a pubblicizzare correttamente tale servizio all'atto dell'immatricolazione e all'iscrizione ad ogni nuovo anno accademico, evidenziandone le possibilità e potenzialità.

Perugia, 05/05/2020

Angela De Nicola - Membro del Senato Accademico

Paolo Fiore - Membro del Senato Accademico

Daniele Salvanti - Membro del Senato Accademico

Andrea Anastasi - Membro del Consiglio di Amministrazione

Ettore Ranocchia - Membro del Consiglio di Amministrazione

Simone Emili - Capogruppo della Sinistra Universitaria - UdU Perugia

I rappresentanti della Sinistra Universitaria - UdU Perugia del Consiglio degli Studenti



Al Magnifico Rettore
Alla Direttrice Generale
Al Delegato per il settore Immagine grafica, comunicazione di
Ateneo, brand e merchandising,
Patrimonio, Tutela dell'ambiente e politiche energetiche
Al Mobility Manager
A Membri del Consiglio d'Amministrazione
Ai Membri del Senato Accademico
Al Presidente del Consiglio degli Studenti
Ai Membri del Consiglio degli Studenti
UNIVERSITÀ DI PERUGIA

OGGETTO: Attivazione di un abbonamento "Umbria Go" universitario

VISTO l'art.6 del Decreto Legislativo 68/2012 che inserisce i trasporti tra "Gli strumenti e i servizi per il conseguimento del pieno successo formativo degli studenti nei corsi di istruzione superiore".

VISTI i dati ottenuti tramite un questionario proposto dal Coordinamento Mobility Manager delle Università Italiane, poi pubblicati all'interno del Report di Sostenibilità d'Ateneo (2 Consultabile all'indirizzo: <https://www.unipg.it/ateneo/rete-delle-universita-per-lo-sviluppo-sostenibile-rus> 1), che testimoniano la prevalenza della scelta del mezzo privato rispetto al mezzo pubblico.

VISTI i dati, dell'A.A. 2016/2017, dell'azienda di trasporto pubblico Umbra che confermano come il numero di abbonamenti universitari sottoscritti si fermano a 597 per quanto riguarda l'abbonamento urbano annuale, così come il mensile e il trimestrale non riescono a superare le 2000 unità in totale (considerando che il singolo utente acquista nel corso dell'anno in media 2 trimestrali o 6 mensili, a seconda delle sue esigenze).

VISTI i dati che emergono dal questionario di valutazione su abitudini e consumi per gli spostamenti, diffuso dalla Sinistra Universitaria-UdU Perugia, nell'A.A. 2018/2019, che testimoniano una propensione del campione, al 94,6 %, per un abbonamento a prezzo scontato.

VISTI gli obiettivi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) tra cui rientra la riduzione del trasporto privato su tutto il territorio.

VISTO il PUMS che tra le azioni specifiche inserisce "L'introduzione di agevolazioni tariffarie per famiglie numerose e studenti per l'utilizzo del trasporto pubblico e dei servizi di Bike Sharing, prevedendo anche una maggiore rispondenza delle tipologie di abbonamento alle esigenze della domanda e forme di rateizzazione del pagamento degli abbonamenti".

VISTO il documento istruttorio "Mobilità Universitaria: Accessibilità e Sostenibilità" redatto dalla Sinistra Universitaria - UdU;

CONSIDERATO il nuovo biglietto Umbria GO, istituito dall'agenzia dei trasporti regionali Umbria (<http://www.fsbusitalia.it/content/fsbusitalia/it/umbria/titoli-di-viaggio-tariffe-umbria/umbria-go.html>).

CONSIDERATO CHE l'andamento del numero di abbonamenti sottoscritti negli anni è stato in costante decrescita anche a causa della chiusura di tratte ferroviarie e tagli al TPL regionale.

**MOBILITÀ UNIVERSITARIA:
Accessibilità e Sostenibilità**

-

Sinistra Universitaria - UdU

A.A. 2019/2020





MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria Udu

INTRODUZIONE

Il presente documento nasce dalla volontà di esporre le proposte della Sinistra Universitaria - UdU Perugia in merito al servizio mobilità offerto dalla Regione Umbria, rivedendone le peculiarità e ripensando le modalità di servizio rivolte al target studentesco. La nostra rielaborazione, a fronte di un'analisi dell'attuale situazione, parte dall'obiettivo di aumentare l'accessibilità ai trasporti per la popolazione studentesca e di conseguenza incentivare la mobilità pubblica e sostenibile su scala regionale e comunale. Alcune proposte guardano al panorama regionale comprendendo gli spostamenti, da e verso tutte le sedi del polo diffuso dell'Università degli Studi di Perugia, e fornendo la possibilità, tramite le tecnologie digitali, di porre a sistema i servizi di cui dispongono gli studenti della Regione, implementandone la fruizione e la funzionalità. Altre proposte sono mirate esclusivamente al territorio comunale di Perugia, in cui emergono necessità ben precise in merito a sostenibilità ambientale, congestionamento del traffico cittadino e a servizi non attualmente offerti.

A ciò si aggiunge la volontà di ipotizzare una risposta coerente con le nuove sfide che la situazione emergenziale, legata alla Covid-19, ci pone di fronte; i dati, infatti, portano alla luce un'imminente crisi del sistema di spostamenti in fase di riapertura - in primo luogo a livello urbano - a cui si può rispondere solo con scelte ed azioni che puntino al contenimento del traffico veicolare cittadino ad alto rischio di saturazione e all'incentivazione della mobilità sostenibile. La nostra proposta, con attente riflessioni su soluzioni ed idee del panorama nazionale e internazionale, mira ad un ripensamento generale della mobilità urbana, implementando e migliorando i percorsi ciclo-pedonali e gli spazi pubblici. In tal senso, quindi, il documento non va soltanto nell'ottica di trovare soluzioni rapide ad una situazione d'emergenza ma si impegna nel trovare soluzioni di mobilità sostenibile strutturali, di lunga veduta. Seguendo le linee guida del PUMS, rendendole coerenti con le esigenze della popolazione studentesca, vogliamo portare idee a lungo termine che guardino ad un'Università immersa in una realtà Green, Sostenibile, Connessa. Riteniamo che tali proposte siano da rivolgere in primis all'Università degli Studi di Perugia, in quanto essa, fulcro e motore culturale della nostra Regione, ha il compito di porsi come istituzione promotrice dei servizi che interessano la propria popolazione studentesca, con evidenti e conseguenti risvolti nell'aumento dell'attrattività e della qualità dell'Ateneo stesso. Peraltro, l'Università sta dimostrando, oggi più che mai, di essere parte politica attiva del territorio in cui è inserita, mettendo in campo le proprie competenze, aiutando e ripensando il nostro territorio.

Riteniamo che l'Università pubblica debba farsi carico di un ripensamento dei mezzi di trasporto, e che questa scelta non sia più prorogabile. I dati parlano chiaro: circa il 45% degli studenti preferisce muoversi con un mezzo privato a motore, contribuendo ad aumentare i costi che gravano sulla collettività in termini di aumento dell'inquinamento ambientali, aumento della spesa sanitaria, finanche la perdita di vite umane. Ciò non è più accettabile. Una regione che punta ai massimi standard di qualità della vita dei suoi cittadini deve, necessariamente, tendere ad una mobilità pubblica e ad infrastrutture altamente accessibili a tutti, in termini economici e qualitativi, investendo nella sostenibilità e rendendo il mezzo pubblico più conveniente e più efficiente del mezzo privato. L'accessibilità alla mobilità non è solamente una questione ambientale e logistica, ma è una componente fondamentale del diritto allo studio; emerge infatti dal Decreto Legislativo 68/2012 art.6 che i trasporti rientrano tra "Gli strumenti e i servizi per il conseguimento del pieno successo formativo degli studenti nei corsi di istruzione superiore".

Molte città e realtà nazionali e internazionali stanno dimostrando di muoversi verso una mobilità pubblica di qualità ed accessibile, a partire dalle realtà universitarie. È il momento che il nostro ateneo si muova in tal senso e si faccia promotore di un cambiamento radicale che sappia valorizzare le potenzialità della mobilità pubblica e rendere la vita dei giovani universitari migliore.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

-1-

ABBONAMENTO REGIONALE UNIVERSITARIO Attivazione di un abbonamento "Umbria GO" Universitario

I numeri dell'Università degli Studi di Perugia: studenti in sede, pendolari e fuorisede

L'Università degli Studi di Perugia, con i suoi circa 23.000 studenti, rappresenta sicuramente un importante bacino d'utenza per il trasporto pubblico locale su gomma e rotaia, nei territori comunali, come anche negli spostamenti extraurbani.

Facendo riferimento al *Bilancio sociale* del 2017, dai dati sui comuni di residenza degli studenti, si evince che il 20% (4.732) degli iscritti è residente nei comuni di Perugia e Corciano e, in generale, meno del 50% (10.345) è residente in un comune umbro (*tutti i dati sul comune di residenza degli iscritti sono forniti dall'ufficio banche dati e coordinamento servizi webbased*). Questi numeri suggeriscono che i circa 10.000 studenti iscritti rimanenti sono fuorisede, residenti in comuni fuori dalla regione e, nella maggior parte dei casi, in affitto presso la loro sede universitaria. Altri ancora sono pendolari, effettivi o potenziali, in un numero che si aggira oltre le 6.000 unità, considerando residenti in comuni umbri e comuni posti sul confine con le altre regioni (es. zona Terontola-Cortona, Orte, ecc.).

La situazione sembrerebbe ottimale per favorire l'utilizzo del mezzo pubblico: tra studenti fuorisede, che non avrebbero altra possibilità di spostarsi agilmente se non automuniti, e pendolari che preferirebbero non essere costretti a scegliere tra l'affitto di un'abitazione in un comune non troppo lontano da quello di residenza e l'acquisto di un mezzo privato.

Il rapporto tra gli studenti e il trasporto pubblico

I dati ottenuti tramite un questionario proposto dal Coordinamento Mobility Manager delle Università Italiane, poi pubblicati all'interno del Report di Sostenibilità d'Ateneo (*consultabile all'indirizzo: https://www.unipg.it/ateneo/rete-delle-universita-per-lo-sviluppo-sostenibile-rus_1*), evidenziano, tuttavia, una certa refrattarietà nei confronti del TPL da parte degli studenti dell'Università degli Studi di Perugia per recarsi presso la sede universitaria, preferendo invece un mezzo privato motorizzato.

Modalità di trasporto	Percentuale
Auto come conducente	40,10%
Auto come passeggero	5,73%
Autobus	20,31%
Treno	8,33%
Moto/Scooter	0,52%
A piedi	24,48%
Bicicletta	0,52%

RUS 2017-Modalità di trasporto studenti iscritti



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria Udu

In base alla distanza, sempre analizzando i dati del *RUS 2017* vediamo come il mezzo privato raggiunga picchi che oscillano tra l'80 e il 90% su scala regionale. Questo dato è confermato, altresì, dal numero di abbonamenti universitari sottoscritti dall'azienda di trasporto pubblico, che nell'A.A. 2016/2017 non hanno superato le 1000 unità per quanto riguarda l'abbonamento annuale (nonostante gli sforzi della Regione per abbassarne il prezzo), così come il mensile e il trimestrale non riescono a superare le 2000 unità in totale. Considerando poi, che il singolo utente acquista nel corso dell'anno in media 2 trimestrali o 6 mensili, a seconda delle sue esigenze, si stima che la forma trimestrale sia utilizzata da non più di 1000 utenti, così come il numero di utenti che utilizza un abbonamento mensile si attesterebbe sotto le 500 unità. A livello extraurbano la situazione non è migliore: l'andamento negli anni è stato in costante decrescita anche a causa della chiusura di tratte ferroviarie e tagli al TPL regionale.

Sicuramente un dato promettente è quello che emerge dalla vendita presso le segreterie dell'Università dei biglietti multicorse agevolati. Sono stati infatti venduti nell'anno 2019 circa 25.000 biglietti, per un totale di 250.000 corse. Un numero che apre uno spiraglio sull'effettiva necessità di trasporto pubblico agevolato. Il grande successo di questa forma di abbonamento è facilmente intuibile: il prezzo di 9 euro è il più conveniente per le esigenze di flessibilità studentesche. Se, a titolo esemplificativo, lo confrontassimo con l'acquisto di un abbonamento mensile (45€) capiremmo subito che uno studente che si rechi settimanalmente massimo cinque volte all'Università preferisce chiaramente l'acquisto di un biglietto multicorse a settimana (36€ mensili). Questa apparente convenienza porta ad una differente percezione dell'utilizzo del mezzo pubblico, una percezione "ad esaurimento", solo nella necessità, e non favorisce la sincronizzazione della propria routine con gli orari del trasporto pubblico, ostacolando quindi l'abitudine ai mezzi.

A questo aggiungiamo il costo degli abbonamenti universitari, tra i più alti d'Italia, specialmente per quanto riguarda mensile e trimestrale. Segue un confronto con altri atenei italiani comparabili alla sede di Perugia e potenziali competitors.

Costi abbonamenti studenti per città (euro)	Perugia (FSBusitalia)	Siena (Tiemme Spa)	Pescara (Tuabruzzo)	Parma (TepSpa)	Foggia (Ataf)	Modena
Mensile stud	45	/	/	/	18	/
Trimestrale stud	110	/	/	80	45	/
Annuale stud	296	252	232	155	140	140

Tabella 2: Costo abbonamenti studenti (in euro)

Queste condizioni portano ad un circolo vizioso difficile da interrompere: quasi tutti i fuorisede quando ne hanno la possibilità comprano o portano da casa un'automobile (spesso usata, vecchia e probabilmente non conforme ai migliori standard di emissioni), contribuendo alla saturazione del traffico cittadino e regionale, dei parcheggi e del consumo di suolo, facendo perdere potenziali utenti al trasporto pubblico. Da una parte, quindi, si contribuisce ad un ulteriore incremento dei già preoccupanti dati sull'utilizzo dell'automobile in Umbria (prima regione per numero di automezzi dopo le regioni montane Valle d'Aosta e Trentino-Alto Adige), e dall'altro, per ridurre le perdite, si diminuisce l'offerta causando a chi non si può permettere un'auto pesanti limitazioni al proprio diritto alla mobilità, elemento fondante del diritto allo studio, come dichiara il D. Lgs. 68/2012.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria Udu

Un punto di vista alternativo: esempi dalla penisola

Come abbiamo detto un problema difficile, ma non impossibile da risolvere. Soprattutto negli ultimi anni, nella consapevolezza dell'insostenibilità del mezzo privato, alcune città e regioni hanno provato a invertire questa logica, partendo dagli studenti universitari.

Riportiamo qua - senza presunzione di completezza - alcune soluzioni adottate in territori comparabili a quello del Comune di Perugia, chi per dimensioni, chi per popolazione universitaria.

- **Pavia:** in fase di stesura del bando di gara per l'appalto del TPL si richiedeva all'azienda vincitrice di prevedere nel proprio business plan un'offerta conveniente per la popolazione studentesca pavese, i cui numeri sono stati ampiamente pubblicizzati da Comune e Università in seguito alla pubblicazione del bando. Il tavolo composto da rappresentanti della componente studentesca, degli enti pubblici e dell'azienda ha stabilito delle agevolazioni importanti applicate alle tariffe per gli studenti; allo stato attuale il costo di un abbonamento annuale per studenti, dottorandi e studenti Erasmus è di soli €20. Previsti sconti anche per specializzandi e laureandi (costo €175). L'abbonamento, facoltativo, ha raggiunto negli anni una copertura vastissima, sfiorando quota 90% di abbonati nella componente studentesca.
- **Trento:** a seguito di un periodo di sperimentazione, sta avendo successo il progetto "Libera Circolazione", che permette a tutti gli studenti dell'Università di Trento di viaggiare su tutti i mezzi nel territorio provinciale per soli 50€ annui.
- **Padova:** su richiesta degli studenti, l'azienda Busitalia ha preso in considerazione per il Comune patavino la possibilità di una sottoscrizione obbligatoria dell'abbonamento, integrato nelle tasse universitarie. Per farlo sono stati somministrati alla popolazione studentesca dei questionari inerenti i costi sostenuti per i propri spostamenti. Dalle prime elaborazioni il costo annuo per studente dovrebbe attestarsi sui 50€.
- **Messina:** uno dei primi esempi negli ultimi anni di obbligatorietà per l'abbonamento ai mezzi integrato nel pagamento delle tasse universitarie viene dal capoluogo di provincia siciliano. In seguito alle proteste degli studenti l'obbligatorietà è stata revocata pur mantenendo il prezzo conveniente di 30€ per l'abbonamento annuale ai mezzi.
- **Toscana:** agli studenti universitari rilascia una carta per i propri studenti con più funzioni tra le quali l'utilizzo come titolo di viaggio per i trasporti. La carta è un incentivo importante alla mobilità sostenibile. Grazie all'accordo siglato da Università di Firenze, Regione Toscana, Comune di Firenze, Azienda regionale per il diritto allo studio universitario (ARDSU) e One Scari, vale come titolo di viaggio per tutti i mezzi pubblici urbani dell'area fiorentina, compresa la tramvia fino al 31 ottobre 2020. L'abbonamento, che ammonta a 48 euro, è obbligatoriamente da stipulare all'iscrizione, tuttavia sono esentati gli studenti con borsa di studio, sotto i 15 mila euro di ISEE e con disabilità. (Per i dettagli: <https://www.unifi.it/cartastudente>).

Da questi esempi appare evidente come il prezzo sia uno degli elementi centrali nella scelta dell'abbonamento al trasporto pubblico da parte di una categoria di utenti specifica come quella studentesca. Per gli studenti la regola di Simpson-Curtin (per ogni aumento del 3% delle tariffe si perde l'1% degli utenti) non sembra perfettamente aderente a causa di una diversa influenza dei fattori che regolano tale scelta. In caso di offerta sufficientemente conveniente l'obbligatorietà, sembrerebbe assolutamente non necessaria, se non controproducente: da un lato per le proteste che potrebbe screditare la buona fede del progetto e dall'altro per la possibilità che un bacino così ampio di utenti "obbligati" potrebbe inquinare la valutazione dei risultati di vendita dell'azienda.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA: Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

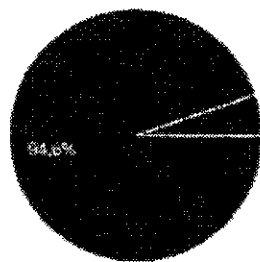
Il questionario studentesco:

Nel corso dell'A.A. 2018/2019 l'associazione Sinistra Universitaria-UdU Perugia ha elaborato un questionario di valutazione su abitudini e consumi per gli spostamenti, rivolto alla comunità studentesca dell'Università degli Studi di Perugia.

Tale strumento aveva l'obiettivo, tra le altre cose, di valutare l'eventuale reazione degli studenti nei confronti di possibili misure che puntassero a ridurre i costi della mobilità pubblica, promuovendo e facilitando in modo deciso l'accessibilità al servizio. Formulando una proposta che riuscisse ad andare incontro alle esigenze economiche - uno dei principali limiti per l'accesso al trasporto pubblico - e sottoponendo un'ipotesi di prezzo ragionevolmente ridimensionato, è emerso che il 94,6% degli studenti raggiunti acquisterebbe un abbonamento annuale al costo di 50€ per tutti i mezzi regionali, comprendente autobus urbani ed extraurbani, treni e Minimetrò. Il questionario, senza la presunzione di essere un'indagine statistica ufficiale, ha avuto una diffusione capillare tra i vari dipartimenti e sedi universitarie, raccogliendo un ampio campione di studenti (quasi 900), i quali, impiegando del tempo nella compilazione, hanno dimostrato quanto la tematica, all'interno della comunità studentesca, attenda risposte efficaci. L'esito del questionario dimostra ulteriormente la necessità che le istituzioni pubbliche, ed in primis l'Università, si muovano verso l'accessibilità al trasporto per gli studenti universitari.

9) Acquistaresti un abbonamento annuale per tutti i mezzi regionali (autobus urbani ed extraurbani, treno e minimetrò) a 50€?

857 risposte



● SI
● No, perché... (motivi sotto la tua risposta)

Questionario sulla mobilità -Sinistra Universitaria-UdU Perugia-2019

La maggior parte delle risposte negative alla domanda indicano come causa principale la mancanza di un servizio extraurbano ed urbano adeguato, l'abbonamento scontato non sarebbe quindi sfruttato nelle tratte quotidiane casa-università. A tal proposito rimandiamo alla nostra proposta al Capitolo 2.

Il limite economico, che si pone come un fattore cruciale, viene ripreso anche in un altro punto del questionario, in cui è stato chiesto agli studenti di indicare ed ordinare le prime due priorità degli investimenti sulla mobilità: la riduzione del costo del trasporto pubblico urbano ed extraurbano emerge rispetto alle altre in maniera significativa, assieme al potenziamento del trasporto urbano.

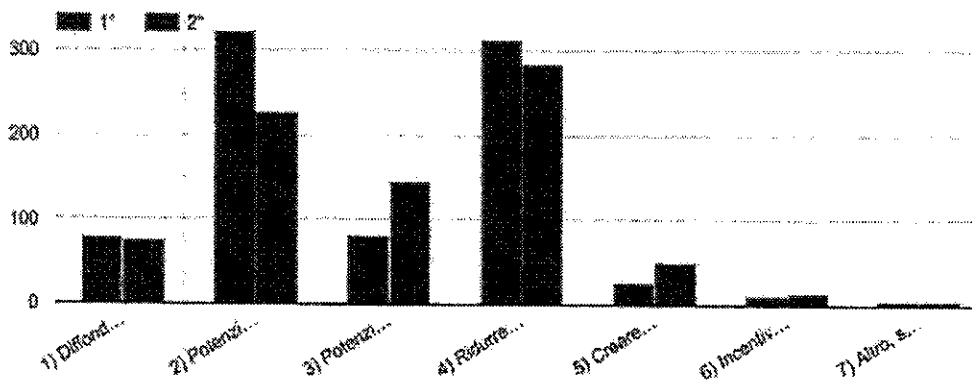


MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Secondo te, in quale direzione dovrebbero essere concentrati gli investimenti per la mobilità?

- 1) Diffondere l'uso della bicicletta (piste ciclabili, rastrelliere, bikesharing, ecc.)
- 2) Potenziare il trasporto pubblico urbano (frequenza delle corse, ampliamento orario di esercizio, ecc)
- 3) Potenziare il trasporto pubblico extraurbano (frequenza delle corse..)
- 4) Ridurre il costo del trasporto pubblico urbano ed extraurbano (biglietti singoli, abbonamento)
- 5) Creare e/o aumentare i parcheggi di interscambio auto mezzo pubblico
- 6) Incentivare l'utilizzo delle auto e/o moto private all'interno della città
- 7) Altro



Queste tendenze fanno luce su un aspetto determinante: è facile constatare quanto risulti prioritaria una strategia incentrata sulle agevolazioni di tipo economico; se ne deduce che investire in questa direzione significa abbattere drasticamente un grande ostacolo per l'accesso della popolazione studentesca al servizio di mobilità pubblica.

Una questione ambientale

Uno degli effetti più significativi del traffico è l'inquinamento ambientale. Prendendo in considerazione i risultati della valutazione effettuata da ARPA Umbria, si evidenzia che le principali criticità sono rappresentate dalle concentrazioni di materiale particolato nelle aree di Foligno, Perugia e Terni. Si evidenziano, inoltre, valori elevati di ozono su tutto il territorio regionale, in particolare a Perugia, Terni, Orvieto e Torgiano.

Sono riportate di seguito le emissioni dovute ai trasporti dalla *Valutazione Ambientale Strategica* della Regione Umbria contenuta nel rapporto preliminare del Piano dei Trasporti Regionale:

macrosettore	CO		COVNM		NOx		PM10		PM2.5		Pb		CSHS	
	(Mg)	%	(Mg)	%	(Mg)	%	(Mg)	%	(Mg)	%	(kg)	%	(kg)	%
7 Trasporti	33956	51.8	5093	18.2	13022	41.0	888	15.2	773	18.3	3180	74.9	125331	80.5
8 Altre sorgenti mobili e macchine	815	1.2	244	0.9	2435	7.7	122	2.1	122	2.9	0.44	0.01	0	0.00

Si evidenzia che il settore del traffico stradale è il settore prevalente per le emissioni di monossido di carbonio e di ossidi di azoto, i quali rientrano tra gli inquinanti che incidono in maniera più significativa sulla salute umana (secondo l'Agenzia Europea dell'Ambiente); ricopre altresì un ruolo non trascurabile nelle emissioni di particelle sospese e benzene.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Approfondendo l'analisi a livello locale, in riferimento alle aree maggiormente critiche, si possono trarre le seguenti conclusioni:

- per l'area urbana di Perugia-Corciano: il settore del traffico stradale è il settore prevalente per le emissioni di ossidi di azoto (circa il 75%) e gioca un ruolo non trascurabile nelle emissioni di particelle sospese (18%);
- per l'area urbana di Foligno: il settore del traffico stradale è il settore prevalente per le emissioni di ossidi di azoto (circa il 69%) e gioca un ruolo non trascurabile nelle emissioni di particelle sospese.
- per l'area urbana di Terni: il settore del traffico stradale è il settore prevalente per le emissioni di ossidi di azoto (circa il 42%).

Inoltre si evidenzia che negli ultimi decenni è stato dimostrato il legame tra gli incrementi delle concentrazioni di PM10 e gli incrementi della mortalità, dei ricoveri ospedalieri per patologie cardiovascolari e respiratorie, e della frequenza di sintomatologie asmatiche.

Questo quadro di criticità rende necessaria l'adozione di una strategia mirata a raggiungere il disaccoppiamento della crescita economica con la domanda di energia e quindi anche di trasporto.

Il pacchetto clima-energia include un Regolamento europeo (n. 443/2009) sulle emissioni specifiche di gas serra da automobili, che certo contribuirà a ridurre i consumi energetici del settore; le strategie di trasporto devono dunque contribuire al raggiungimento degli obiettivi della politica energetica europea.

I trasporti risultano, dopo le industrie energetiche, il settore maggiormente responsabile delle emissioni. Nel 2010, in Italia, i trasporti sono responsabili del 23,5% delle emissioni totali di gas serra e nel periodo 1990-2010 le emissioni del settore sono aumentate del 14,1%. Nella seguente tabella è riportato il trend tutt'altro che positivo:

Tab. A.1.4.9 - Emissioni di gas serra dal settore dei trasporti per tipo di gas e quota dei trasporti sul totale Italia (esclusi bunker internazionali)

	1990	1995	2000	2005	2008	2009	2010
kt CO₂eq							
Emissioni di gas serra dai trasporti	102.819	115.359	121.455	126.540	123.539	118.752	117.346
di cui anidride carbonica	101.732	113.487	118.909	124.955	121.372	117.067	114.878
metano	571	647	593	459	358	325	308
protossido di azoto	517	1.225	1.953	1.135	1.106	1.070	1.158
Emissioni totali di gas serra	516.898	530.457	551.675	574.893	541.749	491.120	500.000
%							
Quota sul totale delle emissioni	19,9	21,7	22,0	22,0	22,8	24,2	23,5

Fonte: ISPRA

Per quanto riguarda la regione Umbria, i dati disponibili sull'emissione dei gas serra sono relativi alla sola CO₂ e sono disponibili per macrosettori economici dai quali si deduce che i trasporti pesano per il 19,6% rispetto alle emissioni globali dei diversi settori con un incremento tra il 2004 ed il 2007 del 5,14%.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA: Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

La proposta per l'Umbria

Nel formulare la nostra proposta per la Regione Umbria abbiamo scelto di riflettere su due direttive principali:

1. garantire un'offerta di trasporto tale da mettere in condizione gli studenti di poter vivere senza mezzo privato;
2. rendere la scelta del trasporto pubblico economicamente conveniente.

Per l'alto numero di studenti pendolari, nonché per chiare ragioni geografiche e di distribuzione dei vari poli universitari (polo diffuso), crediamo che la soluzione vincente per coinvolgere l'intera popolazione studentesca dell'Università degli Studi di Perugia possa essere, solo e soltanto, un abbonamento integrato per tutti i trasporti regionali, sull'esempio del nuovo biglietto "Umbria GO" (<http://www.fsbusitalia.it/content/fsbusitalia/it/umbria/titoli-di-viaggio-tariffe-umbria/umbria-go.html>), che sia pubblicizzato correttamente all'atto dell'immatricolazione e all'iscrizione ad ogni nuovo anno accademico.

È chiaro però, anche sulla base dei casi precedenti, che l'attuale tariffazione di questa formula di abbonamento dovrebbe essere rivista nella volontà di mirare maggiormente la proposta verso la popolazione studentesca. I prezzi attuali (che ricalcano quelli del biglietto integrato della Regione Lombardia, più vasta e con livelli molto alti di trasporto) sono infatti tutto fuorché accessibili: si parla di 120, 325, e 1080 € rispettivamente per il mensile, il trimestrale e l'annuale.

Da analisi parziali dei dati attuali di vendita degli abbonamenti universitari in Umbria, il prezzo medio che si dovrebbe puntare a garantire per ottimizzare ricavi e numero di abbonati dovrebbe essere attorno a 50€ annui, tariffa agevolata per studenti, che permetta di usufruire di tutti i trasporti regionali.

La scelta di un abbonamento regionale, piuttosto che limitate soluzioni locali, deriva dal fatto che da questo tipo di soluzione potrebbe essere attratto anche l'utente sporadico, che beneficerebbe comunque del risparmio, ad esempio, su tratte extraregionali nella loro componente regionale.

I vantaggi di un capovolgimento di strategia sono molteplici:

- un aumento del turismo interno legato al fatto che lo studente sarà maggiormente incentivato ad utilizzare i mezzi per raggiungere i tanti siti d'interesse storico-culturale e naturalistico della nostra regione (su questo potrebbe essere interessante anche sviluppare convenzioni per il trasporto di una seconda persona gratis – ad esempio un familiare in visita in determinate circostanze come durante i weekend, sull'esempio della mobilità berlinese);
- una maggiore attrattività dell'ateneo perugino e degli istituti di formazione umbri sia nel contesto della domanda regionale interna, sia dai comuni al confine della zona coperta dall'abbonamento regionale.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UDU

Non indifferente sarebbe anche il riscontro ambientale, per il quale si prevedono delle implicazioni interessanti, tra cui:

- una riduzione dell'utilizzo del mezzo privato, con benefici a lungo termine sull'inquinamento ambientale, acustico e luminoso, senza contare i risparmi in termini di riduzione del rischio di incidenti, i cui costi sono elencati nella Tabella 3;
- una iniziale inversione di tendenza per il problema del congestionamento delle città e delle arterie viarie più importanti della regione così da facilitare ulteriormente la percorrenza e la qualità del TPL.

In previsione degli effetti diretti di una misura del genere, è evidente un'importante inversione di tendenza nell'uso del mezzo privato, favorito dall'attrattiva assunta da un sistema di mobilità pubblica reso notevolmente più accessibile. Ragionando in un'ottica di prevenzione del rischio, avremmo implicazioni positive sulla sicurezza stradale. Rimane ancora preoccupante l'elevata quantità di danni dovuti alla circolazione stradale, sono stati infatti 172.344 gli incidenti stradali in Italia con lesioni a persone nel 2018, con 3.325 vittime e 242.621 feriti (Fonte: *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*). È verosimile pensare che la riduzione del numero dei mezzi in circolazione sarebbe accompagnata alla riduzione della quantità di incidenti stradali, tutelando la salute pubblica anche da un punto di vista economico, in evidenza del fatto che gli infortuni dovuti a sinistri stradali rappresentano una spesa non indifferente da sostenere per lo Stato.

Gravità	Costo medio umano in base alla gravità delle lesioni riportate	Costo medio incidente in base alla gravità dell'incidente stradale
Mortale	1,503	1,642
Con lesioni gravi	0,197	0,309
Con lesioni lievi	0,017	0,032
Con lesioni (senza distinguere in base alla gravità)	0,042	-

Tabella 3: Costi degli incidenti stradali per livello di gravità, in milioni di Euro - Anno 2010.
Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Le modalità

Per la diffusione di un servizio di abbonamento regionale a tariffa agevolata per studenti, l'Università e gli Enti Locali si devono rendere principali promotori dell'iniziativa; in questo senso è di cruciale importanza un'adeguata pubblicizzazione, che metta in evidenza le possibilità e le potenzialità del servizio, in modo da stimolare la popolazione studentesca alla sottoscrizione dell'abbonamento.

Per favorire la diffusione, riteniamo fondamentale che la possibilità di richiedere il servizio debba essere concessa in momenti strategici: la volontà di sottoscrizione all'abbonamento a tariffa agevolata dovrà essere inserita nel contesto dell'iscrizione all'anno accademico, rappresentata dalla procedura di immatricolazione per gli studenti del primo anno, e dal pagamento della tassa regionale con la prima rata per gli studenti di anni successivi al primo. Lo studente che deve immatricolarsi, nello



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria Udu

svolgimento della relativa procedura di iscrizione, troverebbe la conferma di voler usufruire dell'abbonamento, con la possibilità di rimuovere tale conferma. La volontà di non beneficiare del servizio dovrà essere espressa tramite la compilazione obbligatoria e l'invio alle segreterie di un'istanza specifica, in cui lo studente dovrà dichiarare la propria volontà di non aderire al servizio. Il modulo potrebbe essere accompagnato da un breve questionario che vada a indagare le motivazioni che hanno portato a rifiutare l'abbonamento, in modo da collezionare una parziale raccolta di dati utili per l'analisi delle esigenze specifiche della popolazione studentesca.

Per gli studenti di anni successivi al primo invece, l'opzione di sottoscrizione all'abbonamento a tariffa agevolata potrebbe essere inserita nella sezione principale della pagina personale nel SOL tramite una istanza obbligatoria in cui confermare o rifiutare l'abbonamento. Così facendo sarebbe messa in evidenza e presentata anche a quegli studenti che fanno un uso ridotto del SOL.

Si verrebbe a configurare un bollettino (o MAV) per il pagamento della quota di 50€ riferita all'abbonamento annuale per studenti; crediamo sia funzionale che la validità del bollettino vada dal 1 Agosto al 21 ottobre dello stesso anno, in linea con gli estremi previsti per il pagamento della prima rata. Oltre la scadenza non sarà più possibile sottoscrivere l'abbonamento. Riteniamo che con questa strategia di sollecito si andrebbe a promuovere fin da subito il servizio, in maniera capillare, a vantaggio dello studente ma anche dello stesso servizio di mobilità.

Con la volontà di non escludere a priori dall'agevolazione una certa quota di persone, qualora al momento dell'iscrizione all'anno lo studente decidesse di non usufruire dell'abbonamento agevolato, potrà scegliere di acquistarlo in un secondo momento a prezzo maggiorato rispetto a quello iniziale, ma comunque inferiore rispetto alla situazione attuale, la cui quota potrebbe corrispondere a 70€, a nostro parere.

La proposta di intervento finanziario:

Al fine di realizzare questa proposta non crediamo che l'ente regionale debba compensare con fondi propri la differenza tra il costo totale degli abbonamenti e la nuova tariffazione universitaria. Questo sarebbe oltre che poco auspicabile anche assolutamente impossibile sul piano materiale. Vogliamo invece provare a chiedere all'azienda di trasporto pubblico di rivedere il proprio business plan, che ad oggi si accontenta di pochi abbonamenti ad altissimo prezzo, ma in quanto servizio pubblico dovrebbe invece puntare a servire il maggior numero di utenti ad un prezzo congruo per la categoria di appartenenza degli utenti stessi. In questa ottica vediamo con assoluto ottimismo la possibilità di andare ad incidere sul bando di gara per il TPL regionale di quest'anno, che dovrebbe prevedere al suo interno un capitolo riguardo alle convenzioni per gli studenti universitari con abbonamenti fortemente vantaggiosi (oltre che servizi di trasporto specifici approfonditi in altri capitoli).

L'elaborazione attuale del bando per il TPL regionale deve prevedere e individuare il prezzo più adatto a questo nuovo tipo di abbonamento, da una parte si dovranno valutare i numeri ufficiali degli abbonamenti universitari negli ultimi anni per capire i ricavi totali da coprire e le tendenze in relazione al numero degli iscritti, solo al termine di questo tipo di valutazione si potrà effettivamente determinare la fattibilità e le caratteristiche di questa nuova formula di abbonamento.



-2-

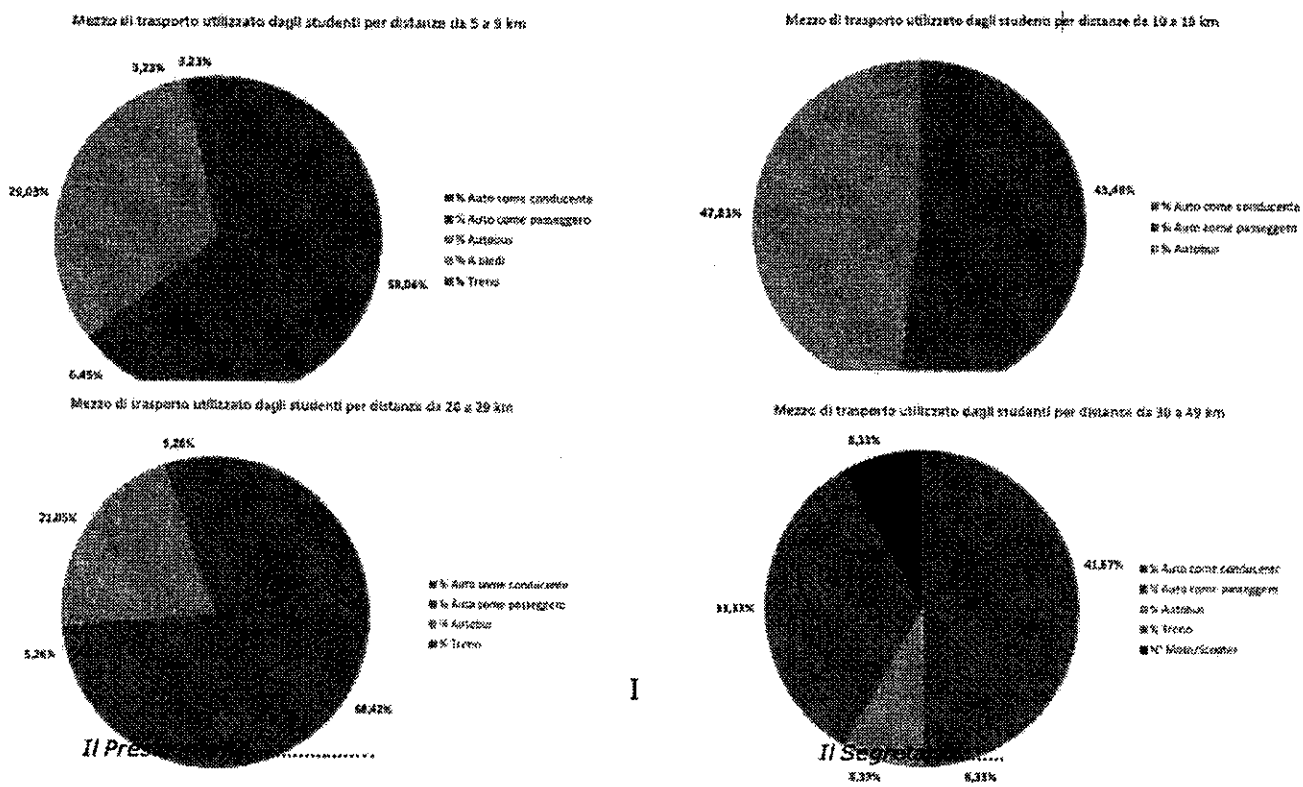
POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI EXTRA-URBANI TRA SEDI DISTACCATE

La nostra università si basa sul concept di "polo diffuso". Non solo all' interno di Perugia troviamo più sedi in più quartieri, ma anche a livello regionale constatiamo di molteplici sedi distaccate: Terni, Foligno, Narni, Assisi. Ci siamo posti il problema, in base alle esperienze dirette degli studenti e con il supporto dei dati, se tali sedi fossero opportunamente messe a sistema ed inserite in una rete di trasporti su scala regionale. La questione ha due finalità principali: da una parte, collegare tramite i trasporti extra-urbani (con scambi modali con l'urbano) tra di loro i poli, dall'altra è connettere i poli con i principali bacini di utenza regionale. Questo per favorire innanzitutto l'attrattività dell'ateneo per i giovani umbri, a volte costretti a trasferirsi in affitto nel comune della sede universitaria a causa della carenza di trasporti pubblici, essendo più conveniente della pendolarità; inoltre è fondamentale permettere agli studenti fuorisede (ma anche pendolari e in sede) di potersi muovere agevolmente all'interno della regione, regalando non solo ricchezza al settore turistico ma permettendo allo studente di beneficiare dei variegati beni storico-culturali-paesaggistici della nostra Regione.

Non dimentichiamo inoltre che implementare ed incentivare la mobilità studentesca regionale inciderebbe positivamente sui gravi problemi logistici in centri urbani come Perugia in cui traffico e parcheggi nelle aree limitrofe al centro storico sono al collasso.

I numeri della mobilità universitaria regionale:

I dati sono critici se pensiamo che circa il 45% degli studenti, secondo il *RUS 2017*, utilizzi l'auto per recarsi all'università. È grave vedere come il dato aumenti su scala regionale e mantenendo valori comunque alti anche nelle tratte oltre i 50 km, in cui dovrebbe dominare il trasporto su ferro

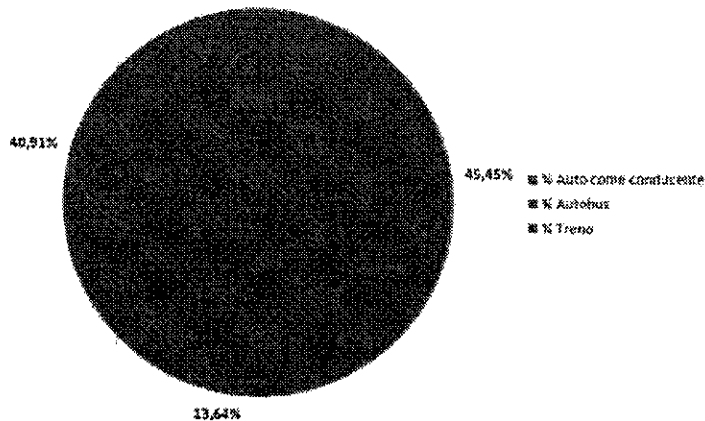




MOBILITÀ UNIVERSITARIA: Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

numeri attuali sono sensibilmente peggiori rispetto alla mobilità studentesca regionale degli anni passati. Per esempio, in base ai dati forniti dalla società regionale dei trasporti nel riepilogo degli abbonamenti studenteschi notiamo una diminuzione degli abbonamenti regionali universitari di oltre

Mezzo di trasporto utilizzato dagli studenti per distanze > 50 km



800 unità tra il 2016 e il 2017, anno di chiusura della FCU. Ciò a dimostrazione che i servizi, quando presenti, rispondono ad una domanda presente sul nostro territorio. Le politiche degli ultimi anni che hanno, invece, visto tagli continui al trasporto pubblico urbano ed extraurbano, favoriscono gli spostamenti su mezzi privati, rendendo sempre più difficoltosi futuri investimenti su modalità collettive di trasporto

I nostri obiettivi, seppur in chiave studentesca, prendono in considerazione quelli previsti nel *Piano Regionale dei Trasporti* vigente (2014-2024). Nel documento si evince tra le tante necessità, quella della riduzione di traffico extra-urbano tramite l'implementazione dei mezzi su ferro e pubblici su gomma.

L'obiettivo generale è "la messa a punto di un sistema multimodale che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità supportando la coesione interna e il riequilibrio territoriale" (PRT Umbria 2014-2024, Pag. 286). Gli obiettivi specifici sui percorsi ferroviari sono la diversione modale dal mezzo privato verso il trasporto ferroviario, un riequilibrio virtuoso dell'offerta del TPRL privilegiando le tratte a domanda potenziale elevata, supportandole però, per diminuire i tempi di percorrenza, con servizi di bus che convogliano l'utenza dei numerosi piccoli centri abitati lungo le principali direttrici. Per il trasporto su gomma gli obiettivi specifici sono la diversione modale dai mezzi privati verso il trasporto pubblico.

I nostri obiettivi di incentivazione e implementazione della mobilità regionale studentesca hanno una componente di accessibilità economica al servizio dei trasporti che abbiamo già affrontato nel capitolo "Abbonamento regionale universitario" ed una qualitativa e quantitativa dei mezzi pubblici extra-urbani, che presentano non poche criticità.

L'analisi basata sui dati attuali del TPRL in funzione delle esigenze degli studenti del nostro ateneo è condotta tramite tre principali fattori di soddisfazione qualitativi e quantitativi: **disponibilità, frequenza, tempi di percorrenza.**

In base a tali parametri siamo andati ad evidenziare le criticità delle principali tratte dell'Umbria percorse dagli studenti universitari che vanno a collegare poli dell'ateneo tra di loro e principali bacini d'utenza, con relativa proposta d'intervento:



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria Udu

La FCU:

La Ferrovia Centrale Umbra, dorsale che storicamente collegava da Nord a Sud la regione dell'Umbria seguendo il percorso da Sansepolcro fino a Terni connettendo anche altri centri come Città di Castello, Umbertide, Perugia, Todi, Marsciano, Terni. La linea è da anni frammentata e soggetta a differenziati interventi di adeguamento: attualmente da Città di Castello a Perugia-Ponte San Giovanni è attiva una linea a velocità fortemente ridotta per normativa nazionale (50km/h) che garantisce tempi di percorrenza proibitivi, soprattutto per le lunghe distanze e con frequenze molto basse. La tratta nell'ambito perugino da Ponte san Giovanni a Sant'Anna è attualmente oggetto dell'attenzione pubblica. Ad aprile 2020, dichiara il neo-assessore alla mobilità regionale Malesecche, l'iter per la realizzazione è stato sbloccato ed assicura che entro il 2022 la tratta, chiusa dal 2017 per raddoppiare le rotaie ed adeguamento, verrà riattivata con attenzione particolare allo scambio modale con la mobilità urbana su rotaia. Ci auspichiamo che questi tempi di realizzazione siano mantenuti, essendo una tratta cruciale per la città di Perugia. La tratta che arriva fino a Terni, attualmente è completamente chiusa e tutti i centri abitati della Media Valle del Tevere hanno perso l'unico collegamento ferroviario, che aveva per giunta affluenze altissime. Con la chiusura della tratta (2017) Legambiente ha inserito il sistema ferroviario umbro tra i 5 peggiori d'Italia. Ci auspichiamo che la programmazione politica futura della nostra Regione sia volta alla riapertura ed adeguamento di una linea così fondamentale per una regione che attualmente si basa su linee sostitutive su gomma con tempi di percorrenza molto lunghi fermandosi in molteplici paesi lungo il percorso, al contrario di quanto era previsto dal PTR, ovvero un'interfaccia tra piccoli centri abitati interni tramite un'agile sistema di navette con l'asse ferroviario, con tempi di percorrenza ridotti, considerando le minori fermate da effettuare. La situazione attuale ha spinto gli utenti all'utilizzo dei mezzi privati che vanno a congestionare il traffico regionale.

Perugia-Terni:

Le tratte ferroviarie in questa tratta, con la chiusura dell'FCU, passano per Foligno, spesso con cambi e comunque con un tempo di percorrenza minimo di 1h40 senza il cambio, il più delle volte previsto a Foligno. L'FCU è stata sostituita da linee su gomma che impiegano di media circa 2 ore da Perugia a Terni. Sono disponibili anche le linee Express Terni-Todi-Perugia, circa 1h20 di percorrenza, tuttavia la mattina è prevista una sola corsa alle ore 6.50 e altre tre partenze, con orari solo in parte compatibili con le esigenze degli studenti universitari (http://www.fsbusitalia.it/content/dam/fsbusitalia/documenti/umbria/orari/04_Linee_Express.pdf).

Non stupisce che gli utenti preferiscano i mezzi privati o prendendo una casa in affitto nella sede universitaria dati i tempi di percorrenza alti e la bassa frequenza. La nostra proposta a lungo termine è la riapertura della tratta FCU Perugia-Terni con alta frequenza che soddisfi l'alta domanda studentesca e non solo, con il supporto di un'interfaccia tra piccoli centri abitati interni tramite un agile sistema di navette con l'asse ferroviario, con tempi di percorrenza ridotti, considerando le minori fermate da effettuare. In via temporanea si devono ottimizzare i bus sostitutivi su gomma a livello di dimensioni, frequenze e tempi di percorrenza con le stesse modalità proposte per la tratta ferroviaria chiusa.

Narni-Terni: Attualmente le tratte Narni-Terni coprono prevalentemente le esigenze liceali, quindi la mattina presto e all'ora di pranzo. Durante la giornata e la sera sono poco frequenti le linee dei bus per Terni, prevalentemente riscontrano difficoltà gli studenti universitari, in particolari chi vive a Terni che studia a Narni, costretti a rimanere l'intero giorno. Chiunque viva a Narni al contrario è impossibilitato a muoversi negli orari serali. È necessario implementare le frequenze di autobus e delle navette che conducono a Narni Scalo per i collegamenti ferroviari.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UDU

Città di Castello-Perugia:

Bus: le tratte sono poco frequenti, uno di mattina, uno di sera; i tempi di percorrenza sono di circa un'ora. Come menzionato è stata riaperta la tratta regionale con tempi di percorrenza di circa 2 ore, per la bassa velocità e per le numerose fermate che rendono la tratta limitante e poco utilizzata. La maggior parte degli studenti preferiscono muoversi con automobile privata per flessibilità di orari, a causa delle scarse linee di bus giornaliere e per motivi di convenienza economica.

Come previsto dalle linee guida del PTR, la mobilità privata deve dirigersi verso quella pubblica, altrimenti guardare alla mobilità privata sostenibile. E' giusto quindi che da parte dell'Università degli studi di Perugia si intervenga per favorire la creazione di sistemi di condivisione dei mezzi (car pooling) a livello extra-urbano, che vadano poi ad interfacciarsi con i mezzi di trasporto più sostenibili dei poli urbani per evitare ulteriori congestioni del traffico ed emissioni.

Gubbio-Perugia: Prendere il bus (linea E001 Gubbio- Fratticiola- Perugia) comporta un viaggio di circa due ore, con costi non competitivi. Per raggiungere le sedi universitarie, in particolare quelle distaccate, si deve poi ricorrere ai mezzi urbani, che però non hanno coincidenze compatibili con la linea extraurbana. Gli studenti preferiscono dunque fare ricorso ai mezzi privati. E' necessario implementare le frequenze dei mezzi pubblici ed agire con servizi di car pooling in assenza di mezzi di trasporto pubblici sostenibili e ad alta frequenza con le stesse modalità sopra citate.

Foligno-Perugia:

La tratta Perugia Fontivegge-Foligno presenta collegamenti ferroviari piuttosto frequenti. Tuttavia concentrandosi sulle stazioni che interessano direttamente i poli universitari di Ingegneria e in particolar modo di San Sisto riscontriamo un evidente abbassamento della frequenza dei treni. Per risolvere la problematica si deve innanzitutto intervenire sul numero giornaliero dei treni, aumentare le connessioni a livello urbano tra i vari poli universitari e la stazione centrale di Fontivegge tramite uno scambio modale prevedendo navette sostenibili ad alta frequenza citate nel "Capitolo 4". Elemento cruciale nella scelta degli studenti provenienti da Foligno che studiano nei Poli perugini è il costo del trasporto, non competitivo rispetto al trasporto privato, considerando anche che se si vuole raggiungere un polo distante dal collegamento ferroviario si deve aggiungere il costo del trasporto urbano; a tale proposito si rimanda al capitolo 1 "Abbonamento Regionale Universitario".

Spoletto-Perugia:

La tratta Spoleto-Perugia, con i suoi otto collegamenti giornalieri verso il capoluogo e nove di ritorno è ritenuto mal collegato: oltre alla frequenza dei viaggi non elevata è doveroso notare come cinque degli otto treni siano con cambio a Foligno, così da rendere la tratta lunga e scomoda per il pendolare.

Rimane anche in questo caso, poi, molto complicato il movimento per e da i vari poli universitari perugini. Nonostante cinque di questi treni passino anche per i poli di Ingegneria e Medicina, per la tratta contraria nessuno passa per Medicina e soltanto tre per Ingegneria diretti, rendendo l'eventuale ritorno in sede dello studente molto più complesso ed esoso.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

La prospettiva verso una regione connessa

La nostra analisi non ha presunzione di completezza, esistono molteplici centri abitati nella nostra regione che necessitano un ripensamento nella mobilità per permettere uno spostamento agevole e sostenibile che vada a ridurre l'utilizzo del mezzo privato, la nostra proposta vuole però indicare la direzione verso la quale studenti, Università e Enti Locali devono tendere per arricchire il nostro territorio, riducendo l'isolamento e ampliando le infrastrutture e i mezzi pubblici che dovrebbero rendere interconnessa la nostra regione. Molti studenti della nostra università (circa il 95% secondo il nostro sondaggio realizzato a fine 2019) acquisterebbero un abbonamento regionale omnicomprendente fortemente scontato, il che dimostra una domanda molto alta per poter girare liberamente a livello regionale con mezzi pubblici. A questo si aggiungono i molteplici pendolari che abitano nella regione Umbria che sono costretti a trasferirsi nella sede universitaria comportando alti costi a loro carico. A nostro parere, di pari passo con l'abbonamento regionale proposto al Capitolo 1 deve avvenire un confronto con le amministrazioni al fine di individuare le soluzioni migliori per intervenire in una situazione critica e difficoltosa per gli studenti, e non solo, che potrebbe rivelarsi a favore dell'attrattività del nostro ateneo garantendo i mezzi pubblici che gli studenti necessitano.

-3-

CARTA UNICA DELLO STUDENTE REGIONALE

Carta servizi UniPg+

L'Università degli Studi di Perugia offre la fruizione di servizi a cui possono accedere gli iscritti; è infatti previsto dal nostro ateneo un novero di questi permettendo così una migliore esperienza universitaria che non si ferma, in questo modo, alla semplice e mera erogazione delle lezioni. In questo senso vanno sicuramente menzionate le opportunità, presenti nell'apposita voce "servizi" nel sito, che danno la possibilità agli studenti UniPG di poter godere di una serie di sconti su articoli di varia natura. Sicuramente vanno ricordate le agevolazioni derivanti da Unifacile Shopping/Carta Giovani, grazie alla quale sono ottenibili degli sconti presso varie attività convenzionate nei Comuni di Perugia, Torgiano, Corciano e Terni.



Inoltre vi sono una serie di servizi erogati direttamente dall'Università come il Centro Servizi Bibliotecari e il Centro Universitario Sportivo, ognuno dei quali prevede modalità proprie di accesso e di registrazione. È prevista, infatti, una tessera per il C.U.S. mentre per le biblioteche è necessario un riconoscimento tramite QR code personale nell'applicazione. Infine va citato il servizio di ristorazione fornito dall'ADISU alla generalità degli studenti secondo delle tariffe diversificate; le mense universitarie sono presenti in varie città umbre e costituiscono un servizio centrale per gli studenti.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria Udu

Appare evidente, però, che la gestione individuale e disgiunta dei servizi in questione non metta gli studenti nelle condizioni migliori per il godimento degli stessi. Per questo riteniamo necessario rendere questi servizi il più accessibili possibile, anche sulla scia di quanto sostenuto nel programma dell'attuale governance per cui l'Università diventa inclusiva anche quando predispone gli strumenti necessari per lo snellimento degli oneri burocratici a carico degli studenti. Per far ciò è indispensabile un modo più efficiente nella gestione dei numerosi servizi attualmente godibili dagli studenti e un potenziamento degli stessi. Questo potrebbe essere possibile anche grazie alla creazione dello sportello unico UniPG/ADiSU previsto dalla governance d'ateneo, che possa orientare gli studenti nella burocrazia universitaria, talvolta complessa e difficoltosa.

Servizi			
Assistenza medica	FOCUS - Counseling Psicologico e Pedagogico-Didattico	FOCUS - InI@b Laboratorio di tecnologie inclusive	Biblioteche
Counseling Legale gratuito	Trasporti e mobilità	UNIFACILE Shopping PG e TR	UNIFACILE Affitto
Collaborazione a tempo parziale degli studenti	Attività teatrali ed agevolazioni	Cinema ed intrattenimento	CUS Perugia e agevolazioni pratica sportiva
Carta di credito gratuita (non IBAN) per lo STUDENTE UNIPG	Spazi di Aggregazione e Studio in Autogestione (SASA)	Quotidiani e Periodici	L'Università promuove la Salute

I servizi offerti agli studenti iscritti all'Università degli Studi di Perugia

ESEMPI VIRTUOSI

Per comprendere in che modo l'Università degli Studi di Perugia possa effettivamente facilitare la gestione dei servizi, incidendo sul tema dell'accessibilità agli stessi, esempi di altri atenei italiani sono sicuramente un ottimo modello da cui trarre spunti e obiettivi.

Tessera "Studente della Toscana"

Grazie all'accordo siglato tra Regione Toscana, all'Azienda per il Diritto allo Studio Universitario e alle altre università toscane nasce la tessera «STUDENTE DELLA TOSCANA» rilasciata al momento dell'iscrizione ha la funzione di: libretto-tessera universitaria di riconoscimento, per l'accesso alle mense dell'Azienda regionale per il Diritto allo Studio Universitario, per l'accesso alle biblioteche e al servizio di riproduzione e stampa Pin and Print e come titolo di viaggio sui mezzi pubblici urbani di Firenze (solo per gli studenti UNIFI).

Inoltre sono previste agevolazioni riservate agli studenti universitari presso musei, teatri, esercizi commerciali. Il contributo richiesto dall'Ateneo fiorentino ai propri iscritti per i servizi collegati alla Carta è di 48 euro già calcolati sulla tassa di iscrizione (salvo esenzioni).

(<http://www.ataf.net/it/biglietti-e-abbonamenti/tessera-dello-studente-.aspx?idC=1274&LN=it-IT>

<https://www.unifi.it/tesserastudente>)



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Enjoy UniBg

Gli studenti dell'Università di Bergamo hanno a disposizione una card multifunzione prodotta in collaborazione con la banca convenzionata. La card universitaria oltre a rappresentare la classica tessera di riconoscimento, permette di effettuare pagamenti e di usufruire di tutti i servizi interni all'Università come accesso alle biblioteche, alle mense (pagandovi in modalità contactless) e ricevere l'accreditamento della borsa di studio, oltre a servizi esterni convenzionati.

La carta prevede condizioni vantaggiose, in particolare: quota associativa (una tantum) gratuita, canone mensile gratis e commissione per prelievi effettuati presso Sportelli ATM di altri Istituti nell'ambito dell'Unione Europea.

<https://www.unibg.it/servizi/vita-unibg/convenzioni-e-sconti>

Carta "La statale"

Si tratta di un badge personale elettronico dell'Università degli Studi di Milano che permette di accedere ai servizi universitari e che può diventare una carta prepagata se attivata come Carta Flash Up Studio La Statale con una durata di 7 anni. Questa carta svolge la funzione di riconoscimento agli esami, di carta prepagata Intesa Sanpaolo, strumento di accesso ai servizi bibliotecari, alle mense universitarie e ai punti di ristoro a condizioni agevolate e permette di usufruire di sconti e servizi destinati agli studenti.

<https://www.unimi.it/it/studiare/servizi-gli-studenti/badge-carta-la-statale>

Carta Ateneo+ Genova

L'Università degli Studi di Genova ha messo a disposizione, per gli immatricolati al primo anno dell'a.a. 2019/20, una smart card (Ateneo+) che servirà, in primis, come strumento di riconoscimento e inoltre permetterà alle studentesse e agli studenti di usufruire di numerosi servizi erogati dall'ateneo ligure (prestito bibliotecario, le mense universitarie, il servizio di stampa e fotocopie).

In aggiunta sarà possibile attivare la carta per i servizi bancari, consentendo in questo modo di utilizzarla come una prepagata.

<https://www.studenti.unige.it/iscrizioni/ritirobadge/>

LA NOSTRA PROPOSTA

Il nostro obiettivo è creare una carta servizi unificata che permetta di semplificare l'accesso alle diverse prestazioni esistenti e che possa ampliarle ulteriormente. Ad oggi, come evidenziato in precedenza, il nostro ateneo offre agli studenti una serie di servizi i quali, nella grande maggioranza dei casi, risultano poco fruiti proprio per la mancanza di un'adeguata pubblicità e per l'assenza di una visione organica degli stessi. Riteniamo opportuno quindi, in linea con altri atenei italiani, dotare anche la nostra università di una tessera unica per tutti i servizi utilizzabili dallo studente UniPG nella Regione Umbria (con l'eventualità di estendere il servizio agli altri atenei del territorio).



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Inoltre, dopo il recente inserimento del badge (A.A. 2018/2019) e il superamento del libretto tradizionale cartaceo, crediamo che questo sia il naturale sviluppo verso una gestione più smart e organica di tutti i servizi che orbitano attorno al mondo universitario.

La card deve essere frutto della collaborazione dell'Università degli Studi di Perugia, dell'Agenzia per il Diritto allo Studio Universitario dell'Umbria, degli Enti Locali e dell'agenzia regionale dei trasporti concordando assieme alla componente studentesca le modalità specifiche. Solamente con una visione condivisa e sistematica la quantità dei servizi e la qualità di quelli già erogati, possono migliorare la vita degli oltre ventimila studenti UniPG e, più in generale, di tutti gli iscritti ad istituti superiori universitari.

Le modalità di erogazione:

Avviene con il completamento delle pratiche di immatricolazione al primo anno (pagamento della I rata) gratuitamente. Sarà rinnovata automaticamente con l'inizio dell'anno accademico seguente coerentemente alla verifica dell'iscrizione.

Per gli iscritti successivi al primo anno in fase di rinnovo dell'iscrizione dovrà richiedere la suddetta carta. In caso di smarrimento chiediamo che i costi di rinnovo siano contenuti e coerenti con il valore intrinseco della card.

Durata

La tessera è attiva dal momento di Immatricolazione fino alla conclusione dell'Anno Accademico in cui si consegue il titolo di laurea.

Le modalità transitorie:

Chi è ancora in possesso del libretto cartaceo deve munirsi della nuova tessera potendo mantenere comunque il libretto a titolo affettivo, considerando che è ormai attiva la verbalizzazione online.

Dematerializzazione:

La carta deve essere munita di Codice QR Code (oltre alla stampa degli stakeholders del servizio e ai circuiti necessari) e deve essere affiancata da applicazione per ampliare, facilitare e rendere più versatile l'utilizzo nelle differenti interfacce dei vari servizi, sia tramite QR Code digitale sia tramite la possibilità di utilizzo tramite circuito NFC, per un uso completo tramite smartphone. Tale scelta è in linea con le finalità di digitalizzazione e risparmio di carta nella nostra università.

Pubblicizzazione:

Di pari passo con l'accorpamento in un'unica tessera e dell'implementazione dei servizi per lo studente universitario deve avvenire una adeguata pubblicizzazione dei servizi al momento dell'iscrizione, negli eventi di orientamento e, eventualmente, a costante disposizione degli studenti tramite lo Sportello Unico previsto dalla governance durante questo mandato in convenzione con l'ADISU.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UDU

Che funzioni ha?

- **Libretto/Tessera di riconoscimento** universitaria per esami di profitto con foto e matricola.
- **Titolo di viaggio per mezzi pubblici regionali e urbani:** la tessera dovrà interfacciarsi con il servizio di mobilità regionale e locale (tramite Busitalia) permettendo un agevole utilizzo dei mezzi eliminando problematiche legate alla vendita al dettaglio di biglietti e al prezzo maggiorato del titolo acquistato a bordo. L'obiettivo della realizzazione di una card unica è offrire agli studenti un contenitore di tutti i tipi di carnet e abbonamenti, su modello di "Carta Unica" della regione Toscana (<https://ataf.fsbusitaliashop.it/carta-unica>), così da lasciare aperta in questo servizio la possibilità di inserimento anche di tariffe agevolate ed abbonamenti stipulati in futuro (come l'abbonamento regionale a 50 euro da noi proposto). Obiettivo del servizio sarebbero la possibilità da parte degli studenti di ricaricare anche online la card per poi poter convalidare il titolo sul mezzo (modello Oyster Card di Londra). Altro obiettivo è quello di impedire il consumo eccessivo di carta, considerando anche che il carnet multicorse scontato per il nostro ateneo è fortemente richiesto. Gli studenti e il personale dell'ateneo possono attualmente usufruire dei carnet multicorse scontati, venduti tuttavia incostantemente e in brevi lassi temporali durante la settimana. La ricarica della tessera online migliorerebbe i problemi logistici riscontrati nella vendita fisica. Oltretutto la modalità di vendita telematica figura tra le linee guida del ministero a seguito del DPCM 26/04/2020 nella situazione della Covid-19 (<https://www.puntosicuro.it/sicurezza-sul-lavoro-C-1/coronavirus-covid19-C-131/trasporto-pubblico-le-linee-guida-del-ministero-per-la-fase-2-AR-20043/>). Ci sembra quindi coerente con la nostra proposta rivolta a Università, Enti Locali e Agenzia dei Trasporti, che quest'ultima inserisca all'interno del bando di gara una sezione apposita riguardante la digitalizzazione dell'acquisto dei biglietti (tramite App e sito), così da facilitare la logistica di vendita e gestendo quindi le tariffe in maniera smart ed ecologica.
- **Carta prepagata:** la tessera unica di ateneo potrebbe svolgere anche l'ulteriore funzione di carta prepagata, utilizzabile dallo studente senza alcun costo di attivazione e nessun canone annuale. In questo modo ogni studente avrebbe un efficiente strumento predisposto a molte operazioni tipiche di una carta di questo genere e dall'altro può svolgere un ruolo chiave nella semplificazione delle procedure universitarie. Può essere usata per il pagamento delle tasse universitarie e, ancora più importante, per la ricezione degli accrediti da parte dell'università. A tal proposito vanno menzionate le borse di merito, le collaborazioni 150 ore, rimborsi tasse e borse di studio. In questa ottica è assolutamente indispensabile una forte sinergia tra Università degli Studi di Perugia e ADiSU per fornire un servizio agli studenti nel modo più completo.
- **Tessera per l'erogazione dei pasti alle mense dell'Azienda Regionale per il Diritto allo Studio Universitario:** sostitutivo dell'attuale tesserino che permette di accedere alle tariffe agevolate del servizio ristorativo in base alla fascia ISEE di appartenenza. Tuttavia, il grande limite delle mense è quello che rimangono perlopiù sfruttate solamente dagli studenti



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria Udu

borsisti; questo anche perché per poter usufruire delle condizioni diversificate è necessario completare l'apposita istanza burocratica e ritirare fisicamente suddetto tesserino presso le sedi ADISU di Perugia o di Terni. In sostanza un forte ostacolo alla fruizione di un servizio cruciale. Chiaramente con l'emissione di una carta unica, che includa anche i dati reddituali, l'accessibilità ai prezzi ridotti in base alla propria situazione economica sarebbe estremamente facilitata; questo, in termini più ampi, potrebbe far aumentare l'afflusso di utenti nelle mense universitarie. Richiediamo inoltre che l'Adisu fornisca le mense di terminali di pagamento POS contactless così da poter pagare sempre tramite la card proposta (ma anche con qualsiasi circuito bancario), permettendo così l'uso del servizio anche senza contanti. Ci appare un intervento doveroso tanto più se viene preso in considerazione il panorama legislativo di riferimento nel quale è stata ribadita in più occasioni l'obbligatorietà dei pagamenti elettronici, per ultimo con la legge di bilancio 2020. Tutto ciò si inserisce in una generale convinzione per cui debba essere incentivato il più possibile il pagamento cashless, più trasparente e semplificato.

- **Accesso alle biblioteche e servizio prestiti:** in questa modalità è fondamentale sia inserire un Qr Code sulla tessera sia mantenere la possibilità di accedere tramite Qr code su App da smartphone.
- **Accesso alle aule studio:** sempre tramite Qr Code tramite tessera o Applicazione
- **Tessera ricaricabile per fotocopie:** nelle strumentazioni di ateneo che deve sostituire la metodologia attuale che prevede la ricarica di una carta tramite distributori nelle biblioteche; richiediamo che il pagamento avvenga tramite la carta unica permettendo una agile transazione.
- **Agevolazioni riservate agli studenti nelle attività convenzionate di tutto il territorio umbro:** È necessario interfacciare la tessera con tali servizi. Inoltre richiediamo di aumentare ed ampliare all'intero panorama umbro le convenzioni già presenti tramite Unifacile Shopping con gli esercizi commerciali puntando soprattutto sui servizi primari per studenti: alimentari, cartolerie, copisterie, abbigliamento e sport, negozi di elettronica e di musica, cultura, cinema...
- **Accesso gratuito a tutti i complessi museali e beni storico-artistici nel territorio umbro** tramite presentazione della tessera fisica o tramite Qr code, favorendo quindi la mobilità regionale degli studenti, che sarebbe supportata dalla proposta di abbonamento regionale e potenziamento dei trasporti in Umbria (capitoli 1 e 5).



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

- **Forti scontistiche per i teatri comunali e pubblici**
- **Centro Universitario Sportivo:** attualmente ci si abbona tramite un modulo di iscrizione con una tessera specifica. La nostra proposta è di integrare ed implementare le scontistiche tramite il servizio Unifacile Shopping ed un tesseramento, che richiediamo sia accorpato alla card da noi richiesta.
- **Sharing Mobility:** i servizi di bike sharing esistenti e i futuri servizi di sharing da noi proposti (al capitolo 4) devono interfacciarsi direttamente con gli studenti dell'Università degli Studi di Perugia. Auspichiamo che i trasporti sostenibili che si svilupperanno in futuro da noi proposti potranno essere utilizzati intuitivamente e agilmente dagli studenti favorendo la mobilità sostenibile nei territori della nostra regione.

-4-

LA MOBILITÀ UNIVERSITARIA SOSTENIBILE E L'EMERGENZA COVID-19 Soluzioni temporanee e strutturali

La situazione attuale dei trasporti in Umbria

Nel periodo immediatamente precedente all'emergenza della Covid-19 i trasporti regionali, già con frequenze basse e tempi di percorrenza spesso proibitivi, hanno subito da parte della regione tagli strutturali che ammontano a circa 3,5 milioni di euro, dando direttiva ai comuni di selezionare le linee necessarie e quelle secondarie così da procedere al taglio. Tale decisione è stata fortemente criticata da parte di sindacati, lavoratori e ovviamente dagli utenti, che si sono visti tagliare tratte cruciali per gli spostamenti su scala regionale ed urbana. Tale situazione di per sé andrebbe a peggiorare ancora di più le critiche condizioni di traffico e congestione urbana, oltre che all'isolamento ancora maggiore in cui versa la gran parte del territorio interno alla regione, composto da molteplici piccoli centri abitati. Non secondarie saranno le conseguenze sull'ambiente in una regione in cui i trasporti già sono responsabili di circa il 40% dell'inquinamento prodotto.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

La situazione attuale dei trasporti a Perugia

Nel PUMS approvato dal Comune di Perugia è presente il censimento ISTAT del 2011 riguardante la condizione della mobilità interna del Comune, in cui emergono i seguenti dati:

- Gli spostamenti su auto privata corrispondono al 72,9%;
- Gli spostamenti a piedi corrispondono al 10,1% e di questa percentuale circa l'1% corrisponde agli spostamenti in bicicletta;
- Gli spostamenti su trasporto pubblico sono pari al 14%;
- Gli spostamenti con motocicletta/ciclomotore corrispondono al 3%.

Il PUMS stima in 35.312 gli spostamenti su auto privata che interessano l'area Perugia-Corciano e in 4.633 gli spostamenti sulla rete del trasporto pubblico che copre gli stessi territori.

Percentuali così basse per il trasporto pubblico e per la mobilità ciclo-pedonale sono sicuramente da imputare ad un'assenza di infrastrutture per la mobilità dolce ed alla scarsa accessibilità al trasporto pubblico sia dal punto di vista economico, dato l'eccessivo costo del TPL, sia dal punto di vista logistico data la bassa efficienza del servizio che non riesce a servire capillarmente tutto il territorio.

L'Emergenza COVID-19

L'emergenza sanitaria che sta vivendo il nostro paese ha ulteriormente peggiorato le criticità di una situazione già difficoltosa. I DPCM e le conseguenti ordinanze regionali emanate al fine di garantire il contenimento della diffusione della pandemia hanno avuto conseguenze anche nel settore dei trasporti. Tali servizi sono stati ulteriormente tagliati e sono state mantenute solo le linee essenziali e, nel rispetto dei protocolli e delle distanze di sicurezza, dovranno essere evitati affollamenti. Questo determinerà un notevole peggioramento del servizio di mobilità urbana. Considerando che nella Fase 2 stiamo assistendo alla ripartenza di attività lavorative e produttive ci aspettiamo che la minor capacità del trasporto pubblico determinerà un forte aumento del traffico urbano e regionale, dato anche dalla sfiducia verso i mezzi di trasporto collettivi.

A livello nazionale, ci si è posti delle domande su come potrebbero essere gestiti i trasporti a livello nella fase di ripartenza, non nascondendo preoccupazioni.

Durante il lockdown è stato possibile constatare una drastica riduzione del traffico che, sia a livello nazionale che regionale, si attesta a minimi che non si registravano da decenni, con diminuzioni notevoli per quanto riguarda le emissioni ed i consumi relativi al settore dei trasporti, una riduzione degli incidenti stradali dell'80,7% e una riduzione dei morti collegati dell'83,3% (Fonte: *Dipartimento della Pubblica Sicurezza*).

Le stringenti condizioni che si dovranno rispettare all'interno dei mezzi di trasporto pubblici in Italia, e nel caso specifico della nostra regione da parte dell'azienda Busitalia (<http://www.fsbusitalia.it/content/fsbusitalia/it/umbria/emergenza-covid-19---umbria.html>), sono state prolungate anche nella Fase 2 e probabilmente non si assisterà ad un allentamento di tali misure nelle fasi successive.

Il Presidente.....

Il Segretario.....

Approvato nell'adunanza del



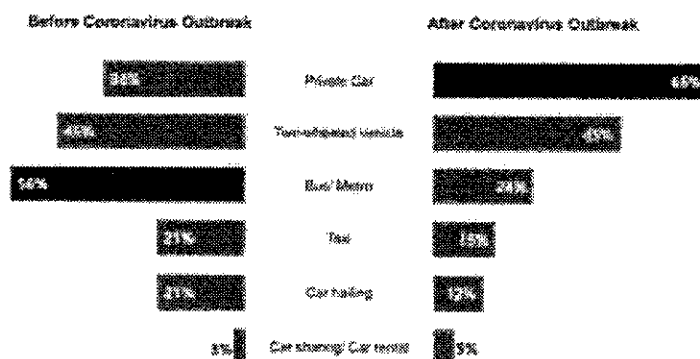
MOBILITÀ UNIVERSITARIA: Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Tale situazione presenta forti criticità: non solo quindi, stando alle condizioni attuali dell'Umbria, i bus non verranno implementati di pari passo con l'allentamento delle misure di confinamento sociale, ma saranno anche fortemente limitati nelle capienze. Non agire sui trasporti pubblici potrebbe portare a uno shock nei centri urbani e sulle direttrici della nostra regione, già fortemente congestionati, portando a situazioni che non si erano mai viste prima. Le conseguenze di tali decisioni graveranno pesantemente sia sul piano ambientale che sul piano logistico. Già durante la fase estiva tali criticità andranno ad emergere ma se non si prenderanno decisioni mirate e strategiche non si potrà evitare il collasso con la riapertura delle scuole e dei nostri poli universitari a settembre.

In questa situazione l'Università degli Studi di Perugia non potrà esimersi dall'assumersi le grandi responsabilità che ha verso la cittadinanza e soprattutto verso la comunità universitaria che ricordiamo essere composta da circa 23 mila iscritti. Gli studenti, il personale tecnico amministrativo ed il personale docente costituiscono un bacino fondamentale per il settore dei trasporti che è dovere delle istituzioni tutelare e incentivare verso scelte più sostenibili. Si deve cercare di non tornare alla situazione precedente caratterizzata da un traffico urbano eccessivo e causa di congestioni pressoché costanti su tutte le principali arterie di scorrimento della città e di una saturazione dei parcheggi responsabile del conseguente fenomeno del "parcheggio selvaggio". Questi fattori vanno a determinare un'occupazione illecita della maggior parte degli spazi pedonali rendendone più difficoltosa e pericolosa la fruizione.

Dobbiamo inoltre considerare che all'eccessivo traffico veicolare consegue un ingente numero di incidenti stradali che causano feriti con alta frequenza determinando un'ingente spesa per il servizio sanitario ma soprattutto a livello umano.

Analizzando la situazione dei paesi che hanno prima di noi affrontato le conseguenze dell'emergenza sanitaria emerge chiaramente che la crisi colpirà anche il settore dei trasporti. In Cina, ad esempio, l'utilizzo delle auto private ha subito un incremento notevole e se un incremento simile dovesse colpire i nostri centri urbani, già fortemente congestionati, è difficile credere che la situazione possa essere gestita.



Modal share nella regione di Wuhan, prima e dopo l'emergenza Coronavirus. Ricerca Ipsos



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UDU

Questa situazione si protrarrà per mesi e, stando alle recenti dichiarazioni della politica, il distanziamento sociale dovrà essere mantenuto fino alla diffusione di massa di un vaccino. Si ha dunque la necessità di un ripensamento totale e sistematico della mobilità adatto alla gestione della crisi che avrà ripercussioni notevoli nel sistema dei trasporti.

In primo luogo si deve ripensare il trasporto pubblico locale e regionale sia che esso avvenga su gomma che su rotaia. L'opzione più intuitiva sarebbe quella di aumentare la frequenza dei mezzi pubblici, andando così a compensare la minor capienza, seguendo iniziative simili a quelle che sono state ad esempio attuate dalla regione Toscana che ha aumentato di 100 unità le corse dei treni nella regione. Tuttavia questa strada ha forti limiti individuati nel ridotto parco mezzi del TPL e l'alto costo che non sarebbe sostenibile. Comprendendo la criticità della situazione e del settore nella regione Umbria ci auspichiamo che vengano fatte delle scelte che siano concretizzabili ma che comunque garantiscano una soluzione immediata del problema.

Ci auspichiamo inoltre che determinate misure, atte a rendere conveniente l'utilizzo di alternative sostenibili, permangano anche dopo l'emergenza, così come ci auspichiamo che anche al termine della crisi permanga la volontà di investire sul settore di trasporti.

Siamo fermamente convinti che nessuno degli obiettivi che ci dobbiamo prefiggere possa essere raggiunto se non attraverso una cooperazione tra tutte le istituzioni presenti sul territorio e che quindi debba essere coordinato tra Regione, Università, enti comunali e locali presenti sul territorio (es. ADiSU), aziende e scuole senza ovviamente dimenticare la comunità che deve avere un ruolo fondamentale nel chiarire quali siano le problematiche da risolvere e le esigenze che devono essere assolte dal settore dei trasporti.

Le soluzioni emergenziali nel panorama internazionale:

A livello nazionale e internazionale si stanno prendendo decisioni affinché la situazione imposta dall'emergenza diventi una grande opportunità per la rinascita della città attraverso alternative modali sostenibili e a misura di cittadino. Si sta investendo molto sia sull'ampliamento dei mezzi di trasporti sostenibili sia sulla mobilità dolce e pedonale. Sono molteplici gli interventi temporanei proposti per contingentare il traffico previsto nei prossimi mesi. Nella città di Berlino sono state realizzate piste ciclo-pedonali ed ampliati gli spazi pubblici esistenti, che permettano non solo il decongestionamento del traffico ma anche il rispetto delle distanze di sicurezza nella fase di ripartenza delle attività.

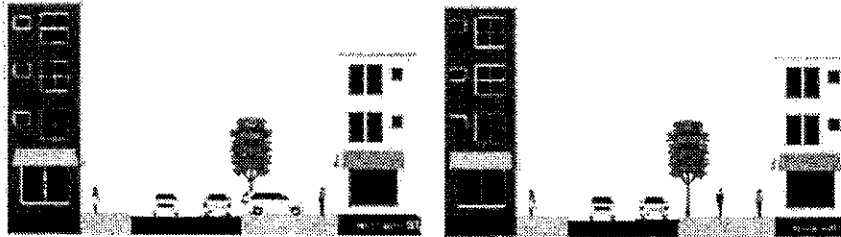


Crisi e mobilità emergenziale - Berlino



MOBILITÀ UNIVERSITARIA: Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Così come molti sono stati i documenti e proposte progettuali a livello nazionale per risolvere la viabilità e la fruizione degli spazi pedonali e pubblici. Tra i molti citiamo la “Rete di Mobilità Emergenziale” (<https://www.bikeitalia.it/wp-content/uploads/2020/04/RME-Piano-di-azione-mobilit%C3%A0-urbana-post-covid.pdf>).



SPOSTARE LA SOSTA DAL MARCIAPIEDE ALLA STRADA



*Il parcheggio auto può essere
alternato a stelli per biciclette,
monopattini ecc.

Esempio di proposta progettuale di “Rete di Mobilità Emergenziale”

Su queste linee guida molte città, tra le quali è interessante citare l’esempio di Torino e Milano, stanno cercando di ripensare non solo la viabilità stradale, pedonale e ciclabile, ma stanno attuando delle strategie che porteranno ad un vero e proprio adattamento degli spazi pubblici a vantaggio delle attività pubbliche e commerciali. Per permettere la fruizione delle aree pubbliche, pur mantenendo le distanze di sicurezza prescritte, si rende necessaria una pianificazione urbana centralizzata ed efficace da parte degli enti locali.

Milano:

Un esempio guida è sicuramente Milano dove, nel mese di Aprile 2020, sono stati stanziati ingenti fondi per l’ammodernamento e l’implementazione delle infrastrutture ciclo-pedonali per compensare la diminuita offerta del trasporto pubblico (metropolitana, tramvia, bus) che dovrà vedere il 25-30% in meno dell’utenza. Si punta ad incentivare la mobilità dolce con interventi volti al miglioramento di queste reti, tramite restringimenti della carreggiata stradale, implementazione delle zone 30 e ripensamento delle aree pubbliche tramite l’“urbanismo tattico” in funzione delle misure di distanziamento sociale che continueranno ad accompagnarci nei prossimi mesi. Sharing, biciclette elettriche, infrastrutture saranno le parole chiave per la soluzione ambiziosa del comune di Milano con una lettura sostenibile del problema.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Torino:

Altro esempio da cui prendere spunto è Torino dove le amministrazioni locali si sono poste l'obiettivo di ripensare gli spazi pubblici al fine di rispettare le distanze prescritte in sicurezza. Data l'esigenza di ripensare il tempo di utilizzo dei mezzi nel tentativo di disincentivare l'utilizzo dell'auto e dare più spazio alla mobilità dolce. La volontà è quella di redistribuire lo spazio all'interno delle vie cittadine garantendo la coesistenza di auto, bici, monopattini e bus adottando misure che vadano a ridurre la velocità massima dei mezzi transitanti. Si intende ampliare notevolmente le infrastrutture ciclabili e creare corsie preferenziali per i ciclisti. Sono poi previste iniziative volte ad incentivare lo sharing di bici, moto, monopattini e auto elettriche con un importante aumento sia delle velo-stazione che delle postazioni di ricarica per le auto elettriche. Sul trasporto pubblico si sta agendo tenendo bene a mente che un numero maggiore di corse limita gli assembramenti e garantisce il servizio. Si sta pensando anche di attivare servizi a chiamata, che risulterebbero molto utili sia perché garantirebbero un maggior controllo nei riguardi delle prescrizioni da adottare sia perché aumenterebbero la qualità del servizio di trasporto pubblico.

La "Rete di Mobilità Emergenziale" per Perugia:

Nella città di Perugia è necessario agire prontamente per impedire la situazione precedentemente descritta a livello di traffico urbano. Riteniamo che da parte delle amministrazioni gli interventi da portare avanti per decongestionare le vie urbane sia quello della mobilità dolce e sostenibile. L'obiettivo è quello di sopperire alla contrazione a breve termine di domanda di mobilità pubblica di massa, con mezzi di trasporto individuali sostenibili al fine di evitare la congestione del traffico e relative emissioni, rendendo anche difficili e di lunga durata gli spostamenti. Recentemente è stato sottoscritto dalla nostra associazione un documento inviato all'amministrazione comunale in condivisione con Fiab e Legambiente. All'interno del documento sono proposte soluzioni efficaci per il nostro contesto urbano che riportiamo a titolo informativo in quanto rappresenta appieno la nostra idea di interventi nella città, di cui l'Università si deve fare promotrice (<https://www.legambienteumbria.it/lettera-aperta-al-comune-di-perugia-per-la-mobilita-nella-fase-post-covid-19/>).

I macro-interventi proposti sono 8:

1. Realizzazione di nuove regolamentazioni e/o infrastrutture "soft", a basso costo e rapida attuazione, per la mobilità attiva (pedonale e ciclabile) e la micro-mobilità, estese a tutta l'utenza fragile, anche non convenzionali e in deroga al Codice della Strada (attendendo le misure governative in questo ambito). A titolo di esempio citiamo:
 - percorsi pedonali e corsie ciclabili in sola segnaletica;
 - apertura delle corsie preferenziali alla circolazione delle bici;
 - estensione posteggi e rastrelliere per bici;
 - integrazione dei percorsi e dei servizi per bici sui provider di mappe online;
2. Introduzione di consistenti incentivi economici e finanziamenti per il potenziamento della **mobilità attiva** come alternativa all'uso dell'auto privata e complementare al trasporto pubblico. su modello della notizia da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

degli incentivi per l'acquisto di biciclette (<https://www.ilsole24ore.com/art/fase-2-ecco-tutti-incentivi-arrivo-bici-e-monopattini-ADrOhsN>) Ad esempio:

- incentivi all'acquisto di bici elettriche o muscolari
 - potenziamento e facilitazione all'accesso dei servizi di bike sharing
 - premialità e rimborsi chilometrici a chi utilizza la bici negli spostamenti casa-scuola, casa-lavoro, etc.
3. Pieno ripristino delle misure di equilibrio del sistema della mobilità, come le ZTL, la sosta regolamentata, le corsie preferenziali, indispensabili ancor più ora per gestire il traffico, rendere appetibili ed efficienti le modalità alternative all'auto ed evitare la completa paralisi circolatoria derivante da un "liberi tutti" di spostarsi comunque e ovunque in macchina. Favorire la pedonalità per alleggerire il TPL e promuovere la mobilità attiva, liberando i marciapiedi dalle auto in sosta, implementando zone 30 (partendo da quelle già individuate nel PUMS e ancora non realizzate), istituendo strade residenziali e sviluppando progetti di urbanistica tattica.
 4. Contenimento della domanda e dei picchi di mobilità lavorativa e commerciale, promuovendo in modo diffuso lo smart working come modalità facoltativa di lavoro con priorità per i pendolari extraurbani, rimodulazione degli orari delle attività commerciali, degli uffici e dei servizi pubblici per evitare i picchi di traffico concentrati e i sistemi di consegna a domicilio, privilegiando ed incentivando quelli su bicicletta e cargo-bike. Favorire e implementare modalità sostenibili di spostamento casa-lavoro, soprattutto verso le aziende con maggior numero di dipendenti (Ospedale, Università, Perugia, etc.)
 5. Predisposizione di un piano per la **mobilità scolastica 2020-21**: occorre contenere il numero degli spostamenti attraverso l'uso dell'auto privata. Tra le misure da adottare: piedibus, corse scolastiche dedicate, istituzione di "strade scolastiche" con limitazioni temporanee di traffico veicolare, istituzioni di percorsi protetti casa-scuola nelle aree territoriali maggiormente idonee (es: Ponte San Giovanni), etc.
 6. Favorire, strutturare e incentivare forme di **inter-modalità bici-TPL**, sia per i pendolari che in ambito urbano. Tale misura favorirebbe anche l'accesso e l'utilizzo dei servizi da parte dei ciclo-turisti.
 7. Promozione del ciclo-turismo, dei cammini e del **turismo lento**, che potrebbe essere fondamentale anche per rilanciare la nostra regione e aiutare l'economia del territorio, attraverso:
 - predisposizione di apposito materiale promozionale
 - segnaletica dedicata e mappatura percorsi esistenti
 - facilitazioni e incentivi nell'accesso e utilizzo dei servizi (card, convenzioni, etc.)
 8. Realizzazione di campagne informative per stimolare stili di vita basati su forme di mobilità attiva, indispensabili per tenersi in salute e recuperare la forma fisica.



L'evoluzione strutturale della mobilità sostenibile urbana:

Le nostre sono proposte ed interventi emergenziali temporanei, realizzati con bassi investimenti. Tuttavia questa occasione, a nostro parere, deve essere l'inizio di un percorso volto all'implementazione delle infrastrutture per la mobilità dolce e al ripensamento degli spazi pubblici sovvertendo la gerarchia auto-pedone. Nella nostra città sono carenti e frammentarie le piste ciclabili, assenti le zone 30. Ci auspichiamo che da questo ragionamento si possa passare alla programmazione strutturale, in parte in accordo con il PUMS, della mobilità sostenibile della Città di Perugia, per la quale rimandiamo al paragrafo "Le nostre proposte strutturali". Come già menzionato le proposte in via temporanea voglio già essere una rampa di lancio verso un'inversione di tendenza della mobilità urbana, tutto ciò a partire dall'analisi dei dati attuali.

Dati sulla situazione attuale e linea programmatica nel Comune di Perugia:

Analizzando il PUMS emerge che gli obiettivi che l'amministrazione locale si è prefissata riguardano l'abbattimento degli inquinanti e del consumo energetico. Tali obiettivi vogliono essere raggiunti sia attraverso un miglioramento del servizio del trasporto pubblico sia attraverso iniziative volte alla sostenibilità.

I dati raccolti sia durante la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile che durante la redazione del Piano Regionale dei Trasporti evidenziano un'eccessiva congestione stradale ed un eccessivo inquinamento che sono imputabili ad un uso predominante del mezzo privato per gli spostamenti all'interno della città.

Emerge inoltre che deve essere operato un miglioramento del TPL e si deve investire nell'ottica dell'ampliamento delle scelte modali sostenibili a disposizione della comunità. Altro aspetto sul quale si intende agire è la possibilità di migliorare il trasporto ciclo-pedonale in una città la cui morfologia lo rende spesso ostico.

Quindi in una situazione tale è in progetto di attuare strategie per l'abbattimento delle emissioni di inquinanti e dei livelli di rumorosità quali:

- **Estensione delle aree ZTL:** ad oggi nel comune è pari a circa 59 ettari e il comune si pone l'obiettivo di raggiungere un'estensione pari circa a 80 ettari controllati da ZTL:

Tab. 7.2.11 -Indicatori di Piano – Estensione della Zona a Traffico Limitato - ZTL

	Scenario Attuale	Scenario Tendenziale	Scenario di Progetto
Estensione ZTL (ettari)	58,7	58,7	79,7
Variazione rispetto allo scenario attuale		0,00%	35,78%
		Variazione piano/tendenziale	35,78%



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UDU

- **Zone 30:** attualmente assenti nel Comune di Perugia, sono previste nello scenario futuro di riferimento con una estensione di progetto di 107 ettari. Dal PUMS emerge che le zone 30, tuttavia, sono da intendere come un mero limite orario per automobili per limitare la pericolosità di pedoni e ciclisti. In realtà queste zone devono essere pensate negli spazi urbani per migliorare la vivibilità e sovvertire la gerarchia auto-pedone, ridimensionando le carreggiate per le automobili, ampliando marciapiedi e piste ciclabili fruibili alla cittadinanza.
- **percorsi ciclabili** in sede propria o protetta nello scenario attuale si ha uno sviluppo complessivo di circa 14 km. Nello scenario di progetto l'obiettivo è circa 20 km di rete. Necessaria l'implementazione, come già detto, in un contesto morfologicamente avverso, che tuttavia è una delle risposte possibili al congestionamento urbano e alla viabilità pedonale, oggi carente e limitata in molte aree cittadine.

Tab. 7.2.13 -Indicatori di Piano – Estensione della rete ciclabile in sede propria o protetta

	Scenario Attuale	Scenario Tendenziale	Scenario di Progetto
Piste ciclabili (km)	14,1	20,3	57,6
Variazione rispetto allo scenario attuale		-43,97%	308,51%
		Variazione piano/tendenziale	183,74%
scenario attuale		100%	100%
		Variazione piano/tendenziale	953,9%

In base agli indirizzi dettati dal PUMS, approvato dal Comune di Perugia, prendiamo atto di un grande ripensamento con particolare attenzione a nuove tratte e servizi del trasporto pubblico urbano e di percorsi ciclo-pedonali con relative infrastrutture come zone 30 e servizi di sharing. Analizzando le aree di intervento notiamo la volontà di agire in una direzione che condividiamo ma che allo stesso tempo non reputiamo sufficiente alla risoluzione dei problemi della comunità ed in particolar modo degli studenti.

Gli obiettivi che tali interventi vogliono raggiungere sono:

- la riduzione del traffico in ambito urbano (diesel e benzina) del 6% ogni 5 anni; riduzione del Traffico nella valle Umbra del 15% tramite potenziamento del trasporto passeggeri su ferrovia;
- miglioramento del trasporto pubblico regionale promuovendo la sostituzione degli autobus del TPL con mezzi a basse emissioni di particolato ed il potenziamento del trasporto pubblico urbano con mezzi elettrici (su rotaia o su gomma) o a basse emissioni di inquinanti;
- riduzione del trasporto privato su tutto il territorio regionale attraverso l'istituzione e ampliamento delle ZTL nelle aree urbane, l'uso del Trasporto Pubblico Locale, l'incentivazione di strategie quali il "car pooling" su mezzi a basse emissioni all'interno delle ZTL e l'incremento delle piste ciclabili urbane con relativa realizzazione di parcheggi di scambio auto/treno/bicicletta;



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria Udu

Si auspica inoltre un maggiore utilizzo dei mezzi elettrici attraverso l'installazione di una rete infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e varie forme di incentivazione che rendano l'utilizzo del mezzo elettrico vantaggioso.

Questi interventi si quantificano numericamente nella seguente tabella:

Tab. 7.3.2 - Azioni PUMS sullo spazio stradale e mobilità attiva in recepimento PROA

Indicatore	Unità di misura	Attuale	Tendenziale	Scenario di piano
Estensione della rete di piste ciclabili in sede propria o protetta	Km	14,1	20,3	57,6
Estensione delle ZTL	Ha	58,7	58,7	79,7
Estensione delle Zone 30	Ha	0	10,2	107,5
n. punti di ricarica veicoli elettrici	N	24	24	100
Numero postazioni bike sharing	N	7	17	17
Velostazioni	N	0	0	21
Punti di ricarica veloce TPL	N	0	0	4
Rampa ciclopedonale di progetto	N	0	0	3
Terminal Bus/Autostazione	N	2	2	3
Capolinea Metrobus	N	0	0	5
Fermata di interscambio	N	0	0	8
Stazioni ferroviarie	N	16	16	17

Dati gli obiettivi che devono essere raggiunti, data l'agenda comunitaria, in tema di sostenibilità e inquinamento risulta dunque necessario investire in un tipo di trasporto che sia meno impattante sotto il profilo dei cambiamenti climatici quali:

- Il bike sharing;
- Il cargo bike ovvero la possibilità di trasporto della bici nei mezzi pubblici che permetterebbe dunque l'integrazione con il trasporto pubblico per favorire l'interscambio;
- L'aumento delle cosiddette velo-stazioni;
- L'aumento delle colonnine di ricarica per mezzi elettrici
- La spinta verso un parco auto meno inquinante
- Implementazione dei sistemi di sharing di tipo "Freeflow"

Inoltre viene chiarito nel PUMS che tutte queste iniziative devono essere fatte in cooperazione tra il Comune, la Regione ed altre istituzioni tra le quali l'Università che deve, a nostro avviso, dare sia un apporto tecnico che di indirizzo.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA: Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

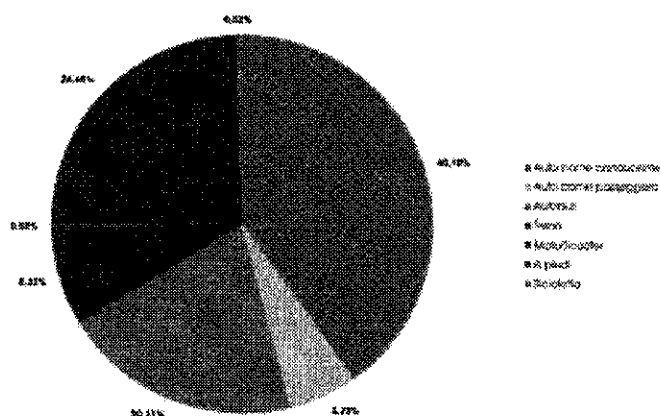
Gli studenti:

Se analizziamo quanto invece è emerso analizzando le abitudini degli studenti troviamo delle percentuali più alte per quanto riguarda sia gli spostamenti a piedi che l'utilizzo del trasporto pubblico sia su gomma che su rotaia.

Appare comunque evidente che vi è una forte propensione all'utilizzo del mezzo proprio che viene utilizzato da circa il 45% degli studenti.

All'aumentare del percorso casa-università questa percentuale aumenta raggiungendo dei picchi di circa il 90% soprattutto nelle distanze comprese tra i 10 e i 19 km.

Figura 6.5: Mezzi di trasporto utilizzati dagli studenti per recarsi presso la sede universitaria



Modalità di trasporto	Percentuale
Auto come conducente	40,10%
Auto come passeggero	5,73%
Autobus	20,31%
Treno	8,33%
Moto/Scooter	0,52%
A piedi	24,48%
Bici	0,52%

Report di sostenibilità dell'Università degli Studi di Perugia-2017

Le iniziative sostenibili attuali:

Attualmente le uniche iniziative intraprese dall'Ateneo atte ad incentivare la mobilità sostenibile sono date da un servizio di car-pooling fruibile attraverso un'app (Up2Go, attualmente non funzionante) ed un numero esiguo di bici elettriche in comodato d'uso dal Comune di Perugia. Entrambe le iniziative sono a nostro avviso insufficienti per rispondere a tutte le esigenze degli studenti ed inoltre presentano numerose criticità sotto notevoli punti di vista.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Esempi lodevoli

Bologna:

<https://site.unibo.it/multicampus-sostenibile/it/mobilita>

Da sempre l'Università di Bologna è un esempio per le politiche legate alla sostenibilità ambientale e non solo. Infatti nel campo della mobilità ha intrapreso delle iniziative lodevoli ed interessanti. L'ateneo si è infatti impegnato alla promozione e alla realizzazione di iniziative atte alla realizzazione di quello che viene definito un Multicampus Sostenibile.

Nell'ambito dell'accessibilità si è deciso di procedere con una netta diminuzione del costo dell'abbonamento per il trasporto pubblico locale e ferroviario sia per gli studenti che per i dipendenti in modo da aumentarne l'attrattività. Per quanto riguarda le alternative modali si è deciso di agire sia incentivando l'utilizzo della bicicletta sia attraverso il car sharing. Per quanto riguarda il car sharing l'ateneo ha intenzione di dimezzare il suo parco auto e di dotarsi soltanto di 42 auto elettriche di cui 6 ibride per le lunghe percorrenze.

L'altro grande progetto a cui ha aderito l'ateneo bolognese è quello di creare una rete di stazioni per biciclette a pedalata assistita che consenta una gestione intermodale dei movimenti casa-università o tra sedi dell'ateneo diverse. La prima stazione, dotata di pensilina fotovoltaica, è stata realizzata a Cesena.

Nella città di Bologna sono state previste 6 stazioni che permettano un collegamento tra i principali siti universitari. Sono inoltre previsti dei progetti realizzati in grossa parte dagli studenti.

Padova

<https://www.unipd.it/mobilita-sostenibile>

L'Università di Padova, in stretta collaborazione con gli enti comunali, si è impegnata a stilare una Carta degli impegni sulla sostenibilità nella quale il tema della mobilità e dei trasporti ne costituisce un tema essenziale.

L'Ateneo padovano promuove diverse iniziative per valorizzare la mobilità sostenibile anche attraverso una particolare attenzione a quelle che sono le proposte e le esigenze di studenti e personale ponendosi con l'obiettivo di aiutare la città a definire politiche in favore di una mobilità più sostenibile e di contribuire alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e dei consumi energetici.

Ad esempio alcuni studenti dell'Università degli Studi di Padova hanno dato vita ad un progetto atto alla realizzazione di un'app che integra il carpooling ed il bike sharing, ovvero di un servizio in grado di offrire una mobilità conveniente sia economicamente sia in grado di rispettare l'ambiente. Particolarmente interessante è il servizio di bike sharing che a Padova permette la distribuzione e utilizzo di biciclette pubbliche su tutto il territorio comunale della città di Padova.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

È composto da **una rete di stazioni di ricovero dove prelevare e riconsegnare i mezzi** che conta 200 biciclette tradizionali e 50 biciclette a pedalata assistita.

Un accordo prevede che personale, studenti e studentesse dell'Ateneo, tramite l'utilizzo del proprio badge di Ateneo, possano accedere al servizio acquisendo il proprio abbonamento attraverso una procedura on-line. Grazie ad una convenzione universitaria è previsto uno **sconto di 5 euro sul costo dell'abbonamento annuo**, che ammonta a 25 euro.

Altro progetto volto ad aumentare la scelta di alternative modali al tradizionale trasporto su gomma è il servizio di "Car Sharing Padova". Tale servizio, disponibile 24h/7g, mette a disposizione degli iscritti una flotta di veicoli pronti per l'uso ogni volta che se ne ha bisogno. Si paga solo l'utilizzo effettivo del veicolo. Studentesse e studenti e personale docente e tecnico amministrativo dell'Università di Padova hanno accesso a tariffe agevolate e sconti sugli abbonamenti.

Sempre in tema di accessibilità alla mobilità è stato ideato un servizio che mette a disposizione alle studentesse e agli studenti con disabilità servizi dedicati che gli permettano di frequentare regolarmente le lezioni o per altre attività didattiche e istituzionali.

Roma

<https://www.uniroma1.it/it/notizia/progetto-velostazioni-sapienza>

All'interno di un programma integrato di gestione della mobilità, l'ateneo romano propone la realizzazione, in diverse sedi, di velo-stazioni con l'obiettivo di creare un collegamento tra le sedi della Sapienza attraverso l'utilizzo di infrastrutture e servizi ciclabili permettendo così spostamenti sostenibili di studenti e personale docente e tecnico amministrativo. Queste velo-stazioni dovranno essere dotate di pensiline di protezione, fontanelle, materiali informativi sulla ciclabilità, colonnine di ricarica per biciclette elettriche.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Le nostre proposte strutturali

Quindi se da una parte è necessario implementare un servizio ad oggi spesso inaccessibile sia dal punto di vista economico che funzionale ci si deve impegnare a fornire più alternative modali sostenibili in grado di rispondere alle più disparate esigenze.

Una mobilità sostenibile cittadina è possibile e garantirebbe alla comunità studentesca, e non solo, di vivere la città in un modo nuovo e sostenibile. La programmazione della mobilità sostenibile deve essere fatta attraverso una cooperazione tra i vari enti e deve essere condivisa con gli studenti e la comunità.

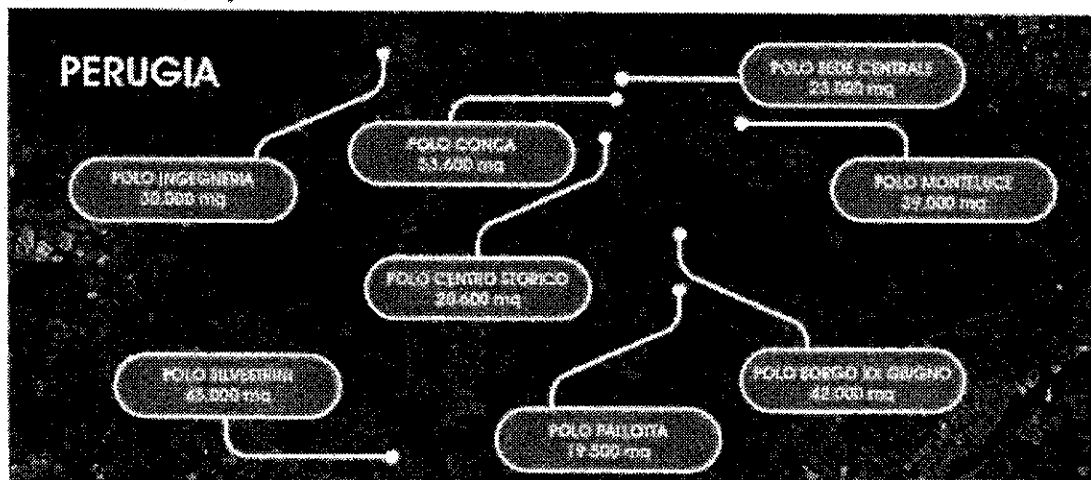
L'Università degli Studi di Perugia in questo senso ha un ruolo chiave nella risposta delle esigenze degli studenti e della comunità. Un sistema dei trasporti adeguato ed efficiente è "componente fondamentale del Diritto allo Studio per il pieno successo formativo degli studenti" (D. Lgs. 68/2012) così come dovremmo percepire la sostenibilità e la salvaguardia dell'ambiente come un diritto. Nello specifico ci siamo posti l'obiettivo di mettere alla luce quali potrebbero essere gli sviluppi futuri per la mobilità sostenibile universitaria nella città di Perugia, mantenendo ed ampliando le linee guida del PUMS e le intenzioni della governance d'ateneo, tuttavia completandole con le istanze specifiche degli studenti dell'ateneo.

Dai dati che abbiamo raccolto emerge che all'interno del comune stesso interi quartieri non vengano raggiunti dalle linee urbane diurne e come un elevato numero di studenti vengano a trovarsi isolati nei quartieri prossimi alle sedi universitarie.

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PERUGIA

1. Polo Sede Centrale: Rettorato e relativi uffici amministrativi, Geologia e Farmacia, 23.000 mq;
2. Polo Conca: Giurisprudenza, Economia, Scienze Politiche, Chimica, Fisica e Matematica, 56.300 mq;
3. Polo Centro Storico: Scienze Umanistiche, 20.600 mq;
4. Polo Monteluce: Istituti Biologici e strutture afferenti alla sede centrale, 39.000 mq;
5. Polo Ingegneria: Ingegneria, 30.000 mq;
6. Polo Borgo XX Giugno: Veterinaria, Agraria, Scienze degli Alimenti, 42.000 mq;
7. Polo Pallotta: Scienze Motorie e strutture afferenti alla sede centrale, 19.500 mq;
8. Polo Silvestrini: Medicina, 45.000 mq.

Figura 1.2: Il "Polo" perugino





MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Ciò spesso rende difficile raggiungere le sedi universitarie e impossibile muoversi agilmente verso zone della città dove si svolgono attività di aggregazione e condivisione. Tale problema viene fortemente accentuato dalla particolare morfologia dell'Ateneo perugino i cui dipartimenti sono dislocati nel territorio comunale così come sono dislocate le varie residenze universitarie. Le maggiori criticità sono rappresentate dai dipartimenti e dalle residenze universitarie che si trovano nei quartieri periferici del comune (Santa Lucia, San Sisto, Ferro di Cavallo, Scienze Motorie...). Allo stesso modo emergono difficoltà per tutti coloro che pur vivendo nei cosiddetti quartieri universitari collocati nelle zone più centrali devono raggiungere i dipartimenti collocati nei quartieri periferici come ad esempio Medicina ed Ingegneria. Tali difficoltà sono determinate sia da una carenza delle linee del TPL sia dall'assenza di alternative modali.

Essendo dunque il nostro un polo universitario diffuso sul territorio deve essere trattato come tale e devono essere garantite una serie di infrastrutture e servizi che vadano ad indirizzare gli studenti su scelte per gli spostamenti di tipo agile, sostenibile e pubblico.

Andando ancora oltre le linee programmatiche definite all'interno del PUMS si devono prevedere delle strategie atte a garantire la possibilità di scegliere un mezzo di trasporto che sia più sostenibile e che allo stesso tempo renda l'utilizzo del mezzo proprio meno conveniente sia da un punto di vista logistico che economico. Tali strategie devono coinvolgere sia la mobilità urbana che la mobilità extraurbana (sia che avvenga su gomma che su rotaia) e deve essere ideato un sistema di interscambio modale tra vari mezzi di trasporto.

La nostra proposta per la mobilità pubblica su gomma e su rotaia:

Al fine di risolvere la problematica legata alle zone dove il trasporto pubblico risulta carente, a causa di collegamenti poco frequenti e caratterizzati da tratte i cui tempi di percorrenza sono molto lunghi, crediamo che la soluzione possa essere quella di studiare delle tratte ad alta frequenza in grado di garantire un collegamento tra i poli universitari e le funzioni annesse. Crediamo inoltre che tali tratte debbano essere coperte con l'utilizzo di mezzi elettrici in modo da garantire sia l'abbattimento delle emissioni sia l'abbattimento del consumo energetico in accordo con le disposizioni comunitarie in tema di riduzione delle emissioni e dei consumi. Emerge inoltre che tale soluzione possa andare a risolvere i problemi di affollamento che si registrano in alcune ore della giornata, riuscendo a distribuire meglio la domanda nell'arco della giornata. Particolare attenzione dovrà essere posta per i poli più critici per quanto riguarda la condizione di isolamento in cui l'assenza di un servizio di trasporto li costringe. Tali criticità sono rappresentate ad esempio dai poli collocati a Santa Lucia, San Sisto, Monteluca, senza dimenticare il polo di Agraria e Veterinaria ed il dipartimento di Scienze Motorie. Ovviamente dovrà essere condotto uno studio in modo da calibrare l'offerta sulla base delle esigenze dell'utenza che ricordiamo essere rappresentata dagli studenti, dal personale che lavora all'interno dell'Università e della comunità intera. Deve essere garantito il flusso della comunità studentesca e non dalle periferie al centro della città e viceversa. Crediamo inoltre che alcuni servizi già presenti nella città non siano adeguatamente sfruttati. Un esempio in tal senso è rappresentato dal Minimetro che costituisce un'alternativa modale totalmente sostenibile che tuttavia deve essere implementata e completata con mezzi su rotaia che coprano tratte ad oggi congestionate. Risulterebbe risolutivo pensare di estendere le tratte ai quartieri di Monteluca e San Sisto.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Come previsto dal Pums ma anche seguendo le linee guide che la governance sta intraprendendo nella riqualificazione di poli universitari che insistono su dei quartieri cittadini (es. Montelucre) si rende evidente la necessità di collegare tali quartieri alla rete cittadina in maniera veloce ed efficiente.

Parimenti si deve pensare di agire sull'interscambio modale o utilizzando le infrastrutture ferroviarie già esistenti che garantirebbero un collegamento fluido tra i quartieri di San Sisto e Santa Lucia con il Centro oppure ad altre alternative che cerchino comunque di sfruttare la rotaia laddove possibile o il trasporto elettrico.

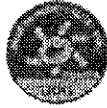
La nostra proposta riguardo gli spostamenti ciclo-pedonali:

Come evidenziato anche nel PUMS la grande problematica che riscontriamo in ambito urbano a Perugia è la mancanza dei collegamenti casa-università tramite infrastrutture ciclo-pedonali adeguate. Molti degli interventi attuali per la connessione pedonale e ciclabile appaiono tra loro disconnessi e, quando collegati, costringono a percorsi con distanze sensibilmente maggiori delle tratte prive di strutture di sicurezza per la pedonabilità, causa la carenza di percorsi adeguati. Questo sistema potrebbe fallire nel suo obiettivo principale: incentivare la transizione verso la mobilità dolce. Tra i punti di maggiore criticità del PUMS individuiamo con dispiacere, ad esempio, che non siano state elaborate proposte per la tratta Elce – Ingegneria, che oggi, specialmente a causa della dura risalita, scoraggia in molti, ma che potrebbe essere uno degli interventi più efficaci per favorire l'utilizzo della bici e degli spostamenti pedonali da parte degli studenti universitari. Sullo stesso piano sarebbe interessante sviluppare progetti anche per la zona del CUS – Centro Bambagioni sia per il ruolo, proprio di questi luoghi, di promozione dell'attività fisica, ma anche nella possibilità, attraverso tali zone, di connettere via della Pallotta, e in particolare lo studentato di Agraria, con la zona dell'Ospedale Silvestrini ricollegandosi al percorso sopraelevato di via Settevalli. Per il primo dei due percorsi abbiamo allegato una proposta curata da un ex studente dell'Università degli Studi di Perugia, l'Ing. Edile Architetto Marco Peverini (2018). Dovrebbero poi essere previsti interventi di traffic-calming / "zona 30": le zone ad oggi individuate nel PUMS potrebbero essere ampliate considerando le strade dove effettivamente più si concentrano i poli universitari e la pedonalità, le quali si trovano invece solo ai margini delle aree soggette ad intervento (e sono oggi anche piuttosto pericolose da percorrere soprattutto in bici, ma anche a piedi). Richiediamo dunque, in quanto aree ad alta densità abitativa studentesca, un'attenzione particolare a via Annibale Vecchi, via Brunamonti e via dei Filosofi, rimanendo a disposizione per valutare eventuali progetti di riqualificazione di cui l'Università dovrebbe farsi promotrice.

Nel PUMS emerge dunque la volontà di investire molto in tal senso richiediamo che l'università si impegni affinché tali scelte garantiscano un valido collegamento tra i quartieri cittadini e studenteschi, soprattutto quelli isolati come San Sisto o Santa Lucia, attualmente collegati con assi viari dominati dalle automobili. Infatti l'attuale assetto viario non permette la possibilità di percorrenza né a pedoni né a ciclisti, andando ad aumentare rischio di incidenti e privando della sicurezza gli individui. Riteniamo che una programmazione condivisa tra enti locali e Università sia necessaria per dirigere tali interventi considerando quelle che sono le esigenze di tutta la comunità universitaria e non solo.

Tali infrastrutture dovranno poi essere adeguatamente completate con pensiline, punti di ricarica per le bici elettriche, fontanelle, info-grafiche in grado di guidare l'utente su quelli che saranno i percorsi ciclo-pedonali della città.

Altro aspetto fondamentale e attualmente carente è quello della realizzazione di velo-stazioni (in che potrebbero essere realizzate su esempio degli atenei di Bologna, de La Sapienza e di Padova, presso le quali si sta procedendo alla realizzazione di velo-stazioni alimentate ad energia solare da collocare



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria Udu

La nostra proposta riguardo la sharing mobility:

Ulteriore strategia che il nostro Ateneo dovrebbe sviluppare in accordo col Comune e la Regione è quella della cosiddetta sharing mobility.

All'interno del PUMS del Comune di Perugia, così come da parte della governance d'ateneo, sono previsti investimenti atti alla realizzazione e all'incentivazione di forme di sharing mobility di vario tipo. Pur reputando il car sharing come un'ottima alternativa modale, siamo fermamente convinti che tale strategia non vada a risolvere varie criticità quali ad esempio l'eccessiva congestione delle direttrici principali, la saturazione degli spazi di sosta e l'accessibilità al servizio di coloro che vivono nelle zone periferiche della città. Tale servizio da solo non è sufficiente e quindi deve essere affiancato da iniziative e strategie più ampie come ad esempio un servizio di scooter sharing, mezzo che potrebbe muoversi anche lungo le piste ciclabili di progetto limitando la velocità a 25 Km/h (modello olandese) così da decongestionare il traffico.

Quello che dunque chiediamo all'ateneo è di creare delle stazioni atte a garantire un'alternativa modale variegata all'interno delle quali sia possibile scegliere se utilizzare il servizio di car sharing, scooter sharing o bike sharing. Chiediamo inoltre che tale servizio sia totalmente composto da mezzi elettrici e che si valuti l'opzione di dotarsi di mezzi ibridi per le lunghe distanze. Chiediamo inoltre che tali stazioni si dotino di pensiline che garantiscano la ricarica dei mezzi attraverso pannelli fotovoltaici. Queste stazioni di interscambio modale dovranno essere collocate in prossimità dei vari poli dipartimentali così da servire interamente la popolazione universitaria e tale servizio dovrà essere erogato a prezzi agevolati che garantiscano l'accessibilità al servizio di tutta la comunità.

Per tale servizio si deve pensare ad una strategia di erogazione agile e a basso costo per gli utenti, mettendoli a sistema tramite App con tutti i servizi da noi proposti nella Card Unica d'ateneo. Nell'ottica di incentivare l'utilizzo di mezzi sostenibili, agili e che vadano a decongestionare il traffico riteniamo corretto incentivare l'utilizzo per gli studenti con agevolazioni particolari. Ad esempio sarebbe interessante concedere gratuitamente il mezzo per un tempo iniziale di circa 15-20 minuti che vada a coprire così i tempi di percorrenza tipici della tratta casa-università.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria Udu

-5-

MOBILITÀ NOTTURNA – GIMO APP

COS'È LA MOBILITÀ NOTTURNA

Per Mobilità Notturna si intende un sistema di trasporto collettivo, che soddisfi la domanda di spostamento nelle zone urbane dopo le ore 22:00 (orario in cui mediamente i servizi urbani diurni diminuiscono sensibilmente).

Prima di tutto, il trasporto pubblico serale serve agli studenti medi (fino a 18 anni) e agli studenti universitari fuorisede, coloro che probabilmente non sono dotati di un mezzo privato, per potersi muovere nella città anche negli orari serali, cruciali per attività ricreative, culturali e di puro "divertimento". Indirettamente, però, ciò interesserebbe anche altre categorie, come i genitori che accompagnano i figli, gli adulti non automuniti, gli stranieri, gli anziani, coloro che prediligono il trasporto pubblico, etc.

Un fondamentale stakeholder è l'Università degli Studi di Perugia. Infatti la mobilità notturna si inserisce nell'ambito dei servizi per gli studenti tanto quanto i collegi e le mense, costituendo motivo di attrattività e competitività nei confronti di coloro che si apprestano a scegliere in quale sede universitaria trasferirsi, e valorizza i servizi aperti dall'Università anche di notte, come le aule studio in centro. Inoltre è un servizio fondamentale per i molteplici studenti che vivono o scelgono di vivere in quartieri "periferici" come San Sisto e Santa Lucia, che ospitano importanti sedi universitarie, essendo impossibilitati nell'aggregarsi socialmente nei luoghi di ritrovo più centrali. Basti pensare che per superare l'isolamento che vivono molti studenti dei quartieri periferici (o che studiano in poli periferici) sono costretti ad utilizzare l'auto privata (anche i fuorisede, peggiorando ulteriormente il traffico cittadino) per chiara convenienza logistica ed economica.

In terzo luogo la mobilità notturna interessa tutti i cittadini e turisti che per qualunque motivo siano interessati a spostarsi per la città in orari serali senza usare un mezzo proprio; un esempio significativo sono tutte quelle persone che, assistendo un parente in degenza o per motivi di tirocinio, hanno bisogno di raggiungere l'ospedale anche di notte.

COS'È GIMO

GIMO, acronimo di Giovani in Mobilità (nonché presente indicativo di "andiamo" in dialetto perugino), è un collettivo di studenti con l'obiettivo di promuovere azioni e politiche che favoriscano la mobilità sostenibile, come strumento per realizzare migliori condizioni di vita in città.





MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

COME E PERCHÉ È NATO

La necessità di un trasporto notturno viene percepita già dal 2007 dalla popolazione universitaria e dalla cittadinanza, e proprio da quel momento iniziò l'elaborazione della proposta. Nel settembre del 2015, in un consiglio comunale viene presentata una mozione sulla mobilità notturna, che prendeva in considerazione la necessità di una mobilità notturna e sostenibile, la salute dei cittadini, la sicurezza e il gran successo che ebbe la sperimentazione della mobilità notturna durante i grandi eventi, oltre all'ordinario utilizzo di giovani, lavoratori notturni e turisti.

All'inizio del 2016, la problematica fu risentita e venne proposta una sperimentazione, un servizio di mobilità notturna. Partendo dall'obiettivo, condiviso dall'Università, di connettere gli studenti non solo con il centro ma anche tra loro, ci si propone di superare l'idea classica di Perugia come città "a stella", in cui cioè gli spostamenti sono radiali dalla periferia verso il centro, in favore di una mobilità "circolare" che permetta non solo di raggiungere il centro storico ma anche i quartieri esterni ad esso senza bisogno di cambiare mezzo.

Fino ad allora tuttavia la questione era stata rifiutata dalle amministrazioni soprattutto in termini di fattibilità tecnica ed economica, senza tenere in conto le implicazioni di ordine sociale e culturale che tale servizio sarebbe capace di generare e senza inserirlo in una visione complessiva della città, e che ne sarebbe influenzata in modo importante. Da quel momento in avanti è iniziato un processo in cui il progetto, partendo dalla istanza della Sinistra Universitaria-UdU che si è assunta non solo il ruolo di stakeholder ma di formulare in prima persona la proposta, è passato attraverso i più importanti attori istituzionali della città.

Nel tracciare l'ipotesi di percorso che la mobilità notturna dovrebbe attraversare si è assunto quindi come esigenza imprescindibile il collegamento di tutte le residenze universitarie Adisu e dei quartieri a maggior concentrazione di studenti fuorisede.

In secondo luogo si è cercato di raccordare il percorso con gli attrattori della vita universitaria e dello svago serale, interessando per quanto già detto l'ospedale e le sedi dei dipartimenti (auspicando nel futuro l'ampliamento degli orari di apertura degli altri spazi dell'Università situati fuori dal centro).

Il 7 Aprile 2016 è stata ufficialmente varata la sperimentazione di GIMO (Giovani In Mobilità), il primo vero servizio di Mobilità Notturna che la maggior parte dei giovani di Perugia abbiano mai visto in città.

ELABORAZIONE FINALE

Busitalia si sarebbe dovuta basare sulle linee concordate con gli studenti, l'Università e l'Ufficio Tecnico, per interessare i quartieri a maggior presenza di fuori-sede, le residenze Adisu ed i campus dispersi nell'ampia fascia periurbana della città, secondo l'ipotesi minima: il Venerdì e Sabato di tutto l'anno, esclusi i mesi di Gennaio, Febbraio e Agosto e alcune particolari festività, con l'implemento di 2 linee notturne, GIMO e GIMO PONTI.

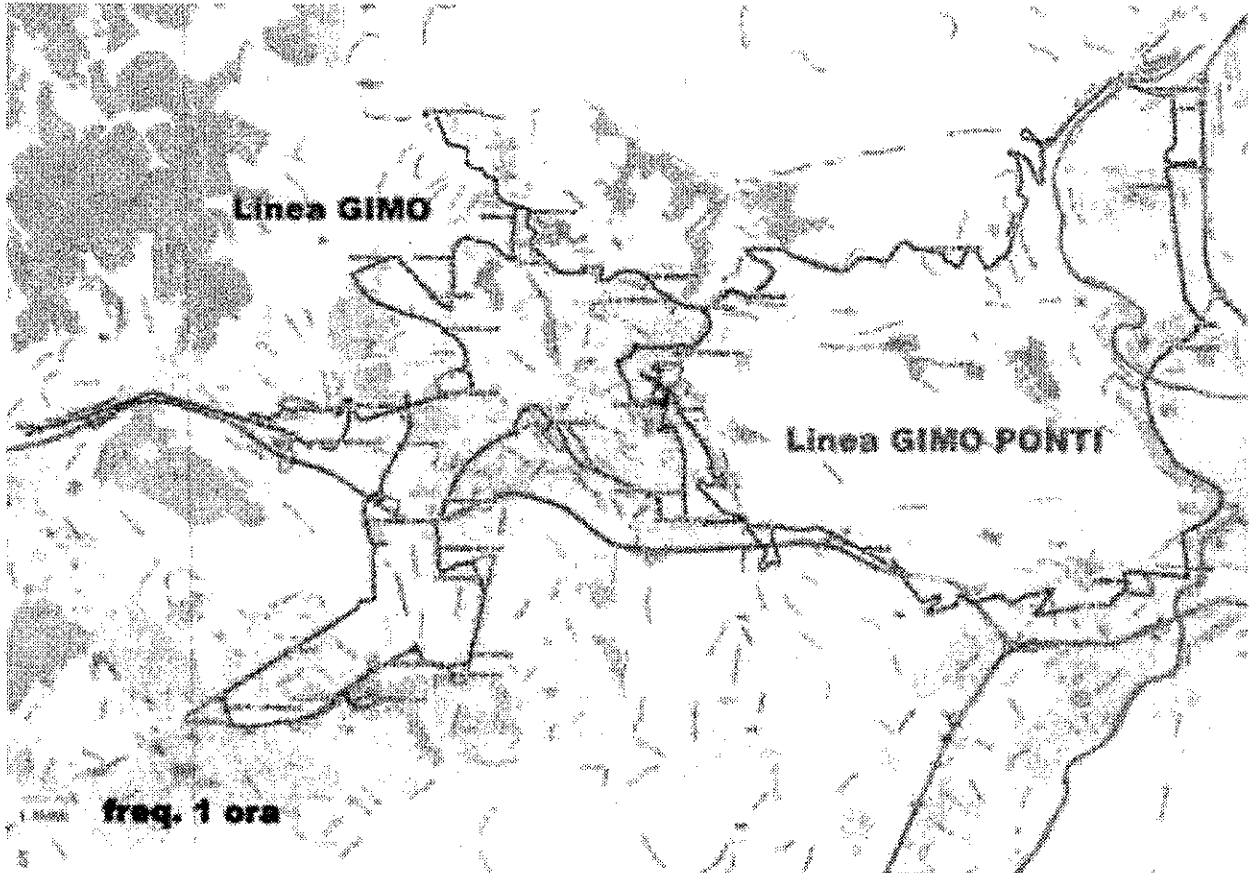
Linea Circolare GIMO (nei due sensi, dunque GIMO1 e GIMO2), ovvero la linea già sperimentata ma ampliata per interessare il quartiere di San Marco, la periferia di Ellera e Olmo, l'asse Ponte della Pietra-Via Settevalli e il quartiere di Via dei Filosofi.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Linea Circolare GIMO PONTI (in un senso) una nuova linea che congiunge l'asse dei principali quartieri periferici lungo la linea del Tevere, cioè Ponte San Giovanni, Ponte Valleceppi e Ponte Felcino, con Monteluce, l'Acropoli e il quartiere di Piscille.



2007 - 2015
avvertimento del bisogno da parte della popolazione
studentesca, elaborazione a grandi linee della proposta



1998 - 2004
convergenza di intenti con l'Università

Marzo - Aprile 2011
Elaborazione della prima proposta, con i Mobility Manager
dell'Università e del Comune di Perugia



11 Maggio 2016
presentazione e discussione del progetto nel tavolo tecnico con gli
assessore competenti di Regione Umbria e Comune di Perugia

7 Aprile - 30 Giugno 2017
Sperimentazione del servizio per un totale di 11 weekend,
interamente finanziate dalla Regione Umbria



1 luglio 2017
Riformulazione e razionalizzazione della proposta operata di con-
certo con Busitalia ed i Mobility Manager di Comune e Università

19 Luglio 2017
La Regione Umbria approva in sede di bilancio la disponi-
bilità al cofinanziamento del progetto GIMO



24 Luglio - 30 Agosto 2017
Presentazione del nuovo progetto alla III Commissione del Comune
di Perugia e richieste di prendere parte al cofinanziamento

Settembre 2017
In attesa di una presa di posizione sul cofinanzia-
mento da parte della Giunta del Comune di Perugia





MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Per questo servizio Busitalia ha stimato per questo servizio un costo che si aggira tra i 100.000 e i 150.000 Euro per l'intero anno.

Costo del servizio di mobilità notturna in euro
Elaborato in accordo con il Dirigente di Movimento di Busitalia Perugia e con il Responsabile dell'Ufficio Mobilità e Infrastrutture del Comune di Perugia

Ipotesi progettuale escludendo Gen., Feb., Ago.	Numero di gg di traffico	Stimazione ufficio Mobilità e Infrastrutture	Costo del servizio dopo la revisione
IPOTESI MINIMA solo Ven e Sab	72	100.000	100.000
IPOTESI D'EGUI Ven e Sab + intero periodo di Cinque feste Cinque date Perugia 1416 International Jazz festival Perugia Mare Baracani Perugia Open	100	170.000	140.000

FASE ESECUTIVA

Il 3 Ottobre 2017, l'assessore regionale Giuseppe Chianella annuncia l'attivazione di GIMO su base annuale, dal 27 Ottobre dello stesso anno, escludendo una importante manifestazione come Eurochocolate e garantendo il servizio solo il venerdì e sabato di tutto l'anno escluso il mese di gennaio, febbraio ed agosto escludendo anche alcune importanti festività. Dunque garantendo così il minimo investimento richiesto.

Il 27 Ottobre 2017, vengono finalmente resi pubblici gli orari definitivi di GIMO1,2,3 sul sito di Busitalia, la quale conferma l'attivazione per il giorno stesso. Gli orari vengono modificati e le linee GIMO1 e 2 ridimensionate, escludendo i popolosi quartieri di Ellera ed Olmo, aggiunte tuttavia alla ripartenza nel Febbraio 2018, con ottimi dati di utenza.

Nel Giugno 2018 il Comune di Perugia annuncia un taglio di circa 80 km di tratte. Per motivi ancora non chiari il servizio di Gimo non viene riattivato dopo la pausa estiva. Viene quindi convocato un tavolo sui trasporti con rappresentanti del Comune di Perugia, della Regione e degli studenti universitari e medi. Le motivazioni della sospensione delle tratte notturne non vengono chiarite e ad oggi ancora non ci sono state dichiarazioni d'intenti da parte dell'amministrazione.

NON GIMO PIÙ

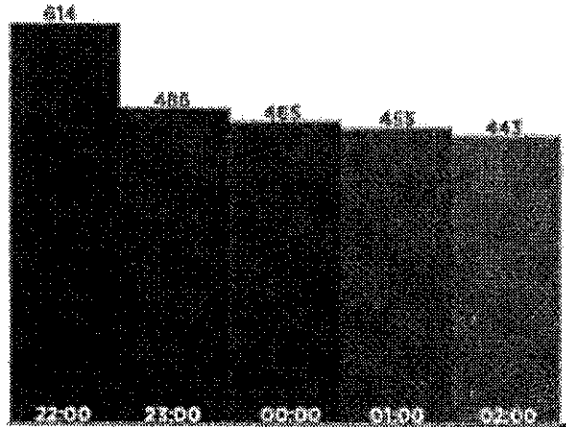
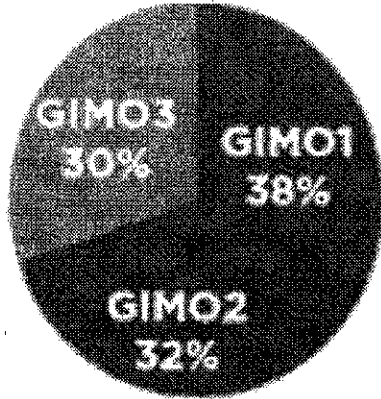
Dopo un intero anno di servizio notturno, popolato da tutta la cittadinanza il servizio non viene più garantito. Il motivo principale, viene dichiarato, è la perdita di guadagno dell'intera azienda a causa del servizio notturno, cosa non vera secondo il nostro punto di vista, in quanto il bilancio afferma il contrario.



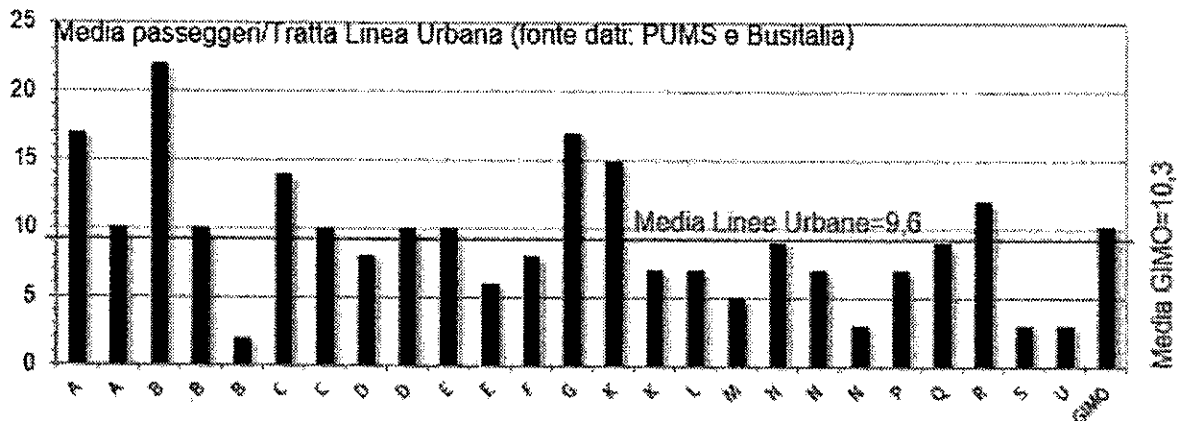
MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

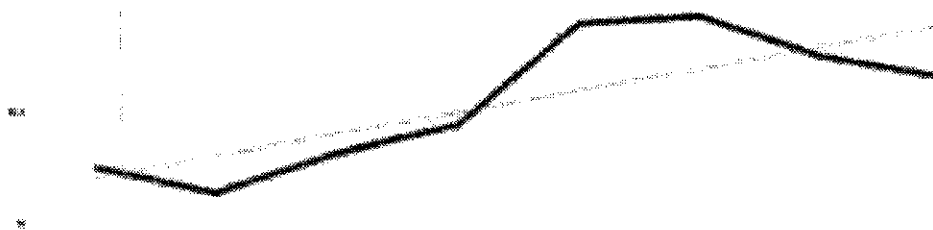
I dati relativi al periodo di attività 27/10/17-23/12/17, forniti dalla stessa azienda, fanno emergere che il servizio, strutturato su tre linee (GIMO1,2,3), è ben bilanciato e che c'è un evidente domanda nella fascia oraria 22:00 - 23:30.



Sempre i dati relativi al periodo di attività 27/10/17-23/12/17 permettono di confrontare la prestazione, in termini di utenza media per tratta, di GIMO in paragone alle altre linee urbane. È possibile notare che l'utenza media di GIMO è in linea con quella media del TPL urbano.



Ultimo dato è l'introduzione della linea GIMO3, una circolare a senso unico che attraversa la periferia Est (la fascia dei ponti sul Tevere) ha mostrato un vero e proprio successo con un trend in crescita:





MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

LA SITUAZIONE ATTUALE

Dalla conclusione del servizio di mobilità notturna nell'anno 2019 si sono susseguite e sollecitazioni verso la governance comunale, senza risposte concrete. Nello stesso anno viene approvato il PUMS per il Comune di Perugia, traguardo importante per la sostenibilità dei trasporti, tuttavia carente nel comprendere le tratte più cruciali per il polo diffuso dell'Università degli Studi di Perugia.

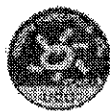
Già in passato l'Udu-Sinistra Universitaria si è espressa a riguardo del Report del PUMS con "Report PUMS, parere della componente studentesca"-27/07/2018):

"Accogliamo con parere estremamente favorevole l'estensione delle corse dall'ospedale fino alle ore 1.00, ciò rappresenta un notevole aiuto per tirocinanti e specializzandi, che da tempo lamentano la scarsa disponibilità di corse nelle ore serali. Quella prospettata è un'integrazione necessaria, vista anche la conformazione della nostra città. A partire da questo tassello sarebbe interessante instaurare una riflessione sul servizio di mobilità notturna GIMO al termine del suo primo anno di operatività. I dati di utenza sembrerebbero confermare un trend positivo e il PUMS potrebbe essere l'occasione per studiare ciò che è sempre veramente mancato a questo progetto: una piena integrazione con il sistema di trasporto cittadino. La proposta attuale risulta infatti deficitaria di copertura notturna per numerosi quartieri ad alta densità abitativa studentesca come Ferro di Cavallo, Ellera, S.ta Lucia, San Marco, la zona dei Ponti, ecc.ecc. Investire su questo aspetto attraverso le risorse aggiuntive per la realizzazione del PUMS significherebbe valorizzare un esempio di mobilità già rodato, con un'utenza fidelizzata e in crescita. Al fine di permettere un confronto tecnico-finanziario, riportiamo nel primo allegato le linee che eventualmente dovrebbero rimanere attive almeno durante i weekend fino alle 2.00, per garantire una copertura equivalente al servizio attualmente erogato. Riteniamo fondamentale riflettere che sebbene allungare l'orario di attività di alcune linee sarebbe una misura più coerente con l'attuale piano, si sacrificerebbero per questo fine i concetti di connessione tra quartieri periferici e di uscita dalla visione "centro-centrica" alla base del progetto GIMO".

Nella tabella seguente, desunta dal PUMS approvato, vediamo analizzata la dimensione dell'accessibilità, intesa come accesso agevole dall'esterno e come circolazione agevole nell'area, per tutti i luoghi e alle funzioni e servizi dell'area. Tra gli obiettivi vediamo il rafforzamento del TPL per poli didattici, e verso i poli attrattori in aree periferiche. Vediamo di nostro interesse anche il potenziamento dei servizi notturni e festivi.

<p>Accessibilità (Circolare agevolmente nell'area e accedere agevolmente all'area dall'esterno; Accedere agevolmente per tutti ai luoghi, alle funzioni e ai servizi dell'area)</p>	<p>Rafforzare il TPL a servizio di zone industriali, poli didattici (università), centri attrattori situati in aree periferiche (centri commerciali e ospedali) e nell'area vasta di Perugia;</p> <p>(Servizi navetta dedicati e trasporto a chiamata per studenti; Potenziamento dei servizi notturni del TPL e nei festivi; Introduzione di linee espressive; Ampliamento degli orari di servizio delle linee extraurbane; Azioni di mobility management; attuazione di Piani di spostamento casa-scuola; Servizi "metrabus" sui principali assi di accesso; Cederimento orario, ecc.)</p> <p>Decongestionare alcune aree della città attraverso la realizzazione di nuove opere infrastrutturali, nonché migliorando le prestazioni della viabilità extraurbana principale</p> <p>(Gronda Nord; Nodo di Perugia; Adozione di interventi di potenziamento selettivo; ecc.)</p> <p>Migliorare e promuovere la fruizione e i collegamenti verso le grandi infrastrutture di trasporto (Alta Velocità ferroviaria e Aeroporto)</p> <p>(Estensione di servizi esistenti; riconversione e/o deviazione di servizi esistenti e/o istituzione di nuovi servizi; Potenziamento materiale rotabile; Accessibilità multimodale; Rete dei collegamenti; Azioni complementari di marketing territoriale; ecc.)</p>
--	--

Obiettivo in parte modificato in relazione alle indicazioni emerse durante i tavoli di discussione. La precedente versione indicava: «Rafforzare il TPL a servizio di zone industriali, poli didattici (università) e commerciali situati in aree periferiche, nonché nel Centro storico»



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

La MOBILITÀ NOTTURNA nel panorama nazionale:

A **Bologna** la giunta comunale sta lavorando ad un piano per la mobilità urbana che ampli l'attuale trasporto notturno per soddisfare le esigenze di lavoratori notturni, giovani e turisti, garantendo un ottimo collegamento tra periferia, centro e circolari attivo fino alle 5 del mattino. Questo con l'obiettivo di raggiungere gli standard delle città aperte europee e per contrastare gli incidenti notturni per guida in stato di ebbrezza. (<https://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/cronaca/autobus-notte-1.4999703>)

A **Padova** invece, su iniziativa della comunità studentesca, nell'ambito della proposta di trasporti gratuiti per gli studenti universitari, è stato concordato tra le parti e Busitalia un servizio di "Night Bus" con fondi condivisi tra Comune e Università. Il servizio è all'avanguardia ed è fortemente usato, non solo da studenti, ma anche da giovani, lavoratori ed altre fasce di popolazione. Attualmente è in fase sperimentale ma è in programma di renderlo strutturale. Funziona tramite una app con la quale si può prenotare la navetta agevolmente. (<http://www.fsbusitaliaveneto.it/index.php/offerta/news-in-tempo-reale/1216-padova-parte-night-bus-servizio-notturno-a-chiamata-per-l-area-urbana>)

La necessità della mobilità notturna a Perugia:

La mobilità notturna è un'esigenza della comunità studentesca, di cittadini e turisti; in passato, nonostante abbia dimostrato ottime performance e abbia garantito trasporti notturni sicuri e ridotto l'isolamento tra le aree della città, è stato bruscamente ed ingiustificatamente interrotto. Chiediamo un atto di responsabilità da parte del Comune di Perugia e della Regione, ma anche dall'Università degli Studi di Perugia, potendo godere di una governance che vuole e deve guardare alle esigenze più impellenti degli studenti, tra cui figura imprescindibilmente la mobilità notturna. Chiediamo che avvenga un confronto con gli studenti affinché si instauri una stretta collaborazione per ottenere le finalità comuni, in virtù di un ateneo accessibile, connesso e attrattivo, promuovendo il dialogo con gli enti locali per garantire una rete di comunicazioni intelligente anche per gli spostamenti della fascia notturna, servizio di cui una città universitaria come Perugia necessita. Con entusiasmo stiamo assistendo a un ateneo che riesce ad ascoltare tutta la cittadinanza, e il trasporto notturno non solo andrebbe incontro alle esigenze della comunità studentesca, ma sicuramente incontrerebbe l'interesse di molte altre categorie, come i lavoratori e i turisti.

Premessa:

L'ideazione del servizio nasce dalle esigenze studentesche di connettere anche nelle fasce notturne i quartieri e i collegi in cui si concentra la maggior parte della popolazione universitaria. A partire da questo, seguendo la via aperta dal progetto precedentemente realizzato su base annuale di GIMO nel 2017/2018, l'intenzione è quella di sviluppare una proposta che tenga conto di un'ottimizzazione dei costi oltre che dell'impatto ambientale, puntando allo sviluppo della rete di collegamenti per tutto il territorio nella fascia notturna, in modo da garantire la sicurezza per ogni categoria d'utenza.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Da dove nasce:

La nostra proposta per la mobilità notturna vuole riprendere il progetto -esposto nei precedenti paragrafi- portato avanti per lunghi anni dalla Sinistra Universitaria-Udu, che ha avuto come esito l'attivazione in via sperimentale delle linee notturne GIMO 1, 2 e GIMO PONTI, drammaticamente interrotte in seguito dall'amministrazione nonostante le ottime performance di utenza.

Per riprendere l'analisi dell'esperienza pregressa perugina, è interessante porre l'attenzione a esempi virtuosi nel panorama nazionale, come quello di Padova (già riportato in precedenza), ottimo non solo nella tipologia, capace di adattare l'offerta di trasporti alla domanda di utenza, ma anche per poter essere attivo durante tutta la settimana, ottimizzando costi e tempi di percorrenza, garantendo comunque un servizio continuativo.

A partire da questi sistemi strategici, vogliamo pensare a un servizio adeguato per gli studenti e cittadini che si adatti al meglio alla città di Perugia.

Le caratteristiche della città di Perugia:

1. Dall'esperienza di GIMO e di Padova vogliamo strutturare il servizio di mobilità notturna a partire da una doverosa analisi della configurazione della città, soprattutto nella distribuzione di poli e quartieri universitari. Oltre al centro storico vediamo i quartieri periurbani della zona di espansione, alcuni più prossimi e collegati pedonalmente, altri più distanti ed isolati.

Concentrandoci sui poli universitari che ospitano sedi accademiche, ma anche attività collegate come collegi universitari, individuiamo:

- **Centro storico:** prevalente collettore di movida, attività culturali, nell'acropoli è sede universitaria e ospita numerosi studenti
- **Elce:** adiacente al centro storico, quartiere ad uso fortemente universitario prevalentemente residenziale, ospita due collegi universitari
- **Monteluca:** più distante dal Centro Storico, tuttavia raggiungibile a piedi, ospita il polo universitario che presto verrà ampliato divenendo un polo tecnologico dell'Università degli Studi di Perugia. Studenti fuorisede e non sono già presenti nel quartiere (comprendente il collegio universitario), ma si prevede che aumenteranno con l'eventuale ampliamento del polo universitario.
- **Veterinaria/Agraria:** oltre al polo universitario è presente il collegio di Agraria che ospita numerosi studenti. E' alle porte del centro storico, tuttavia in una zona poco accessibile e distante dalle attività principali (notturne e non) della città.
- **Scienze Motorie:** sede universitaria lungo via della Pallotta, più distaccata dalle sedi centrali, alcuni studenti vivono nella zona, soprattutto però si concentrano in via dei filosofi, più vicina e connessa al centro storico con percorsi meccanizzati alternativi, anche se di notte, con la chiusura degli stessi, rimane più distante e scollegata.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

- **Santa Lucia:** vi abitano prevalentemente studenti che frequentano Ingegneria, tuttavia la problematica del quartiere è molto forte e sentita da tutti gli abitanti, essendo totalmente privo di percorsi pedonali e servizi notturni sono fortemente limitati negli spostamenti, preferendo quindi il mezzo privato.
- **San Sisto:** nella città è il quartiere più isolato, ospita il polo di area medica e molti studenti abitano nel quartiere, un ingente numero di loro, anche se fuorisede, preferiscono utilizzare l'automobile per la carenza di trasporti, soprattutto notturni. Oltre alle problematiche studentesche si parla di uno dei quartieri più popolosi della città di Perugia, necessita di una risposta per essere adeguatamente connesso al resto del tessuto urbano.
- **Ferro di Cavallo:** ospita lo studentato "Ruggero Rossi", il collegio universitario più isolato e privo di connessioni soprattutto in orario notturno, ciò isola gli studenti, che se possono permetterselo utilizzano un'auto privata.

Questo territorio d'azione è composto dalle aree più interessate e più trafficate per la fascia notturna, oltre che essere le zone più densamente abitate da fasce di popolazione giovane e universitaria.

- **Madonna Alta/Fontivegge:** zona della città cruciale e densamente abitata, ospitante la stazione centrale di Perugia: riteniamo che il servizio notturno a chiamata, approfondito nel paragrafo dedicato, possa essere altamente utilizzato e funzionale per gli arrivi e partenze ferroviari e per lavoratori in fasce notturne; in questa zona potrebbe essere molto importante per un discorso di sicurezza negli spostamenti pedonali notturni



Disposizione centri di interesse universitario



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

2. Analizzata la situazione periurbana di Perugia, in cui è concentrata la maggior parte della popolazione studentesca e giovane, è giusto considerare i quartieri e centri abitati periferici del Comune di Perugia e limitrofi che hanno esigenze profondamente diverse: zona dei Ponti, Montelaguardia, Olmo, Ellera, S.ta Lucia, San Marco, ecc.ecc. Tali aree, parte delle quali erano già state connesse dal servizio GIMO negli anni 2017/2018, sono tuttavia altamente abitate e a nostro parere necessitano di un servizio di mobilità notturno, seppur diversificato rispetto a quello delle aree periurbane.

La nostra proposta:

Osservando l'eterogenea distribuzione della popolazione studentesca sul territorio di Perugia, è fondamentale tenere conto della variabilità della domanda per il servizio di mobilità notturna, dovuta altresì alla flessibilità delle abitudini giornaliere.

Avendo contezza delle tendenze seguite dalla categoria giovanile e studentesca, è possibile individuare dei momenti specifici della settimana, in particolare nelle ore serali, in cui ritrovare circostanze d'aggregazione in maniera sistematica; assunto questo presupposto, nonostante la precedente e positiva esperienza nei weekend, è intuitivo prevedere che un servizio di trasporto notturno di linea erogato in maniera continuativa per tutta la settimana, potrebbe comportare un impiego svantaggioso delle risorse, risultando controproducente.

Tuttavia è necessario garantire anche durante il resto della settimana un sistema di mobilità capillare nel territorio comunale e con tempi di percorrenza ragionevolmente ridotti, che si potrebbe tradurre in un sistema di micro-mobilità flessibile e al servizio della domanda, dedicato alle aree maggiormente interessate, in modo da ottimizzare la gestione della variabilità delle richieste. Un servizio di questo genere risulterebbe utile non solo allo studente privo di mezzi che deve raggiungere altre parti della città per motivi di studio o necessità, ma anche a lavoratori e turisti che potrebbero agevolmente usufruire del servizio pubblico, evitando così lo spostamento con mezzi privati che andrebbe ad alimentare la congestione del traffico urbano, contribuendo ulteriormente all'inquinamento ambientale.

In quest'ottica, per le zone maggiormente interessate, come quelle individuate nel punto "a" del paragrafo "Le caratteristiche di Perugia", riteniamo funzionale una variazione dell'offerta di trasporto pubblico notturno in base alla domanda, calibrando le risorse sia su base settimanale che su base stagionale. La possibilità di variare l'offerta del parco mezzi a disposizione non solo vuole essere una soluzione volta ad ottimizzare le risorse, ma favorisce anche l'evoluzione del servizio notturno stesso. A seguito di una fase di sperimentazione, grazie al monitoraggio dei dati di utenza si potrebbe elaborare una previsione delle ricorrenze di maggiore e minor afflusso, sia settimanali che stagionali, in modo da sviluppare una razionalizzazione delle risorse messe in campo.

Con l'obiettivo di garantire una rete di collegamenti soddisfacente, la variabilità della domanda mette di fronte a una difficoltà di gestione; riteniamo vantaggioso adottare una duplice strategia per pensare all'efficientamento del sistema di mobilità notturna.

- Una che sia attiva nei giorni di massimo picco di domanda, che andranno concordati in fase di contrattazione, in cui sia disponibile un servizio di mobilità principale che sia circolare, di linea e che vada a ripercorrere le tratte individuate e studiate opportunamente nella precedente sperimentazione di GIMO. Tuttavia tale servizio strutturale deve essere



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

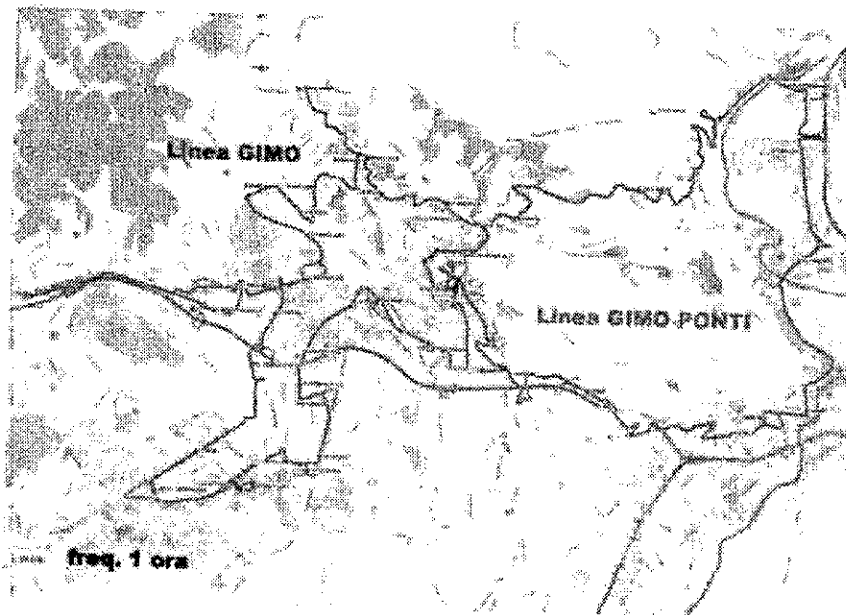
integrato, nei giorni individuati, da un sistema di micro-mobilità al servizio della richiesta degli utenti. Il servizio di micro-mobilità a prenotazione ha l'obiettivo di completare la funzione di trasporto di linea, già assicurato da GIMO sulle tratte di medio-lungo raggio, con mezzi a prenotazione ad alta efficienza e ridotti tempi di percorrenza le aree più densamente popolate da studenti.

- Una che soddisfi il regime dei restanti giorni nei quali le esigenze degli utenti costituiscono un quadro di domanda ridotto rispetto ai giorni che necessitano di un servizio di mobilità di linea strutturale. In questa fase riteniamo utile, coerentemente con l'impossibilità di sostenere il costo di trasporti di linea notturni continuativamente lungo la settimana, che siano attivi i servizi di micro-mobilità a prenotazione così da contenere i costi e migliorare la qualità del servizio per l'utente nei giorni di minor affluenza al servizio notturno.

GIMO-Servizio di linea

Nella nostra idea di mobilità notturna il servizio di linea "GIMO" è attivo nei giorni di massimo picco, come già precedentemente esposto. In particolar modo appare strategico per collegare non solo le aree limitrofe al centro ma soprattutto il restante territorio comunale, che richiede una gestione del trasporto pubblico notturno sul modello delle tratte a medio-lungo raggio del progetto di mobilità notturna GIMO precedentemente sperimentato.

Tramite un'interlocuzione tra studenti, Università e Enti Locali chiediamo che sia inserito un servizio di mobilità notturna che copra le fasce orarie attualmente scoperte che dalle 21:00 in poi ricoprono esigenze molto specifiche. Chiediamo venga riattivato GIMO, nelle modalità descritte nei paragrafi iniziali, che si risolve in tratte notturne opportunamente studiate e pensate per le funzioni ed esigenze differenti dagli orari diurni. Considerando che il servizio dovrebbe essere attivo nei due/tre giorni settimanali di massimo picco di utenza, richiediamo che mantenga le tratte almeno fino alle ore 03:00,



Percorsi delle linee GIMO 1, 2, 3



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Micro-mobilità

Riteniamo che l'instaurazione di un sistema di mobilità flessibile alla domanda, dedicato alla fascia oraria notturna, sia funzionale per ottimizzare le risorse impiegate per l'erogazione del servizio, ridurre i consumi necessari, essere altamente capillare nelle aree coperte. Per agevolare le potenzialità che ne risulterebbero, si rende necessaria l'assegnazione del servizio ad un'area adeguata, caratterizzata da una configurazione del territorio e una viabilità che favoriscano la riduzione dei consumi e permetta di organizzare le tratte in maniera vantaggiosa e veloce. Considerata l'eterogeneità e l'estensione del territorio comunale, è fondamentale adottare una strategia per dedicare il servizio a specifiche aree di maggiore interesse e più densamente popolate da giovani e studenti universitari (e non solo). In base all'individuazione effettuata nel punto "a" al paragrafo "Le caratteristiche della città di Perugia" riteniamo che tale servizio notturno debba coprire almeno le zone elencate, così da ottimizzare, come già detto, tempi di percorrenza, consumi e comodità per gli utenti.

Il servizio deve avere orari flessibili da concordare durante la contrattazione, che seguano la linea guida per la quale è necessaria una copertura notturna almeno fino alle ore 01:00 anche per lavoratori, studenti tirocinanti e spostamenti notturni di necessità, con un'estensione di orario nei giorni in cui è necessario completare il servizio di linea GIMO. È giusto considerare l'ampliamento della fascia oraria e l'implementazione nel numero di mezzi del servizio di micro-mobilità non solo nei giorni di picco su base settimanale, ma anche in occasione di grandi eventi pubblici come Umbria Jazz, Eurochocolate, Ijf...

Le fermate: per garantire un'alta capillarità del servizio nelle aree sopra indicate richiediamo che i punti di snodo dei percorsi siano le attuali fermate degli autobus urbani, altamente diffusi, così da evitare problematiche logistiche.

Applicazione "GIMO App":

Riteniamo che per mettere a sistema il servizio di mobilità notturna, quindi di linea (GIMO) e flessibile (micro-mobilità), sia necessaria una applicazione dedicata che permetta all'utente non solo di orientarsi ed informarsi su orari e tempi di percorrenza, ma anche per usufruire del servizio di micro-mobilità. L'applicazione dovrebbe essere promossa ed opportunamente pubblicizzata assieme al servizio da Università ed Enti Locali. Abbiamo individuato il nome "GIMO App" poiché ha già una forte identità riconosciuta dalla comunità studentesca data la precedente sperimentazione di mobilità giovane notturna.

Per utilizzare il servizio in maniera agevole riteniamo sia necessario scaricare l'applicazione "GIMO App" (che deve essere disponibile sia per Android sia per iOS) nella quale gli studenti si dovranno registrare con il proprio account Unipg, così da poter monitorare gli accessi provenienti dalla comunità accademica, per gli altri utenti sarà sufficiente una registrazione per verificare l'identità. Durante l'utilizzo è necessario inserire la posizione di partenza e quella di arrivo verificando tutte le possibilità e il mezzo più comodo e conveniente, in grado anche di adattarsi alle esigenze di spostamenti dell'utenza. L'applicazione dovrà essere sviluppata per ottimizzare i percorsi al fine di ridurre al minimo i tempi di percorrenza per gli utenti e per risparmiare sui costi di trasporto. Ci auspichiamo che le competenze interne all'Università degli Studi di Perugia siano parte attiva dello sviluppo di questo servizio.



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Sistema di pagamento

per le linee notturne da noi proposte crediamo che sia giusto permettere la validazione dei biglietti e abbonamenti standard, considerando anche che un servizio di mobilità notturna aumenterebbe l'affluenza e la richiesta di mezzi pubblici in particolare da parte della popolazione studentesca, considerando che incentiverebbe ulteriormente la sottoscrizione dell'abbonamento unico universitario descritto nel Capitolo 1.

Per agevolare il servizio per gli utenti e per garantire una transazione efficace e versatile richiediamo che il pagamento del servizio possa avvenire tramite App, collegandola con account bancario (eventualmente collegabile alla carta unica che proponiamo al Capitolo 2), con tariffe agevolate per studenti.

I punti di forza:

I lati positivi di un servizio di questo tipo sono che ad una domanda molto sbilanciata su scala settimanale (tra giorni feriali e weekend), su scala stagionale e in occasione di eventi come Umbria Jazz, Eurochocolate, Ijf...corrisponde un'offerta molto versatile che durante la fase di sperimentazione può essere tarata a seconda della richiesta.

Il nuovo servizio ha le seguenti macro-caratteristiche:

- **Innovativo:** in quanto è un servizio non presente nella città di Perugia e necessario alla comunità
- **Comodo:** in quanto tramite App si può avere una consapevolezza istantanea di orari e tempi di percorrenza
- **Sicuro:** in quanto diminuisce il traffico notturno limitando gli incidenti per guida in stato di ebbrezza coerentemente con gli obiettivi contenuti nella tab. 4.3.1 del PUMS del Comune di Perugia.
- **Sostenibile:** attento all'ambiente evitando l'uso dell'auto privata e prevedendo mezzi elettrici
- **Veloce:** perché i mezzi sono autorizzati a percorrere tutte le strade della città, corsie preferenziali e ZTL incluse, e quindi seguendo gli itinerari più brevi; con la possibilità di adattarsi alle esigenze della domanda
- **Accessibile:** i mezzi dovrebbero essere provvisti di opportuna pedana per persone con difficoltà motorie di muoversi con il servizio pubblico anche nelle ore serali
- **Smart:** in quanto utilizza sistemi tecnologici basati su smartphone tramite l'applicazione dedicata "GIMOApp".



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Tab. 4.3.1 - Quadro riassuntivo degli obiettivi

AREE DI INTERESSE	MACROBIETTIVO	OBIETTIVI SPECIFICI
A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A1 Miglioramento del TPL	a Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo c Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso
	A2 Riequilibrio modale della mobilità	o Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini
	A3 Riduzione della congestione	e Ridurre la congestione stradale
	A4 Miglioramento della accessibilità di persone e merci	h Efficientare la logistica urbana
	A5 Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)	
	A6 Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	g Ridurre la sosta irregolare
B) Sostenibilità energetica e ambientale	B1 Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili	f Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante i Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci
	B2 Miglioramento della qualità dell'aria	
	B3 Riduzione dell'inquinamento acustico	
C) Sicurezza della mobilità stradale	C1 Riduzione dell'incidentalità stradale	m Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare n Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti
	C2 Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	
	C3 Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	
	C4 Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	
D) Sostenibilità socio economica	D1 Miglioramento della inclusione sociale	j Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta k Garantire la mobilità alle persone a basso reddito l Garantire la mobilità delle persone anziane
	D2 Aumento della soddisfazione della cittadinanza	
	D3 Aumento del tasso di occupazione	
	D4 Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	b Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso d Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Una questione ambientale:

Seguendo le strategie e azioni contenute nel PUMS (tab 4.3.2) vediamo come sia cruciale l'introduzione di mezzi elettrici nelle flotte aziendali pubbliche e private. Nel caso specifico richiediamo che i mezzi predisposti per il servizio notturno siano a trazione elettrica così da abbattere incisivamente l'inquinamento. Scelte di questo tipo non solo hanno un obiettivo di sostenibilità, ma possono essere anche motivo di valorizzazione e attrattività dell'università e della città, come è avvenuto nel caso di Padova: (<https://www.unipd.it/news/legambiente-veneto-premia-luniversit-padova-night-bus>).

STRATEGIE	AZIONI	AZIONI SPECIFICHE PUMS	
5) Ripomo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elettrici efficienti energeticamente, secondo i principi di cui al decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi.	a	Politiche tariffarie in favore di car-sharing, moto-sharing e car-pooling	Preferenziazione dei sistemi di sharing di tipo "Freeflow"
	e	A agevolazione: transito e sosta per i veicoli non mobilità condivisa	Il comune esprimerà la propria disponibilità a garantire specifiche agevolazioni alle flotte del car sharing o iniziative analoghe
	a	Azioni per favorire lo sviluppo della mobilità condivisa a basso impatto inquinante	Pianificazione della crescita infrastrutturale urbana delle colonnine di ricarica e della loro distribuzione funzionale e territoriale, mantenimento di specifiche agevolazioni per i veicoli puramente elettrici.
	b	Introduzione di veicoli a basso impatto inquinante nelle flotte aziendali pubbliche e private	Adozione di autobus elettrici sulle due linee navetta portanti che attraversano il Centro Storico. Adozione di veicoli elettrici da parte dei taxi che effettuano servizio urbano. Nuove licenze NCC per veicoli full electric
	c	Introduzione veicoli a basso impatto inquinante per la distribuzione urbana delle merci (o cargo-bike)	Incentivi alla creazione di servizi Cargo Bike per la distribuzione delle merci nell'area centrale della città, attraverso la messa a disposizione di locali in cui ospitare il centro di trasferimento
	d	Introduzione di veicoli turistici a basso impatto inquinante, anche per le vie d'acqua	Introduzione di servizi di TPL e servizi non di linea in modalità puramente elettrico (sight-seeing, navette degli alberghi, ecc...)
	e	Installazione colonnine per la ricarica elettrica e impianti per la distribuzione di combustibili alternativi a basso impatto inquinante	Realizzazione di 100 nuove colonnine di ricarica per veicoli elettrici nei prossimi 5 anni
	f	Il monitoraggio della composizione e dell'età media della flotta del parco mezzi dei trasporti pubblici locali	Il monitoraggio dell'età media del parco mezzo sarà prevista nell'ambito della nuova gara di affidamento del servizio di TPL urbano.
	g	Sistemi premiali per car-bike e tricycli e quadricicli a basso impatto inquinante	Iniziative premianti per i servizi di cargo-bike ed in generale servizi logistici eco-sostenibili a servizi del centro storico e dei quartieri vicini (messa a disposizione di locali comunali per centri di consolidamento urbano)



Al Magnifico Rettore
Alla Direttrice Generale
Al Delegato per il settore Immagine grafica, comunicazione di
Ateneo, brand e merchandising,
Patrimonio, Tutela dell'ambiente e politiche energetiche
Al Mobility Manager
Ai Membri del Consiglio D'Amministrazione
Ai Membri del Senato Accademico
Al Presidente del Consiglio degli Studenti
Ai Membri del Consiglio degli Studenti
UNIVERSITÀ DI PERUGIA

OGGETTO: Potenziamento collegamenti extra-urbani tra sedi distaccate dell'Ateneo

VISTO l'art.6 del Decreto Legislativo 68/2012 che inserisce i trasporti tra "Gli strumenti e i servizi per il conseguimento del pieno successo formativo degli studenti nei corsi di istruzione superiore".

VISTO il documento istruttorio "Mobilità Universitaria: Accessibilità e Sostenibilità" redatto dalla Sinistra Universitaria - UdU, già allegato sub D2) al precedente punto 5 all'odg;

VISTI i dati, dell'A.A. 2016/2017, dell'azienda di trasporto pubblico Umbra che confermano come il numero di abbonamenti extra-urbani universitari sottoscritti nell'anno 2017 è diminuito di 800 unità

VISTO il Piano Regionale dei Trasporti 2014-2024 approvato con Deliberazione dell'Assemblea Legislativa del 15 dicembre 2015 in cui si prevede: "la messa a punto di un sistema multimodale che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità supportando la coesione interna e il riequilibrio territoriale"

VISTI i dati ottenuti tramite un questionario proposto dal Coordinamento Mobility Manager delle Università Italiane, poi pubblicati all'interno del Report di Sostenibilità d'Ateneo (2 Consultabile all'indirizzo: <https://www.unipg.it/ateneo/rete-delle-universita-per-lo-sviluppo-sostenibile-rus> 1), che testimoniano la prevalenza della scelta del mezzo privato rispetto al mezzo pubblico

PRESO ATTO dell'adesione del nostro Ateneo alla RUS (Rete delle Università per lo Sviluppo sostenibile) e con essa, quindi, la chiara dichiarazione di intenti dell'Università degli studi di Perugia nel porsi come capofila di un percorso di sviluppo verso la sostenibilità;

CONSIDERATO che i differenti poli dell'Università degli studi di Perugia sono diffusi nel territorio umbro nelle rispettive sedi di: Perugia, Terni, Foligno, Narni, Assisi.

CONSIDERATA la carenza di mezzi pubblici su rotaia e gomma a livello regionale, soprattutto in alcune fasce orarie, che costringe molti studenti all'acquisto di un'automobile a all'affitto di una casa presso la sede universitaria

CONSIDERATO l'alto costo degli abbonamenti che spinge molti studenti a non utilizzare il TPRL preferendo il mezzo privato

CONSIDERATO che molti studenti fuorisede e in sede preferiscono utilizzare un mezzo privato per compiere spostamenti (come emerge dal RUS-2017)

CONSIDERATO che la chiusura della tratta FCU nel 2017 ha spinto circa 800 studenti universitari a non sottoscrivere l'abbonamento regionale, causando maggior traffico Urbano ed extra-urbano, dato il dominante ricorso al mezzo privat

CONSIDERATA la necessità di riduzione del traffico extra-urbano

CONSIDERATO il necessario abbattimento delle emissioni causate dal traffico, già elevate nella nostra regione

CONSIDERATA l'accessibilità ai trasporti pubblici regionali indiscriminatamente dal reddito e capacità economiche

I sottoscritti, rappresentanti degli studenti in seno agli organi di indirizzo

CHIEDONO

- Che l'Università si faccia promotrice su scala regionale per un miglioramento e una pianificazione condivisa dei trasporti pubblici, che colleghi efficientemente i poli universitari umbri (Perugia, Terni, Foligno, Narni, Assisi) tra di loro e con i principali bacini di utenza regionale, secondo le esigenze studentesche, con una particolare attenzione allo scambio multimodale tra mobilità pubblica extra-urbana ed urbana sostenibile.
- Il ripristino e adeguamento della FCU con alte frequenze nella sua interezza, sia nelle tratte extraurbane da Sansepolcro a Perugia-Ponte San Giovanni e da Perugia-Ponte San Giovanni a Terni. Nelle tratte urbane di Perugia da Ponte San Giovanni a Sant'Anna.
- Un'interfaccia sostenibile multi-modale tra piccoli centri abitati della media Valle del Tevere e assi principali nella tratta Perugia-Terni
- Un aumento di frequenza dei treni nella tratta Foligno-Perugia, volti anche verso le stazioni di Ingegneria e San Sisto
- Pianificazione di servizi di Car pooling nelle tratte regionali con mancanti collegamenti ferroviari che vadano di pari passo ad un miglioramento del TPRL su gomma.
- Maggior frequenza di treni diretti nella tratta Spoleto-Perugia
- Un aumento delle possibilità e frequenze di connessioni tra il polo di Narni e Terni
- Una progettazione condivisa approfondita dei bacini di utenza e poli attrattori regionali degli studenti iscritti favorendo la mobilità regionale per pendolari, studenti in sede e fuorisede.

Perugia, 05/05/2020

Angela De Nicola - Membro del Senato Accademico

Paolo Fiore - Membro del Senato Accademico

Daniele Salvanti - Membro del Senato Accademico

Andrea Anastasi - Membro del Consiglio di Amministrazione

Ettore Ranocchia - Membro del Consiglio di Amministrazione

Simone Emili - Capogruppo della Sinistra Universitaria - UdU Perugia

I rappresentanti della Sinistra Universitaria - UdU Perugia del Consiglio degli Studenti



Al Magnifico Rettore
Alla Direttrice Generale
Al Delegato per il settore Immagine grafica, comunicazione di
Ateneo, brand e merchandising,
Patrimonio, Tutela dell'ambiente e politiche energetiche
Al Mobility Manager
Ai Membri del Consiglio d'Amministrazione
Ai Membri del Senato Accademico
Al Presidente del Consiglio degli Studenti
Ai Membri del Consiglio degli Studenti
UNIVERSITÀ DI PERUGIA

OGGETTO: Istituzione di una carta unica dello studente regionale

VISTO l'art.6 del Decreto Legislativo 68/2012 che inserisce i trasporti tra "Gli strumenti e i servizi per il conseguimento del pieno successo formativo degli studenti nei corsi di istruzione superiore"

VISTA la delibera n.6 del verbale dell'8 Marzo 2016 del Consiglio degli Studenti, che approvava la mozione della Sinistra Universitaria - UdU in ordine alla richiesta di realizzazione di una tessera unica multifunzionale e considerando che la precedente amministrazione non ha mai accolto la proposta

VISTO il documento istruttorio "Mobilità Universitaria: Accessibilità e Sostenibilità" redatto dalla Sinistra Universitaria - UdU, già allegato sub D2) al precedente punto 5 all'odg;

CONSIDERATI i molteplici servizi per gli studenti iscritti all'Università degli Studi di Perugia

CONSIDERATA la varietà di modalità per l'accesso ai servizi offerti dall'Università degli Studi di Perugia e dall'Agenzia al Diritto allo Studio Universitario dell'Umbria e la conseguente difficoltà nel fruirli in maniera agevole

CONSIDERATO che molti Atenei, tra cui l'Università di Firenze, l'Università di Bergamo, l'Università degli Studi di Genova, l'Università degli Studi di Milano, già prevedono una carta unica che facilita la gestione dei servizi da loro offerti

I sottoscritti, rappresentanti degli studenti in seno agli organi di indirizzo

CHIEDONO:

- Che venga istituita una Carta Unica che nasca dalla collaborazione tra Università, Regione, Adisu, degli Enti Locali e dell'agenzia regionale dei trasporti assieme alla componente studentesca e che permetta di semplificare l'accesso alle diverse prestazioni garantite da suddetti enti, valida anche a livello europeo.
- Che vengano implementati i servizi attualmente esistenti in materia di agevolazioni di trasporto pubblico, enti culturali e commerciali.
- Che tale Carta Unica possa essere fruibile anche in formato digitale per garantire una gestione più smart e organica di tutti i servizi offerti.
- Che tale Carta Unica venga erogata in maniera gratuita agli studenti dell'Università ancora in possesso di libretto cartaceo o al termine della procedura di immatricolazione al primo

anno e che rimanga attiva fino alla conclusione dell'Anno Accademico in cui si consegue il titolo di laurea.

- Che tale Carta Unica venga pubblicizzata al momento dell'iscrizione e negli eventi di orientamento.
- Che tale Carta Unica possa avere le seguenti funzioni:
 - Libretto/Tessera di riconoscimento
 - Titolo di viaggio per mezzi pubblici regionali urbani: in tal senso si richiede che l'Università si interfacci con Regione e Busitalia per garantire l'utilizzo della Carta Unica come titolo di viaggio su mezzi pubblici e potendo ricaricarla anche online di tutti i tipi di abbonamento e carnet
 - Carta prepagata: per pagamenti e accrediti, a canone nullo e vantaggiosa per gli studenti
 - Tessera per l'erogazione dei pasti alle mense dell'Azienda Regionale per il Diritto allo Studio Universitario: in tal senso si richiede il dialogo tra Università e Adisu per sostituire l'attuale sistema con la suddetta Carta Unica, predisponendo anche la possibilità di pagare con essa
 - Accesso alle biblioteche e servizio prestiti: l'Università deve garantire l'accesso tramite la tessera o con l'equivalente Applicazione
 - Accesso alle aule studio: convenzionato con tutti gli enti che erogano il servizio.
 - Tessera ricaricabile per fotocopie: si chiede all'Università che il servizio possa essere utilizzato tramite Carta Unica, compreso il pagamento
 - Agevolazioni riservate agli studenti nelle attività convenzionate di tutto il territorio umbro: si richiede che le agevolazioni per studenti siano usufruibili tramite card o applicazione, implementandole e aumentandole di numero
 - Accesso gratuito a tutti i complessi museali e beni storico-artistici nel territorio umbro e scontistiche per i teatri comunali e pubblici: tramite un dialogo con gli Enti interessati
 - Centro Universitario Sportivo: si deve poter usufruire dei servizi tramite la Carta Unica
 - Sharing Mobility: i futuri e attuali servizi di sharing devono essere predisposti ad essere utilizzati tramite Carta Unica

Perugia, 05/05/2020

Angela De Nicola - Membro del Senato Accademico

Paolo Fiore - Membro del Senato Accademico

Daniele Salvanti - Membro del Senato Accademico

Andrea Anastasi - Membro del Consiglio di Amministrazione

Ettore Ranocchia - Membro del Consiglio di Amministrazione

Simone Emili - Capogruppo della Sinistra Universitaria - UdU Perugia

I rappresentanti della Sinistra Universitaria - UdU Perugia del Consiglio degli Studenti



Al Magnifico Rettore
Alla Direttrice Generale
Al Delegato per il settore Immagine grafica, comunicazione di
Ateneo, brand e merchandising,
Patrimonio, Tutela dell'ambiente e politiche energetiche
Al Mobility Manager
Ai Membri del Consiglio d'Amministrazione
Ai Membri del Senato Accademico
Al Presidente del Consiglio degli Studenti
Ai Membri del Consiglio degli Studenti
UNIVERSITÀ DI PERUGIA

OGGETTO: Miglioramento mobilità pubblica sul fronte della sostenibilità

VISTO l'art.6 del Decreto Legislativo 68/2012 che inserisce i trasporti tra "Gli strumenti e i servizi per il conseguimento del pieno successo formativo degli studenti nei corsi di istruzione superiore".

VISTO il Piano Regionale dei Trasporti 2014-2024 approvato con Deliberazione dell'Assemblea Legislativa del 15 dicembre 2015;

VISTO il PUMS approvato con delibera C.C. n. 56 del 8.4.2019;

VISTO il documento istruttorio "Mobilità Universitaria: Accessibilità e Sostenibilità" redatto dalla Sinistra Universitaria - UdU, già allegato sub D2) al precedente punto 5 all'odg;

VISTA l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile [<https://unric.org/it/agenda-2030/>];

VISTO il Report sullo stato e sulle iniziative per la sostenibilità dell'Università degli studi di Perugia;

VISTO il Bilancio Sociale 2017;

VISTO il documento "Rete di Mobilità Emergenziale" di Bikeitalia, in cui sono contenute proposte progettuali di infrastrutture sostenibili d'emergenza.

VISTO il documento "Mobilità sostenibile Perugia", sottoscritto da Sinistra Universitaria-Udu Perugia, Fiab Perugia e Legambiente Perugia, indirizzato al Comune di Perugia indicante delle linee guida per fronteggiare l'impatto sui trasporti dell'Emergenza Covid-19

PRESO ATTO dell'adesione del nostro Ateneo alla RUS (Rete delle Università per lo Sviluppo sostenibile) e con esso, quindi, la chiara dichiarazione di intenti dell'Università degli studi di Perugia nel porsi come capofila in un percorso di sviluppo verso la sostenibilità;

CONSIDERATO l'impegno preso dalle altre università appartenenti alla RUS per lo sviluppo di alternative modali atte a garantire uno sviluppo sostenibile del settore trasporti;

CONSIDERATO quanto stabilito dalla World Commission on Environment and Development: "L'umanità ha la possibilità di rendere sostenibile lo sviluppo, cioè di far sì che esso soddisfi i bisogni dell'attuale generazione senza compromettere la capacità delle generazioni future di rispondere ai loro" (Gro Harlem Brundtland, 1987);

CONSIDERATO che la situazione emergenziale che sta affrontando il nostro paese a causa della crisi sanitaria dovuta alla COVID-19 causerà un'aggravarsi della già precaria condizione del sistema dei trasporti in Umbria dal punto di vista economico;

CONSIDERATE le iniziative atte ad incentivare la mobilità sostenibile prese in molte città italiane al fine di evitare uno shock del sistema dei trasporti;

CONSIDERATA la situazione del sistema dei trasporti Umbro precedente l'emergenza che vedeva una propensione netta all'utilizzo del mezzo privato;

CONSIDERATA la tendenza ad aumentare l'utilizzo del mezzo privato, con aumento ancora maggiore di questa propensione quindi, per evitare una fonte di assembramento, che si avrà nel prossimo periodo da parte della popolazione

CONSIDERATO che l'ateneo di Perugia è costituito da una serie di poli dipartimentali dislocati su tutto il territorio comunale;

I sottoscritti, rappresentanti degli studenti in seno agli organi di indirizzo

CHIEDONO

- Che l'Università si impegni nel dialogo con l'amministrazione locale per promuovere le linee guida indicate dal documento "Mobilità sostenibile Perugia", sottoscritto da Sinistra Universitaria-Udu Perugia, Fiab Perugia e Legambiente Perugia, in cui sono indicati degli interventi atti a contenere l'impatto sui trasporti dell'Emergenza Covid-19
- Che l'Università degli Studi di Perugia si impegni con le istituzioni regionali e locali per la realizzazione di una ciclo-pedonale universitaria atta a garantire un collegamento tra i vari poli dipartimentali di Perugia e permettere alla popolazione universitaria di scegliere una mobilità agile e sostenibile. Tali infrastrutture dovranno essere adeguatamente attrezzate completate con pensiline, punti di ricarica per le bici elettriche, fontanelle ed info-grafiche in grado di guidare l'utente su quelli che saranno i percorsi ciclo-pedonali della città;
- Che nei vari poli dipartimentali vengano create delle "velo-stazioni" adeguate in modo da aumentare l'accessibilità al servizio;
- Che venga attuata una politica di investimento atta ad aumentare il numero di biciclette elettriche fornite dall'Unipg in collaborazione con gli enti comunali;
- Che tali servizi vengano erogati con prezzi ridotti affinché tale servizio possa essere alla portata di tutti;
- Che l'Università intraprenda, in condivisione con la comunità universitaria, strategie atte a garantire un miglior collegamento tra le zone periferiche, i poli dipartimentali e le zone di interesse cittadino, tramite l'implementazione sostenibile di mezzi su gomma e rotaia, in particolare con una micro-mobilità elettrica ad alta frequenza che colleghi le principali aree universitarie cittadine.
- Che l'Università degli Studi di Perugia pianifichi il progressivo abbandono del suo attuale parco veicoli al fine di sostituirlo con un parco veicolare completamente elettrico o al massimo ibrido per le lunghe distanze
- Che vengano attivati e implementati i servizi di car, scooter e bike sharing accessibili alla comunità universitaria a prezzi agevolati;

- Che i servizi di sharing siano collocati in prossimità dei dipartimenti e delle vie di accesso alla città da parte dei pendolari;
- che i servizi di sharing siano compatibili con la Carta Unica da noi proposta, così da facilitare l'utilizzo per gli studenti
- Che vengano realizzate delle vere e proprie stazioni dove sia possibile scegliere tra i vari mezzi sostenibili sia per garantire una maggiore scelta dell'utente sia per garantire una maggiore fruibilità del servizio;
- Che i servizi di sharing vengano erogati a basso costo ed in modo agile attraverso un'App e attraverso forme di agevolazione economiche che incentivino l'utilizzo di tali alternative.

Perugia, 05/05/2020

Angela De Nicola - Membro del Senato Accademico

Paolo Fiore - Membro del Senato Accademico

Daniele Salvanti - Membro del Senato Accademico

Andrea Anastasi - Membro del Consiglio di Amministrazione

Ettore Ranocchia - Membro del Consiglio di Amministrazione

Simone Emili - Capogruppo della Sinistra Universitaria - UdU Perugia

I rappresentanti della Sinistra Universitaria - UdU Perugia del Consiglio degli Studenti



Al Magnifico Rettore
Alla Direttrice Generale
Al Delegato per il settore Immagine grafica, comunicazione di
Ateneo, brand e merchandising,
Patrimonio, Tutela dell'ambiente e politiche energetiche
Al Mobility Manager
Ai Membri del Consiglio d'Amministrazione
Ai Membri del Senato Accademico
Al Presidente del Consiglio degli Studenti
Ai Membri del Consiglio degli Studenti
UNIVERSITÀ DI PERUGIA

OGGETTO: Attivazione di un servizio di mobilità notturna

VISTO l'art.6 del Decreto Legislativo 68/2012 che inserisce i trasporti tra "Gli strumenti e i servizi per il conseguimento del pieno successo formativo degli studenti nei corsi di istruzione superiore".

VISTI i dati che emergono dal questionario di valutazione su abitudini e consumi per gli spostamenti, diffuso dalla Sinistra Universitaria-UdU Perugia, nell'A.A. 2018/2019, che testimoniano come quasi la metà degli studenti ritengano la mancanza di un servizio di mobilità notturna il problema più importante del TPL urbano.

VISTI gli obiettivi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile tra cui rientrano "Servizi di navetta dedicati e trasporto a chiamata per studenti" e "Potenziamento dei servizi notturni del TPL"

VISTO il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile che tra le azioni specifiche inserisce "Rafforzare il TPL a sostegno di zone industriali, poli didattici (Università)..."

VISTI i dati relativi ad un periodo di attività di GIMO (27/10/17-23/12/17) che, permettendo il confronto di prestazione - in termini di utenza media per tratta - di GIMO con le linee urbane, evidenzia come l'utenza media di GIMO fosse in linea con quella media del TPL urbano diurno.

VISTO il documento istruttorio "Mobilità Universitaria: Accessibilità e Sostenibilità" redatto dalla Sinistra Universitaria - UdU, già allegato sub D2) al precedente punto 5 all'odg;

CONSIDERATA la necessità, soprattutto per gli studenti universitari fuorisede e gli studenti medi, i quali per la maggior parte non sono dotati di un mezzo privato, di un trasporto pubblico serale;

CONSIDERATO CHE la mobilità notturna si inserisce nell'ambito dei servizi agli studenti e valorizza quelli già esistenti;

CONSIDERATO CHE in Italia esistono varie realtà territoriali che forniscono esempi vincenti di servizi di mobilità notturna (vedi Bologna, Padova)

CONSIDERATO il servizio di mobilità notturna della città di Padova che attualmente funziona tramite una app con la quale si può prenotare la navetta a chiamata (<http://www.fsbusitaliaveneto.it/index.php/offerta/news-in-tempo-reale/1216-padova-parte-night-bus-servizio-notturno-a-chiamata-per-l-area-urbana>)

CONSIDERATA l'eterogenea distribuzione della popolazione studentesca sul territorio di Perugia e la potenziale variabilità della domanda per il servizio di mobilità notturna

I sottoscritti, rappresentanti degli studenti in seno agli organi di indirizzo

CHIEDONO

- Che l'Università degli Studi di Perugia si faccia promotrice dell'istituzione di un servizio di mobilità notturna che colleghi i quartieri universitari e le residenze universitarie tra di loro e verso i principali centri d'interesse cittadini;
- Che questo sia modulato a seconda della richiesta attraverso l'integrazione di un servizio di micro-mobilità su richiesta con il già sperimentato servizio GIMO;
- Che l'utilizzo del servizio venga agevolato dalla creazione di un'applicazione dedicata denominata "GIMOApp";
- Che il servizio sia compreso nell'abbonamento standard e che sia compatibile con il biglietto ordinario;
- Che l'Università si impegni in collaborazione con le istituzioni, in seguito, a pubblicizzare correttamente tale servizio evidenziandone le possibilità e potenzialità;

Perugia, 05/05/2020

Angela De Nicola - Membro del Senato Accademico

Paolo Fiore - Membro del Senato Accademico

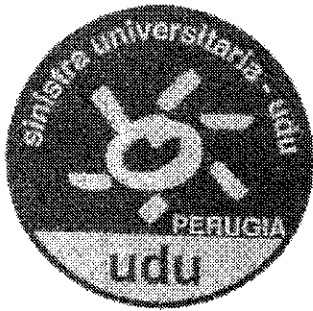
Daniele Salvanti - Membro del Senato Accademico

Andrea Anastasi - Membro del Consiglio di Amministrazione

Ettore Ranocchia - Membro del Consiglio di Amministrazione

Simone Emili - Capogruppo della Sinistra Universitaria - UdU Perugia

I rappresentanti della Sinistra Universitaria - UdU Perugia del Consiglio degli Studenti



Al Magnifico Rettore
Al Direttore Generale
Ai Membri del Consiglio di Amministrazione
Ai Membri del Senato Accademico
Al Presidente del Consiglio degli Studenti
Ai Membri del Consiglio degli Studenti
Ai Direttori dei Dipartimenti
Al Presidente della Scuola Interdipartimentale di Medicina e
Chirurgia
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PERUGIA

OGGETTO: attivazione di modalità telematiche di erogazione del servizio tutor.

VISTO l'art.4 comma 2 del D.M n. 989 del 25 ottobre 2019 che cita "Piani per l'orientamento e il tutorato: 5 milioni annui per le Università statali";

VISTO il bilancio preventivo approvato in sede di Senato Accademico in data 19 Dicembre 2019 con fondi stanziati dal ministero nel decreto sopra citato;

VISTA l'approvazione del bando tutor nell'ambito della seduta del 25/03 del Senato Accademico;

CONSIDERATA l'importanza per la comunità studentesca di un sostegno didattico e personale offerto dagli studenti del servizio tutor, che può divenire ancora più cruciale in una situazione di emergenza e difficoltà come quella attuale dovuta alla COVID-19;

CONSIDERATE le difficoltà didattiche che potrebbero riscontrare gli studenti in questa situazione attuale, data l'attivazione di lezioni telematiche e la mancanza di un fondamentale confronto sui materiali oggetto di studio con colleghi e/o docenti;

CONSIDERATE le molteplici modalità in cui può declinarsi l'attività dei Tutor nei vari Dipartimenti;

I sottoscritti, rappresentanti degli studenti in seno agli organi di indirizzo

CHIEDONO

1. Che l'Ateneo si attivi nell'individuare appositamente una serie di attività che uno studente, vincitore del bando tutor, possa svolgere in modalità smart working, come ad esempio, a titolo non esaustivo :
 1. Ricevimento studenti su piattaforma di Ateneo (Microsoft Teams) e formalizzazione di un calendario attività;
 2. Supporto tecnico da fornire a studenti in difficoltà con specifici esami/blocchi, sia inteso come aiuto nell'individuare le metodologie di studio più appropriate per la singola materia di esame, sia inteso come veri e propri consigli sui materiali da utilizzare;
 3. Supporto digitale da fornire a professori e studenti nell'uso della piattaforma Microsoft Teams
 4. Supporto alle segreterie di Dipartimento e di Corso di Laurea;

2. La creazione, da parte della ripartizione informatica, di un apposito Team che dovrà essere differenziato in più canali in modo da permettere:
 1. Un efficace tracciamento delle attività svolte dai Tutor (controllo presenze);
 2. Uno spazio individuale (canale) per ogni Tutor;
 3. Una pronta ed efficace comunicazione tra i tutor e tutti gli studenti interessati sia in tempo reale che come "avviso in bacheca";
3. La pronta pubblicazione, da parte dei Dipartimenti e delle Scuole (ove questa competenza sia loro delegata), del bando relativo alla corresponsione di contributi a favore di studenti capaci e meritevoli per lo svolgimento di attività di tutoraggio

Perugia, 03/05/2020

Angela De Nicola - Membro del Senato Accademico

Paolo Fiore - Membro del Senato Accademico

Daniele Salvanti - Membro del Senato Accademico

Andrea Anastasi - Membro del Consiglio di Amministrazione

Ettore Ranocchia - Membro del Consiglio di Amministrazione

Simone Emili - Capogruppo della Sinistra Universitaria - UdU Perugia

I rappresentanti della Sinistra Universitaria - UdU Perugia nel Consiglio degli Studenti



Al Magnifico Rettore
Alla Direttrice Generale
Ai membri del Consiglio d'Amministrazione
Ai membri del Senato Accademico
Alla Ripartizione Affari Legali
All'Area Affari generali, Legali e appalti
All'Ufficio Elettorale e Affari Generali
Al Presidente del Consiglio degli Studenti
Ai Membri del Consiglio degli Studenti

OGGETTO: Interventi in materia di collaborazioni degli studenti a tempo parziale

VISTI i bandi per lo svolgimento di *Collaborazioni da parte degli studenti ad attività connesse ai servizi resi dall'Università degli Studi di Perugia* per l'A.A. 2018/19 per la sede di Perugia e quella di Terni

VISTI i bandi per lo svolgimento di *Collaborazioni da parte degli studenti ad attività connesse ai servizi resi dall'Università degli Studi di Perugia* per l'a.a. 2019/20 per la sede di Perugia [<https://www.unipg.it/files/pagine/362/150ore-2019-20/bando-perugia.pdf>] e quella di Terni [<https://www.unipg.it/files/pagine/362/150ore-2019-20/bando-terni.pdf>]

VISTO il DPCM del 9 marzo 2020 avente ad oggetto "Misure urgenti di contenimento del contagio sull'intero territorio nazionale" che sospende, per tutto il territorio nazionale, la frequenza in presenza di tutte le attività didattiche e curriculari, oltre che le attività in presenza fisica nelle biblioteche e nelle segreterie

VISTA la decisione intrapresa da alcuni atenei italiani, come il Politecnico di Torino, di procedere con lo svolgimento delle attività di collaborazione a tempo parziale da remoto [<https://didattica.polito.it/tasse/collaborazioni.html>]

CONSIDERATA l'emergenza sanitaria che ha interessato il territorio nazionale dal 31/01/2020 e che ha causato l'impossibilità da parte degli studenti risultati idonei di svolgere le attività di collaborazione a tempo parziale presso l'Università

CONSIDERATA la volontà dei vincitori della borsa di continuare il proprio percorso di collaborazione a tempo parziale nell'Università

CONSIDERATO che l'Università ha stabilito un "protocollo di gestione delle fasi 2 e 3 dell'emergenza sanitaria COVID-19"

CONSIDERATA l'impossibilità per gli studenti di recarsi presso l'ufficio Elettorale e Affari Generali predisposto dall'Ateneo per l'accettazione dell'incarico e l'assegnazione alla struttura di riferimento

I sottoscritti, rappresentanti degli studenti in seno agli organi di indirizzo

CHIEDONO:

1. Che si permetta allo studente di concludere le proprie ore di collaborazione a tempo parziale con attività di *smart working* o con attività di supporto e/o comunicazione nelle aree designate dal bando 2018/19
1. Che gli studenti risultati idonei al bando 2019/2020 possano accettare la collaborazione da remoto.
2. Che l'Università vari un piano che permetta agli studenti idonei per le attività di collaborazione a tempo parziale nell'anno 2019/2020 di adempiere alle attività nelle strutture universitarie durante la fase 2 e la fase 3
3. Che l'Università si impegni ad identificare una modalità alternativa del conteggio delle ore, oltre che definire un elenco chiaro delle attività che possono essere svolte per poter venire comprese nel conteggio delle ore.

Perugia, 5 Maggio 2020

Angela De Nicola - Membro del Senato Accademico

Paolo Fiore - Membro del Senato Accademico

Daniele Salvanti - Membro del Senato Accademico

Andrea Anastasi - Membro del Consiglio di Amministrazione

Ettore Ranocchia - Membro del Consiglio di Amministrazione

Simone Emili - Capogruppo della Sinistra Universitaria - UdU Perugia

I rappresentanti della Sinistra Universitaria - UdU Perugia del Consiglio degli Studenti



Al Magnifico Rettore
Alla Direttrice Generale
Ai membri del Consiglio d'Amministrazione
Ai membri del Senato Accademico
Alla Delegata alla Didattica
Alla Dirigente della Ripartizione Didattica
Al Presidente del Consiglio degli Studenti
Ai Membri del Consiglio degli Studenti
Ai Direttori di Dipartimento dell'Università degli Studi di Perugia
UNIVERSITÀ DI PERUGIA

OGGETTO: Richiesta di introduzione sessione di laurea straordinaria nei mesi di Settembre/Ottobre 2020

VISTO l'art. 1 comma h) del D.P.C.M. dell'08/03/2020: "sono sospesi i servizi educativi per l'infanzia di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 13 aprile 2017, n. 65, e le attività didattiche in presenza nelle scuole di ogni ordine e grado, nonché della frequenza delle attività scolastiche e di formazione superiore, comprese le Università [...] Al fine di mantenere il distanziamento sociale, è da escludersi qualsiasi altra forma di aggregazione alternativa".

VISTO l'art.1 del D.P.C.M. del 09/03/2020 che estende le misure di cui all'art. 1 del Dpcm 8 marzo 2020 a tutto il territorio nazionale.

VISTO l'art. 37 comma 3 dello Statuto dell'Università degli Studi di Perugia: "I Dipartimenti curano l'organizzazione, la gestione e il coordinamento [...] delle attività didattiche e formative, anche di concerto con altri Dipartimenti".

VISTO l'art. 50 comma 4 del Regolamento Didattico d'Ateneo: "Il calendario delle prove finali è approvato dalla Struttura Didattica competente [...] eventuali modifiche alle date programmate possono essere autorizzate dal Presidente del Corso o dal Direttore del dipartimento".

VISTO l'art. 27 comma 4 del Regolamento Studenti: "I termini legati agli adempimenti cui sono tenuti gli studenti che si accingono alla laurea sono fissati nella maniera che segue: 45° giorno antecedente la seduta di laurea per la presentazione della domanda di laurea, comprensiva dell'indicazione del titolo della tesi e del Relatore; 20° giorno antecedente la seduta di laurea per la presentazione dell'elaborato".

VISTO l'art. 38 della Carta dei Diritti degli Studenti: "Ogni dipartimento ha l'obbligo di istituire almeno tre sessioni di laurea per ogni anno accademico le cui date devono essere pubblicate in concomitanza al calendario degli appelli e riceverne una adeguata divulgazione".

VISTO i Regolamenti dei singoli Corsi di Studio dei Dipartimenti dell'Università degli Studi di Perugia;

CONSIDERATA la grave emergenza sanitaria, generata dall'evolversi della situazione epidemiologica, dal carattere particolarmente diffusivo dell'epidemia su tutto il territorio nazionale che mette a dura prova la nostra comunità;

CONSIDERATA la chiusura di tutte le biblioteche dell'Università degli Studi di Perugia e del Comune di Perugia e della conseguente difficoltà nel reperire materiale bibliografico;

CONSIDERATA la difficoltà nel portare a termine attività di tirocinio o di ricerca funzionali al conseguimento del titolo di laurea;

CONSIDERATE le scadenze fissate dal nostro e da altri Atenei per immatricolarsi ai corsi di laurea magistrale ad accesso libero o programmato, che potrebbero limitare le possibilità degli studenti nella scelta del proprio percorso accademico;

CONSIDERATE le scadenze solitamente fissate per partecipare ai bandi di dottorato di ricerca, esami di abilitazione alla professione, master e altri corsi di perfezionamento, nonché ulteriori esperienze formative o lavorative proposte dal nostro Ateneo, da altri istituti di formazione o di ricerca, e dal settore privato;

CONSIDERATE le numerose sollecitazioni in merito pervenute ai rappresentanti degli studenti da parte della comunità studentesca;

I sottoscritti, rappresentanti degli studenti in seno agli organi di indirizzo

CHIEDONO

- L'introduzione di una sessione di laurea straordinaria nell'anno accademico 2019-2020, ove questa misura non sia già prevista, per gli studenti iscritti ai Corsi di studio triennali e magistrali biennali ed a ciclo unico in un periodo di tempo compreso tra il mese di settembre e ottobre, nel rispetto dell'autonomia dei singoli dipartimenti.

Perugia, 02/05/2020

Angela De Nicola - Membro del Senato Accademico

Paolo Fiore - Membro del Senato Accademico

Daniele Salvanti - Membro del Senato Accademico

Andrea Anastasi - Membro del Consiglio di Amministrazione

Ettore Ranocchia - Membro del Consiglio di Amministrazione

Simone Emili - Capogruppo della Sinistra Universitaria - UdU Perugia

I rappresentanti della Sinistra Universitaria - UdU Perugia del Consiglio degli Studenti



Ai membri del Consiglio degli studenti

Al Presidente del Consiglio degli Studenti

OGGETTO: Istituzione di una Commissione Consiliare per la modifica del Regolamento del Consiglio degli Studenti

VISTO

- l'articolo 9 comma 1 e 2 del Regolamento degli Studenti che recitano rispettivamente:
1-“Il Consiglio degli Studenti può costruire al proprio interno delle commissioni istruttorie con il compito di curare specifiche questioni operando uno snellimento e un'agevolazione delle pratiche inerenti la fase istruttoria. Attraverso questo lavoro le Commissioni Consiliari permettono ai consiglieri di avere una conoscenza più approfondita delle tematiche in oggetto e di velocizzare complessivamente i lavori del consiglio stesso”
2-“Il Presidente o un Gruppo Consiliare o un numero minimo di tre consiglieri possono proporre l'istituzione di Commissioni Consiliari su temi specifici. Le Commissioni in questione possono essere istituite con parere favorevole della maggioranza semplice del Consiglio degli Studenti.”;

CONSIDERATO

- la presenza di alcuni errori formali nel Regolamento del Consiglio degli Studenti;
- la necessità di adeguare il Regolamento del Consiglio degli Studenti al Regolamento Generale di Ateneo;
- il fatto che un regolamento più specifico agevolerebbe lo svolgimento dei compiti del Consiglio;

SI RICHIEDE

- l'istituzione di una Commissione consiliare per la modifica del regolamento del Consiglio degli Studenti;

Perugia, il 07/05/2020

I rappresentanti di UniSmart - Direzione Studenti
in seno al Consiglio degli Studenti

Alessia Abbozzo

Leonardo Merla



Ai Magnifico Rettore

Ai Pro-Rettore

Ai Direttore Generale

Ai membri del Consiglio di Amministrazione

Ai Delegato del Rettore al bilancio e alla programmazione

Alla Dirigente della Ripartizione gestione delle risorse finanziarie

All'Ufficio Budgeting e di Bilancio unico di Ateneo

All'Ufficio Affari Generali e Giuridici

Ai membri del Senato Accademico

Ai membri del Consiglio degli Studenti

OGGETTO: Modifica temporanea dei requisiti dei percorsi di eccellenza

VISTO

- l'articolo 56 del Regolamento Procedure Termini e Tasse che recita:
 1. Gli studenti meritevoli immatricolati dall'A.A. 2015/2016 per la prima volta ad un corso di laurea triennale e ad un corso di laurea magistrale possono ottenere, a partire dal secondo anno di iscrizione e per la durata normale del corso, una riduzione del 50% dell'importo dei contributi da applicare nel calcolo delle rate successive alla prima.
 2. I requisiti per l'agevolazione di cui al comma 1 prevedono: - iscrizione a tempo pieno ed in corso, perfezionata nei termini previsti dal presente regolamento; acquisizione alla data del 30 settembre del 100% dei crediti previsti nel Corso di Studi per l'anno accademico precedente a quello di iscrizione; conseguimento di tutti i crediti con una votazione media ponderata negli esami di profitto maggiore o uguale a 27/30.
 3. Possono usufruire dell'agevolazione di cui al comma 1 gli studenti che non abbiano mai ripetuto l'iscrizione ad uno stesso anno di corso, non abbiano chiesto un'abbreviazione di carriera per il conseguimento di un secondo titolo accademico e non abbiano ottenuto un riconoscimento creditizio in caso di immatricolazione a seguito di precedente rinuncia, decadenza o per il conseguimento di una seconda laurea. Sono ammessi gli studenti che, pur effettuando un passaggio o un trasferimento, abbiano ottenuto la regolare prosecuzione degli studi sull'attuale corso di iscrizione.
 4. Tale beneficio non è cumulabile con le agevolazioni di cui al precedente art. 53.
 5. Di tutti gli studenti che risultano idonei, senza che gli stessi debbano presentare alcuna domanda, verrà stilata una graduatoria provvisoria, che verrà pubblicata entro il 10 novembre di ogni anno. Le eventuali istanze di revisione della graduatoria devono essere presentate con domanda alla Ripartizione Didattica entro e non oltre il 25 novembre. Riceveranno la riduzione sulle rate successive alla prima coloro che, a seguito

dell'elaborazione della graduatoria definitiva, rientreranno nei requisiti previsti ai commi 2 e 3.”;

- l'Art. 24 del Regolamento in materia di contribuzione studentesca;

CONSIDERATO

- il periodo di emergenza dovuto al virus Covid-19;
- che alcuni studenti si trovano in condizioni di difficoltà sia economiche che psicologiche a causa della situazione di emergenza;
- che la situazione di cui sopra potrebbe rallentare la carriera accademica di molti studenti escludendoli dai percorsi di eccellenza;
- che molti studenti non potranno conseguire i crediti ottenibili svolgendo attività didattiche in presenza, quali laboratori e tirocini;

SI RICHIEDE

- all'Amministrazione di rivedere per l'A.A 2020/21 i parametri legati al conseguimento dei CFU per accedere al percorso di eccellenza in modo da venire incontro alle difficoltà degli studenti;

Perugia, il 07/05/2020

I rappresentanti di UniSmart - Direzione Studenti
in seno al Consiglio degli Studenti

Alessia Abbozzo

Leonardo Merla



MOBILITÀ UNIVERSITARIA:

Le proposte della Sinistra Universitaria UdU

Tab. A.1.4.11 - Emissioni di CO₂ per settore economico regione UMBRIA (indicatori VAS TRA 5.1)

Settore economico	CO ₂ (t)	
	2004	2011
01 Combustione nell'industria del	2.326.452,93	2.268.532,13
02 Impianti di combustione non	1.154.967,85	1.254.281,68
03 Impianti di combustione indus	1.940.430,28	2.226.008,55
04 Processi produttivi	2.551.518,95	2.791.022,44
05 Altro trasporto interno e imma	28,16	31,09
07 Trasporti	2.049.303,96	2.194.626,52
08 Altre sorgenti mobili e macchi	220.913,16	222.142,40
11 Altre sorgenti/assorbenti in n	4.069,26	52.854,00

Alla luce di questi dati risulta quanto sia sempre più urgente affrontare il tema della riduzione dei consumi energetici/emissione di gas serra anche nel settore dei trasporti, in primo luogo, riducendo il fabbisogno ovvero aumentando l'efficienza nell'utilizzo, e, in secondo luogo, ricorrendo a forme energetiche e a modalità di trasporto con un minore impatto ambientale.

Complessivamente in Italia nel periodo 1990-2010 il parco veicolare è cresciuto del 44,7%, con una tendenza ininterrotta; in particolare, i motocicli sono più che raddoppiati (+151,2%) e le autovetture sono aumentate del 34%. Nello stesso periodo la densità dei veicoli rispetto alla popolazione è passata da 0,577 a 0,801 veicoli pro capite, mentre per le auto si è passati da 0,484 a 0,609.

Le linee guide stabilite per lo sviluppo del *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*, approvato dal comune di Perugia, evidenziano delle aree di interesse con relativi macrobiettivi ed obiettivi specifici. Si intende infatti agire, tra le altre strategie, puntando su:

- efficacia ed efficienza del sistema di mobilità;
- miglioramento del TPL attraverso il miglioramento dell'attrattività del trasporto collettivo e del trasporto condiviso;
- riduzione della congestione stradale;

Tra gli obiettivi che le iniziative previste dal *PUMS* vogliono raggiungere, rientra inoltre la riduzione del trasporto privato su tutto il territorio. In tal senso la Regione e Enti Locali si devono rendere promotori dell'uso del Trasporto Pubblico Locale e dell'istituzione e relativo ampliamento delle ZTL nelle aree urbane. Percorrendo la linea programmatica del *PUMS* si legge che, tra le azioni specifiche previste, è indicata l' "Introduzione di agevolazioni tariffarie per famiglie numerose e studenti per l'utilizzo del trasporto pubblico e dei servizi di Bike Sharing, prevedendo anche una maggiore rispondenza delle tipologie di abbonamento alle esigenze della domanda e forme di rateizzazione del pagamento degli abbonamenti"

Prendendo in esame la mobilità del maggior comune umbro per abitanti e studenti universitari per quanto riguarda la mobilità interna al comune per motivi di studio e lavoro, dal censimento ISTAT 2011 risulta una forte componente di spostamenti su auto privata pari al 72,9%, a fronte di una quota di spostamenti su trasporto pubblico pari al 14%, che si accompagna a un quasi 10% di spostamenti a piedi. Ne risulta un impiego del trasporto pubblico complessivamente poco incisivo.

Questi dati fanno capire la necessità assunta di riequilibrio percentuale che spinga verso un aumento dell'utilizzo di mezzi di trasporti pubblici collettivi, aumentando l'accessibilità economica.