

# Il governo della mobilità nelle università italiane e le politiche di mobility management accademico

di Matteo Colleoni<sup>1</sup>

*Negli ultimi anni, quello della mobilità è diventato un tema importante anche in ambito accademico. È lo sviluppo logico e concettuale del Decreto Ronchi, emanato nel 1998. Con quel documento, le Università con più di 300 dipendenti sono tenute a nominare un responsabile per la mobilità. In questa relazione viene dedicata una particolare attenzione alle politiche di intervento in ambito accademico. Vengono analizzati nel dettaglio aspetti come le scelte modali delle popolazioni universitarie e le strategie di mobility management accademico: problematiche, possibili strategie, azioni di governance e prospettive future. (DM)*

## **Introduzione**

Similmente alle altre istituzioni e aziende private, anche le università con più di 300 dipendenti<sup>2</sup> situate in zone a rischio di inquinamento atmosferico devono nominare, secondo il Decreto legge Ronchi del 27 marzo 1998, un responsabile per il governo della domanda di mobilità e la redazione del *Piano degli spostamenti casa lavoro* (PSCL). Con la differenza che, rispetto agli altri soggetti pubblici e privati, il mobility manager accademico deve conoscere e intervenire sulla mobilità non solo del personale dipendente (docente e tecnico-amministrativo) ma anche degli studenti. Una pluralità di soggetti che si traduce in una domanda di mobilità molto consistente, differenziata e dispersa sul territorio e nel calendario accademico (annuale, settimanale e giornaliero). Innanzitutto molto consistente, poiché come vedremo nella prima parte del saggio, solo considerando la popolazione studentesca, le numerose università italiane muovono più di un milione e mezzo di studenti. Oltre che numerosa si tratta di una domanda di mobilità molto differenziata, che include popolazioni diverse (docenti, personale tecnico-amministrativo e studenti di età e di corso di studio dissimili) caratterizzate da profili di spostamenti variegati (per mezzo, provenienza e calendario di viaggio). Una domanda di mobilità, infine, molto dispersa, in un mercato accademico contraddistinto da una domanda e offerta universitaria territorialmente molto frammentate (per la domanda, a causa del consistente numero di studenti che vivono

---

<sup>1</sup> Mobility manager e docente di Politiche urbane all'Università degli Studi di Milano-Bicocca. Indirizzo mail: [matteo.colleoni@unimib.it](mailto:matteo.colleoni@unimib.it)

<sup>2</sup> O più di 800 dipendenti se distribuiti su più unità locali.

presso le famiglie di origine, per l'offerta, in ragione dell'elevato numero di città e di sedi universitarie).

Il governo di una siffatta domanda di mobilità richiede l'attivazione di una pluralità di politiche e interventi finalizzati a rendere complessivamente più sostenibili gli spostamenti delle popolazioni universitarie (dal punto di vista ambientale ma anche socio-economico) e, quindi, a migliorare la qualità della vita accademica. Nel saggio viene dedicata attenzione alle politiche e agli interventi messi in atto nelle università italiane provviste di un mobility manager, in particolare a quelle la cui adesione alla *Rete nazionale delle università per lo sviluppo sostenibile* (RUS) ha rappresentato la migliore condizione per ottemperare al dettato governativo di nomina del responsabile istituzionale della mobilità e per attivare efficaci politiche di mobility management accademico.

### ***Offerta universitaria italiana e domanda potenziale di mobilità quotidiana***

In Italia esiste una numerosa e articolata offerta accademica composta, nell'anno accademico 2014-2015, da ben 89 università, 61 statali (di cui 3 politecnici) e 28 non statali (di cui 9 università telematiche, Istat, 2016). Sebbene l'offerta sia, come da attese, più elevata nei comuni di grandi dimensioni (in particolare a Roma, Milano e Napoli) e nel nord del Paese (dove si concentra il 36% delle università), la distribuzione territoriale risulta elevata, contando ben 136 comuni sedi di università. L'elevata dispersione territoriale delle università italiane ha evidenti ripercussioni sulla domanda di mobilità, che appare parimenti molto distribuita (in particolare in un contesto come quello nazionale contraddistinto da una debole offerta residenziale universitaria), e sul riparto modale che, come vedremo nel prossimo paragrafo, continua a vedere il predominio del veicolo privato nelle sedi decentrate di minori dimensioni demografiche (in particolare del sud Italia) contraddistinte da una minore offerta di trasporto pubblico (Colleoni, 2013, 2018).

Oltre che territorialmente molto articolata, l'offerta accademica nazionale appare molto variegata anche dal punto di vista dimensionale. Nelle università italiane nell'anno accademico 2014-2015 erano iscritti circa 1 milione e 700 mila studenti (il 91% in quelle statali e il 9% in quelle non statali). Il 41% circa della popolazione studentesca studia nelle tre regioni più popolate d'Italia (la Lombardia, il Lazio e la Campania), ma il restante 60% circa risulta distribuito tra le sedi delle rimanenti 18 regioni. I mega atenei, con più di 40.000 iscritti, coprono il 13% di un'offerta nazionale caratterizzata dalla prevalenza di università con un numero di iscritti tra 10 e 20 mila studenti (il 23%) e da un numero consistente di atenei con meno di 10.000 iscritti (il 44% del totale). Le numerose città sedi universitarie del Paese sono quindi popolate da piccole università, con attenzione alla popolazione studentesca che vi studia, alla domanda di mobilità della quale risponde un'offerta molto dispersa, dal punto di vista territoriale, e variegata, da quello dimensionale.

La domanda potenziale di mobilità è influenzata anche dalla distribuzione della popolazione secondo le principali variabili socio-demografiche (in particolare il genere, il tipo di scelta universitaria e di famiglia di provenienza) e dal comune di origine degli studenti (e dalla conseguente distanza dalla destinazione universitaria). Con attenzione

al primo aspetto, secondo i risultati del succitato studio dell'Istat (2016), la popolazione studentesca universitaria è composta per il 56% circa da femmine e dal 75% circa da soggetti con meno di 26 anni. Si tratta quindi di una popolazione giovane (che vive prevalentemente presso la famiglia di origine) con un'elevata componente femminile. La quasi totalità di questa popolazione (il 90% circa come già osservato) studia in università statali provenendo da famiglie di condizione economica molto diversificata (con differenze che, in buona parte, riflettono quelle territoriali), sebbene mediamente meno agiate di quelle i cui figli frequentano le università non statali. In queste ultime studia solo un decimo degli universitari italiani, che provengono da famiglie più benestanti, più istruite e maggiormente concentrate su alcuni percorsi formativi (medico, giuridico, architettura, chimico-farmaceutico e ingegneria).

Spostando l'attenzione ai comuni di provenienza della popolazione universitaria, circa 8 studenti su 10 studia in università che hanno sede nella stessa regione di residenza (il 79%, con differenze regionali consistenti e comprese tra il 90% del Lazio e il 26% della Basilicata e con quote significativamente più elevate di residenti fuori regione tra gli studenti con voto di diploma più elevato, tra gli iscritti ai corsi di laurea magistrale e tra gli studenti delle università non statali provenienti da famiglie più benestanti).

In conclusione, la riforma del 1999 ha avuto la conseguenza di aumentare il numero di atenei, di sedi didattiche decentrate e di corsi di laurea, configurando il profilo di un'offerta accademica molto numerosa, dispersa e variegata (Demarinis et.al. 2011). Un numero elevato di comuni italiani ospita università di dimensioni contenute nelle quali la quasi totalità degli studenti studia in atenei statali, proviene da famiglie di media estrazione sociale e, rispetto ad altri Paesi europei, presenta una bassa mobilità residenziale (OECD, 2014) e un'elevata domanda potenziale di mobilità quotidiana.

### ***Mobilità quotidiana e scelte modali delle popolazioni universitarie italiane***

La conoscenza della mobilità quotidiana (finalizzata a raggiungere l'università dal comune di residenza) e del riparto delle scelte modali delle popolazioni universitarie è normalmente affidata allo svolgimento di indagini sugli spostamenti casa-lavoro/studio realizzate dalle singole università su iniziativa dei rispettivi mobility manager. Ne consegue che le sedi universitarie che, nonostante le indicazioni di legge, non ne sono provviste (o che, come vedremo nel prossimo paragrafo, lo sono solo a titolo formale ma non operativo) non svolgono indagini sulla mobilità del personale e della popolazione studentesca. In alcuni, limitati casi, le indagini sono circoscritte alla popolazione dipendente (docente e tecnico-amministrativa), nella maggioranza a tutte le popolazioni universitarie, sebbene in modo non sempre regolare. Per ovviare a questi limiti, nell'ottobre del 2016 il *Coordinamento dei mobility manager universitari* (ora confluito nel Tavolo mobilità della *Rete delle università per lo sviluppo sostenibile*) ha promosso e realizzato la prima indagine nazionale sugli spostamenti e la mobilità nelle università italiane. Finalizzata a raccogliere dati nazionali, aggiornati e comparabili sulla mobilità casa-università e a disporre di informazioni utili a orientare le politiche di *mobility management* e a migliorare la mobilità

di chi studia e lavora all'università, l'indagine ha interessato un campione elevato di 37 università e di circa 70.000 studenti. L'appendice riporta, in dettaglio, i principali risultati dell'indagine, in questa sede ne vengono sottolineati i tratti più rilevanti al fine di tratteggiare il profilo della domanda di mobilità quotidiana che, all'interno del sistema più generale di offerta accademica, rappresenta l'oggetto di studio e di governo del mobility manager universitario. Rispetto alla domanda di mobilità quotidiana del Paese (ISFORT, 2016; ISTAT, 2017; ISPRA, 2017), quella accademica presenta almeno tre aspetti positivi. Innanzitutto una migliore ripartizione modale, con quote di mobilità veicolare privata contenute (pari al 22%), di mobilità con mezzo di trasporto pubblico elevate (uguali al 61%) e di mobilità attiva (a piedi e in bicicletta) in linea con i valori nazionali (pari al 17%). In secondo luogo, un buon livello di inter-modalità e di uso combinato dei mezzi di trasporto, in particolare di quelli pubblici di livello locale. Infine, la presenza di ambienti strutturalmente favorevoli all'innovazione, nei quali il cambiamento dei comportamenti di mobilità risponde agli obiettivi più generali dello sviluppo sostenibile, della salvaguardia delle risorse socio-economiche e ambientali e della migliore qualità di vita. Sono tuttavia diversi i tratti negativi della domanda di mobilità uscita dall'indagine che richiedono mirate azioni di governo da parte del mobility management universitario. Innanzitutto la forte disomogeneità della domanda e del riparto modale in funzione della dimensione, della localizzazione territoriale e del tipo di popolazione universitaria (con le situazioni peggiori - connotate da un elevato uso del mezzo di trasporto privato e, conseguentemente, da quello contenuto del mezzo pubblico - nelle università piccole, in particolare, del centro e sud Italia e tra il personale, soprattutto, tecnico-amministrativo). In secondo luogo, lo scarso ricorso alla mobilità attiva, soprattutto mono-modale da parte degli studenti, in ragione, come vedremo tra poco, delle loro più elevate distanze di spostamento casa-università, ma anche della mancanza o cattiva qualità delle infrastrutture e dei servizi urbani e di area vasta per la mobilità ciclistica. Un terzo motivo rinvia alle distanze e ai tempi elevati del viaggio effettuato dagli studenti per raggiungere l'università. Pari, rispettivamente, a 29 chilometri e a 51 minuti (per il solo viaggio di andata), le distanze e i tempi degli universitari italiani risultano significativamente superiori a quelli del personale (soprattutto tecnico-amministrativo) e degli studenti di altri Paesi dell'Europa occidentale<sup>3</sup>. Il dato trova spiegazione nella dispersione territoriale delle residenze italiane, particolarmente elevata all'interno di alcune aree metropolitane nazionali, e nella succitata consuetudine degli studenti italiani a vivere presso le famiglie di origine (anziché nelle residenze universitarie o nelle città e quartieri prossimi alle sedi universitarie). Le conseguenze negative degli elevati tempi e distanze della mobilità sono evidenti nell'uso elevato del mezzo privato da parte degli studenti che vivono e studiano in aree caratterizzate da una peggiore offerta del trasporto pubblico e, più in generale, nella propensione degli

---

<sup>3</sup> Dati e informazioni comparate sulla mobilità nelle università europee sono consultabili sul sito del Progetto della Commissione Europea U.Mob all'indirizzo: <http://u-mob.eu/it/>.

universitari che vivono più distanti a contenere la frequenza universitaria. Una scelta che, come mostrano i risultati di diverse ricerche, ha ripercussioni negative sulla soddisfazione e sul rendimento scolastico. Le distanze e i tempi elevati del *commuting* universitario hanno anche il risultato di aumentare le spese del viaggio, che come mostrato dall'indagine nazionale, per gli studenti che vivono oltre i 40 chilometri (in particolare in zone mal servite dai mezzi pubblici) possono raggiungere livelli molto consistenti (in alcuni casi persino superiori a quelle sostenute per il pagamento delle tasse di iscrizione universitaria). Si tratta di un quarto e ultimo tratto negativo dei profili di mobilità degli studenti universitari italiani che suggerisce l'attivazione di politiche diversificate e mirate di contenimento dei costi di spostamento e, più in generale, di miglioramento della qualità della mobilità universitaria. Gli studenti, similmente ad altre popolazioni altamente mobili, trascorrono una parte significativa del loro tempo di studio e lavoro in movimento, sui mezzi di trasporto, nelle stazioni e nei luoghi di interscambio. Potenziarne la qualità complessiva è un obiettivo al quale dovrebbero concorrere le università, le amministrazioni pubbliche e i gestori dei servizi di trasporto, nel comune intento di intervenire sulla mobilità per migliorare, nel contempo, la qualità di vita delle persone mobili.

### ***Strategie e politiche di mobility management accademico***

Nella sezione precedente abbiamo visto che il riparto modale delle università italiane (di cui si ha conoscenza) è più virtuoso di quello medio nazionale, presentando una quota molto più consistente di spostamenti con i mezzi di trasporto pubblico e, conseguentemente, una proporzione più contenuta di mobilità veicolare privata. Abbiamo però anche sottolineato gli elementi critici che richiedono interventi di governo della mobilità quotidiana delle popolazioni universitarie finalizzati a ridurre l'uso delle autovetture private, ad aumentare quello dei mezzi pubblici e la mobilità attiva e, più in generale, a migliorare la qualità della mobilità universitaria e, conseguentemente, l'equità dell'offerta formativa.

La prima azione di mobility management accademico consiste nella nomina del mobility manager aziendale e nell'attivazione degli interventi di conoscenza e di governo della mobilità universitaria. Sebbene prevista dalla normativa nazionale, vi sono però università nelle quali questa figura non è stata nominata. Secondo un'indagine nazionale realizzata nel 2016 dal Politecnico di Milano (d'intesa con il *Coordinamento nazionale dei mobility manager universitari*) su un campione di 39 università (sul totale delle 81 contattate), circa 4 università su 10 non hanno nominato un mobility manager aziendale. Si tratta di 15 Atenei, 6 dei quali sarebbero tenuti a farlo per legge. Inoltre laddove presente, non sempre la nomina del mobility manager porta

all'attivazione di politiche organiche e permanenti di governo della mobilità. A questo proposito la ricerca succitata mostra che solo un quarto degli atenei italiani indagati ha redatto un *Piano degli spostamenti casa-università* e che solo 3 mega atenei (con più di 40.000 studenti) ne sono provvisti.

A due anni di distanza da questa prima ricognizione è possibile affermare che il numero di università provvisto di mobility manager e di strumenti di pianificazione della mobilità è aumentato così come, più in generale, il livello di attenzione sul tema della sostenibilità socio-economica e ambientale dei flussi di spostamento delle popolazioni universitarie. Un miglioramento che è possibile annoverare tra i risultati positivi delle attività di confronto, scambio e attivazione di buone pratiche all'interno prima del *Coordinamento nazionale dei mobility manager accademici* e poi del Tavolo mobilità della *Rete delle università per lo sviluppo sostenibile*.

La ricognizione delle attività di governo della mobilità universitaria effettuata nel corso degli ultimi anni all'interno dei tavoli di coordinamento nazionale ha consentito di rilevare la presenza di un numero elevato e diversificato di interventi. È tuttavia possibile ripartire le politiche di mobility management accademico all'interno di quattro diverse strategie, la cui efficacia, come anticipato, è demandata alla capacità delle università di attuarle in modo sinergico e continuativo (vedi tab.1).

### ***Strategie e politiche di concessione***

Le politiche che rispondono alla strategia di concessione sono finalizzate a contenere l'uso del veicolo privato attraverso il sostegno della mobilità con mezzo pubblico e della mobilità attiva. Si tratta delle politiche più diffuse nelle università italiane, anche perché spesso inserite all'interno degli interventi più generali di welfare aziendale a sostegno dei dipendenti. Il supporto alla mobilità pubblica viene normalmente attuato promuovendo convenzioni con le società di trasporto pubblico a livello locale (municipale) o sovralocale (provinciale o regionale) finalizzate all'emissione di abbonamenti scontati per i dipendenti (finanziati in parte dalla società di trasporto e in parte dall'Università). Laddove attuate queste politiche si sono dimostrate molto efficaci, spostando un numero rilevante di dipendenti dal mezzo privato a quello pubblico e contribuendo a diffondere la pratica dell'uso collettivo dei mezzi di trasporto anche per gli spostamenti diversi dal *commuting*. Si tratta tuttavia di politiche che hanno trovato prioritaria attuazione negli

atenei di grandi dimensioni (che possono sostenere i costi del co-finanziamento dello sconto), a livello municipale e rivolte al personale dipendente. Sebbene presenti sono più rare le convenzioni con le società di trasporto a vantaggio degli abbonamenti degli studenti (la cui elevata numerosità richiederebbe spese ben più consistenti da parte dell'università), così come quelle con le società di trasporto di livello sovracomunale (regionale e nazionale). Con attenzione al primo punto, si segnalano, tra gli altri, le politiche dell'Università di Pavia, che da diversi anni offrono agli studenti abbonamenti al trasporto pubblico al prezzo agevolato annuale di 13 euro. Relativamente invece al livello nazionale, è in via di conclusione la stesura del testo della convenzione con Trenitalia per l'applicazione di sconti nell'acquisto di biglietti per i viaggi di lavoro dei dipendenti delle università italiane. La bontà di quest'ultimo intervento trova spiegazione non solo nella riduzione della spesa sostenuta dal personale docente per i frequenti viaggi ferroviari (risparmio che può essere utilmente reinvestito in attività di ricerca) ma anche nella possibilità di meglio contabilizzare i volumi di spostamento per il raggiungimento dei luoghi di lavoro al fine di ridurre gli sprechi e le conseguenti ricadute ambientali negative. È invece già attiva la convenzione con Trenitalia che consente non solo ai dipendenti ma anche agli studenti di acquistare biglietti ferroviari di media e lunga distanza con uno sconto del 10% sulla tariffa base.

Un capitolo a parte riguarda le convenzioni con le sempre più numerose società che gestiscono i servizi di mobilità condivisa (*sharing mobility*). Apparse sul mercato dei mezzi di trasporto solo di recente, in pochi anni esse hanno visto aumentare in modo considerevole il numero di mezzi e di utenti, in particolare nelle città in cui sono più presenti (Torino, Milano e Roma<sup>4</sup>). Il mondo accademico ha subito guardato con interesse a questo settore che, offrendo servizi di mobilità condivisa (gestiti con le nuove tecnologie della comunicazione), ha negli studenti universitari un target privilegiato di riferimento. I servizi di *sharing mobility*, inoltre, svolgono un'importante funzione complementare a supporto del trasporto pubblico (al quale continua essere affidato il compito

---

<sup>4</sup> Una rassegna aggiornata del mercato nazionale della *sharing mobility* (promossa dal Ministero dell'Ambiente e dalla Fondazione per lo sviluppo sostenibile) è consultabile sul sito dell'Osservatorio Nazionale sulla *Sharing Mobility* all'indirizzo: <http://osservatoriosharingmobility.it/>.

prioritario di gestione dei grandi flussi di spostamento). Molte università di Milano, Torino, Firenze e Roma, ma anche università che hanno sede nelle città di medie dimensioni in cui i servizi di *sharing* sono meno presenti, hanno quindi negli ultimi anni firmato contratti di convenzione che consentono agli studenti e al personale l'iscrizione gratuita al servizio e il noleggio a prezzi scontati dei mezzi di trasporto.

Dicevamo che le politiche di concessione sono finalizzate a contenere l'uso del mezzo privato anche con il sostegno della mobilità attiva. Si tratta di un obiettivo di grande importanza, alla luce della rilevanza della scelta modale al fine di avere uno stile di mobilità e di vita più sano ma anche dei dati preoccupanti sul contenuto ricorso agli spostamenti a piedi e in bicicletta nelle università italiane (soprattutto da parte degli studenti). Il sostegno alla mobilità ciclistica rientra tra gli interventi più comunemente adottati dalle università italiane, nelle diverse modalità di offerta di flotte aziendali per gli spostamenti interni ai campus universitari del personale docente (e la realizzazione di parcheggi custoditi e di officine di riparazione dei mezzi), di convenzioni con i negozi per l'acquisto di biciclette tradizionali ed elettriche scontate o di sostegno finanziario all'apertura delle stazioni di prelievo delle biciclette dei servizi di *bike-sharing* comunali. Sono numerose le università impegnate su questo asse di intervento, tra esse ricordiamo la convenzione firmata dall'Università di Roma Tre con Enel Greenpower per la sperimentazione del noleggio di biciclette elettriche da parte degli studenti e l'accordo siglato tra l'Università di Bologna e Dynamo, la velostazione di Bologna, per consentire a studenti e personale di usufruire dei servizi agevolati di noleggio, parcheggio custodito, riparazione e autoriparazione.

L'attivazione di servizi di navetta aziendale per il supporto alla mobilità all'interno dei campus universitari e tra gli edifici universitari rientra tra gli interventi della strategia della concessione essendo finalizzata a supportare la mobilità pedonale e nel contempo a contenere l'uso del mezzo privato. Si tratta tuttavia di un intervento che presenta un ampio campo di applicazione, dal servizio gratuito di spostamento interno al campus (come nel caso dell'Università di Milano-Bicocca o del Politecnico di Torino), ai servizi di mobilità per gli spostamenti casa-università (ed è il caso, tra gli altri, dell'Università Vanvitelli di Napoli). Quest'ultima ha negli ultimi anni avviato il servizio di comunicazione SoonToSun finalizzato sia a mettere in contatto gli studenti che vogliono condividere il viaggio per raggiungere l'università (carpooling), sia a prenotare un viaggio sulle navette bus gratuite che dalle 7:00 alle 20:00



offrono 33 corse per connettere i cinque plessi universitari e i 10 comuni ad essi collegati.

### ***Strategie e politiche di restrizione***

Limitando il diritto alla mobilità veicolare privata, le politiche di restrizione sono adottate molto meno frequentemente dalle università italiane, rispetto a quelle orientate alla concessione di servizi. Il tema della restrizione dei diritti individuali di mobilità, d'altronde, è ancora oggi oggetto di confronto e dibattito tra posizioni molto differenti. Ne sono un esempio le lamentele mosse dal personale universitario (anche docente) nei confronti delle misure recentemente proposte da alcune università di divieto di ingresso e di parcheggio delle autovetture private negli spazi pubblici degli atenei. Non sono quindi molte le università che in Italia hanno adottato queste misure di limitazione dell'accesso veicolare privato; tra le poche ricordiamo l'Università di Bologna, che nel corso degli ultimi anni ha ridotto il numero di parcheggi interni ai campus e il numero dei permessi di accesso alla ZTL. Primi passi in direzione di un simile intervento sono registrati presso il Politecnico di Milano e di Torino. A partire dal 2014 quest'ultimo ha eliminato il 26% dei posti auto riservati al personale dipendente.

Rispondono ad una simile strategia di restrizione gli interventi finalizzati a dismettere il parco auto aziendale e a sostituirlo con autovetture ad alimentazione ibrida o completamente elettrica o a ridurre il numero di spostamenti (a vantaggio del *car pooling* aziendale). La succitata Università di Bologna è stata tra le prime a muoversi in questa direzione, con la dismissione di 50 autovetture pre Euro 4 e l'acquisto di 37 auto elettriche e 5 ibride. Seppur su numeri molto più contenuti interventi di questa natura sono stati osservati anche in altre università italiane. Sono tuttavia assenti politiche, registrate in altre realtà universitarie (in particolare del centro e del nord Europa) di rimozione dei parcheggi e di divieto di ingresso e di sosta delle autovetture private nei campus o in prossimità delle strutture universitarie. Se l'assenza di simili politiche nel nostro Paese è giustificata dalla presenza di molte sedi universitarie ancora mal servite dal trasporto pubblico (soprattutto nelle città di dimensioni medio-piccole del centro e sud Italia), nei contesti caratterizzati da una migliore offerta, come nelle grandi città del centro-nord, trova invece minore giustificazione. In particolare perché, come messo in evidenza da diversi studi internazionali (Litman, 2016), l'impossibilità o la limitazione del diritto di parcheggiare presso il luogo

di lavoro ha la conseguenza positiva non solo di ridurre il flusso veicolare privato, e i suoi relativi effetti negativi sull'ambiente, ma anche di disabituare all'uso dell'automobile per recarsi al lavoro e, più in generale, per svolgere le altre attività quotidiane. Un'attenzione alla componente comportamentale e attitudinale della mobilità che fa da comune denominatore alle strategie persuasive di cui parleremo nel prossimo sotto-paragrafo.

### ***Strategie e politiche di persuasione***

Le strategie e le politiche persuasive muovono dal presupposto che per cambiare le scelte di mobilità, similmente ad altri comportamenti abitudinari, gli interventi restrittivi non siano sufficienti e che occorra intervenire anche sulle dimensioni valoriali, normative e attitudinali degli individui (Shove, 2010, Bamberg et al. 2011). Inoltre, poiché la mobilità è una consuetudine difficilmente modificabile con norme e spiegazioni razionali, per cambiare i comportamenti occorrono tempi sufficientemente lunghi per consentire agli attori di sperimentare l'efficacia della modifica delle abitudini/pratiche di mobilità. Si collocano in questo scenario argomentativo le misure finalizzate a incentivare l'uso della mobilità attiva e con mezzo pubblico attraverso campagne di comunicazione/sensibilizzazione e soprattutto con i programmi di marketing personalizzato (più noti nella letteratura anglosassone con la sigla PTP, *Personalized Travel Planning*). Queste misure condividono tre assunti alla base delle strategie persuasive: in primo luogo che le campagne di comunicazione/sensibilizzazione sono efficaci solo se ritagliate sulle caratteristiche e sulle esigenze dell'attore; secondariamente, che esse devono consentire la sperimentazione di una modifica di comportamento e offrire il tempo necessario a valutarne i vantaggi; infine, che il target degli interventi non è rappresentato da tutti ma dai soggetti che sono più predisposti al cambiamento. Gli studenti universitari, in particolare quelli che iscrivendosi al primo anno non hanno ancora acquisito un'abitudine di mobilità di accesso all'università, si trovano, evidentemente, in questa condizione. La loro giovane età, inoltre, muove a favore della maggior disponibilità a sperimentare cambiamenti nelle abitudini d'uso delle opportunità universitarie e del modo in cui accedervi. Nonostante non siano numerose, diverse università in Italia hanno negli ultimi anni avviato programmi di marketing personalizzato. Tra gli interventi più riusciti si ricorda quello dell'Università di Cagliari che, al fine di fornire agli studenti soluzioni personalizzate di viaggio alternative all'uso

dell'auto, ha realizzato e promosso una applicazione denominata IPET (*Individual Personal Ecotravel Technology*) i cui elementi caratterizzanti sono la rilevazione tramite GPS dei percorsi di mobilità casa-università e l'invio di un piano personalizzato di viaggio.

Modalità meno articolate e più diffuse di sostegno di interventi persuasivi sono l'adesione a campagne nazionali e internazionali per la mobilità sostenibile, tra le quali la più nota è la *European mobility week* promossa dalla Comunità europea, nelle quali la formula del concorso a premi e del gioco rappresenta la modalità più utilizzata per incentivare l'adozione di stili di mobilità virtuosi. Moltissime università italiane vi aderiscono e al momento della redazione di questo testo molte di loro si stanno impegnando nella preparazione dell'edizione del 16-22 settembre 2018 dedicata al tema della multi-modalità.

### ***Strategie e politiche innovative***

Si tratta della strategia e delle politiche che dovrebbero riscuotere il maggior consenso in ambienti come quelli accademici finalizzati a promuovere studi e ricerche sull'innovazione. In effetti sono diverse le università che nell'ambito, ma non solo, dei programmi di lavoro del Tavolo mobilità della *Rete per lo sviluppo sostenibile* stanno studiando proposte tecnologiche e organizzative per migliorare la mobilità delle popolazioni universitarie. Sul versante tecnologico, al di là delle succitate politiche di rinnovo del parco auto aziendale e della installazione di punti di ricarica dei veicoli elettrici, diverse università stanno impiegando il loro *know how* scientifico nella ricerca di soluzioni migliorative dei consumi energetici legati all'uso dei veicoli e, più in generale, dell'utilizzo delle infrastrutture urbane della mobilità (strade e stazioni). Particolare attenzione è dedicata allo studio e alla ricerca sulle tecnologie per l'alimentazione elettrica dei motori, all'analisi della corretta localizzazione urbana dei punti di ricarica, ai nuovi sistemi di ricarica ad induzione (per esempio nei parcheggi e nelle stazioni di noleggio) e alla sperimentazione dei pannelli fotovoltaici integrati sull'autovettura.

Sono invece ancora poco studiati e sperimentati gli interventi di innovazione organizzativa finalizzati a meglio governare i flussi di mobilità. Quelli più diffusi rientrano nella categoria delle cosiddette misure di immobilità finalizzate ad evitare gli spostamenti non necessari. Vi fanno parte le campagne per ridurre gli incontri e le riunioni che richiedono uno spostamento fisico (a vantaggio di quelli condotti per via telematica) o, per i dipendenti del settore tecnico-amministrativo, il

telelavoro e i programmi per “il lavoro agile”. Sono invece ancora molto poco sperimentati interventi di modifica dei calendari e degli orari di lavoro e della didattica finalizzati a de-sincronizzare i flussi di ingresso e di uscita dagli edifici universitari. Come noto, sebbene nelle nostre società post-industriali gli spostamenti siano meno concentrati che in passato, permangono i picchi giornalieri di mobilità nelle fasce orarie 7:00-9:00 e 17:00-19:00. Le conseguenze negative sono evidenti, in termini di congestione del traffico veicolare privato nelle ore di punta ma anche di eccesso di utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico (con le note ricadute negative sulla qualità del viaggio e sull’utilizzo inefficiente della rete durante le ore di morbida). Una migliore razionalizzazione e distribuzione della presenza degli studenti e del personale universitario porterebbe anche ad un uso più efficiente delle risorse energetiche e ad una contrazione dei consumi. Nonostante ciò i rari interventi di de-sincronizzazione dell’offerta accademica si confrontano ancora con rigidità di varia natura che non ne consentono l’applicazione e la diffusione.

*Tabella 1 – Strategie e politiche di mobility management accademico*

<b>Strategie e politiche</b>			
<b>Concessione</b>	<b>Restrizione</b>	<b>Persuasione (modifica di valori e comportamenti)</b>	<b>Innovazione e cambiamento tecnologico e organizzativo</b>
<i>Convenzioni con i servizi di TPL e con il trasporto ferroviario per ottenere abbonamenti scontati per dipendenti e studenti</i>	<i>Divieto di parcheggio delle autovetture private negli spazi dell'Ateneo e/o in prossimità (o applicazione di tariffe disincentivanti)</i>	<i>Campagne di comunicazione sui portali universitari e invio di mail</i>	<i>Rinnovo del parco auto aziendale (a favore dell'ibrido e dell'elettrico)</i>
<i>Convenzioni con i servizi di sharing mobility per l'uso a prezzi scontati dei servizi</i>	<i>Regolamentazione accessi</i>	<i>Programma di marketing personalizzato (piani personalizzati di viaggio attraverso applicazioni, Personalised Travel Planning PTP)</i>	<i>Sostegno alle forme di immobilità: telelavoro o orario flessibile per il personale tecnico/amm.vo, (videoconferenze, e-learning)</i>
<i>Offerta di servizi di mobilità interni all'università (noleggio biciclette, navette aziendali, navette bus, ciclo-officine...)</i>	<i>Riduzione del numero di spostamenti delle vetture aziendali (sostituzione con servizi di car sharing aziendale)</i>	<i>Adesione a campagne di sensibilizzazione nazionali e internazionali e a concorsi a premi</i>	<i>Modifica dei calendari e degli orari di lavoro e di didattica finalizzati alla de-sincronizzazione degli orari di ingresso e di uscita</i>

<i>Sconto sull'acquisto di biciclette</i>	<i>Dismissione (divieto d'uso) di auto aziendali ad alimentazione diesel</i>		
<i>Realizzazione aree di sosta per biciclette, di zone di ricarica per auto elettriche, di stazioni per il bike sharing</i>			

### ***Mobility management e governance della mobilità sostenibile***

Nelle pagine precedenti abbiamo osservato che le università muovono una quota molto consistente di studenti, dipendenti, docenti e ricercatori, configurandosi come poli di attrazione sempre più importanti all'interno delle aree urbane complesse. Il governo di questi flussi di mobilità, abbiamo aggiunto, è affidato alle politiche di mobility management ordinariamente realizzate dai referenti istituzionali, spesso, nell'ambito delle politiche più generali per lo sviluppo sostenibile. Tuttavia alle università viene sempre più spesso richiesto di condividere con le altre istituzioni e con gli altri attori pubblici e privati il compito di governare il sistema globale della mobilità, nel quale le popolazioni accademiche rappresentano solo una componente, sebbene di crescente importanza. Una richiesta che, in fondo, bene si adatta ad un fenomeno come quello della mobilità che difficilmente può essere governato solo all'interno degli spazi e delle competenze amministrative dei singoli attori. Si parla, in tal senso, di *governance* della mobilità e del nuovo ruolo svolto dal sistema accademico italiano nella conoscenza e gestione complessiva della mobilità a livello urbano e metropolitano. Sebbene l'oggetto continui essere di competenza specifica dell'amministrazione pubblica (centrale e, soprattutto, regionale e municipale), e dei servizi di trasporto pubblici e privati convenzionati, le università sono sempre più spesso invitate a partecipare a tavoli di consultazione ai diversi livelli di competenza territoriale e amministrativa. Innanzitutto a livello nazionale, laddove, tra le più recenti iniziative si ricorda la partecipazione dei mobility manager accademici all'*Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility* promosso nel 2015 dal Ministero dell'Ambiente con l'obiettivo di favorire la collaborazione tra le istituzioni pubbliche e private, gli operatori della mobilità e, appunto, il mondo della ricerca, per analizzare, sostenere e promuovere la mobilità condivisa. Ancora il Ministero dell'Ambiente ha negli ultimi mesi avviato il Progetto "*CRiAMO PA, Competenze e reti per l'integrazione ambientale e per il miglioramento delle organizzazioni della pubblica amministrazione*" che, tra le sue linee di intervento, include lo "sviluppo di modelli e di strumenti per la gestione della mobilità urbana sostenibile". La rassegna di questi modelli e strumenti è demandata ad un gruppo di lavoro nazionale di cui fanno parte anche i rappresentanti dei mobility manager accademici. Quello locale è il livello

in cui la partecipazione delle università alla *governance* della mobilità può essere più proficuo (per la conoscenza che esse hanno della struttura e delle trasformazioni nella morfologia del territorio e, quindi, della mobilità). Singolarmente o come rappresentanti accademici sono diversi i mobility manager che hanno fatto parte dei gruppi di lavoro per la predisposizione degli strumenti di progettazione e pianificazione territoriale, in particolare dei PUMS (*Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile*<sup>5</sup>). Più rara è invece la loro partecipazione ai gruppi di lavoro per la progettazione di infrastrutture di mobilità nei quartieri e nelle aree in cui hanno sede gli edifici universitari. Tuttavia negli ultimi anni qualcosa sta cambiando in positivo ed esperienze come l'attivazione di coordinamenti tra mobility manager di istituzioni e imprese diverse che condividono una comune collocazione territoriale sembrano muovere a favore di una maggiore integrazione per la messa in opera di interventi di progettazione mista (pubblico-privato, istituzione-imprese) e partecipata (con la consultazione di studenti, dipendenti e residenti). Il livello territoriale che vede ancora le maggiori criticità nella promozione delle politiche di *governance* della mobilità è quello sovracomunale. Le ragioni sono molteplici e rinviano da un lato alla difficoltà di adottare strumenti di pianificazione territoriale e della mobilità sovracomunali (per il tradizionale ruolo egemone esercitato dai comuni sull'oggetto ma anche per la debolezza del nuovo organismo delle città metropolitane nel governo della mobilità). Dall'altro alla rarità delle iniziative finalizzate a far rete tra le istituzioni e le imprese che operano nelle aree più interessate da flussi di mobilità, per definizione, privi di confini territoriali. Ancora qualche novità la si può osservare negli ultimi anni nelle aree metropolitane più esposte ai processi di trasformazione territoriale e funzionale. È il caso, a titolo esemplificativo, del territorio del Nord Milano interessato negli ultimi mesi da un Progetto di riqualificazione di area vasta dal titolo "*Nord Milano 2030: proposte per una agenda territoriale*" promosso da Assolombarda e con l'adesione delle principali istituzioni, imprese e università del territorio. La partecipazione delle università alla *governance* della mobilità ai diversi livelli territoriali ha prodotto risultati ancora prematuri per essere valutati, tuttavia la presenza sempre più diffusa dell'accademia nei luoghi di governo rappresenta un primo segno del superamento della

---

<sup>5</sup> Informazioni più dettagliate sui PUMS e sullo stato di attuazione in Italia sono disponibili sul sito dell'Osservatorio PUMS all'indirizzo: [www.osservatoriopums.it](http://www.osservatoriopums.it).



prospettiva che le ha sempre assegnato il ruolo passivo di semplice generatore di mobilità.

*Tabella 2 – Azioni di governance della mobilità*

<b>Partecipazione a tavoli di lavoro a livello nazionale (ministeriale)</b>	<b>Partecipazione a tavoli di lavoro a livello comunale</b>	<b>Partecipazione a tavoli di lavoro a livello sub-comunale o sovra-comunale</b>
<i>Partecipazione a programmi e progetti mirati (es. Progetto CREIAMO del Ministero dell'Ambiente per la predisposizione di un documento programmatico sul mobility management)</i>	<i>Partecipazione a gruppi di lavoro per la realizzazione di infrastrutture dedicate al miglioramento dell'accesso all'Università (con TPL e mobilità attiva)</i>	<i>A livello trasversale rispetto ai confini amministrativi (es. Distretto Bicocca o Progetto Nord Milano 2030 di riqualificazione di area vasta)</i>

***Conclusioni: cinque temi di discussione, empiricamente fondati, per un migliore governo della mobilità sostenibile universitaria***

L'elevata numerosità e dispersione delle università italiane non facilita il compito del mobility manager universitario di conoscere e governare la mobilità delle diverse popolazioni che le compongono e l'assenza, o la presenza non sempre attiva, dei mobility manager in alcune sedi non muove certo a favore del risultato atteso. Tuttavia la maggiore attenzione nei confronti del tema della sostenibilità, unitamente al migliore coordinamento nazionale tra i mobility manager, ha portato a risultati positivi in termini di incremento del numero di referenti istituzionali e di avvio di politiche di governo della mobilità. Queste ultime cominciano a presentare un vasto spettro di intervento, spaziando dalle strategie della concessione, più numerose e tradizionali, a quelle della restrizione, della persuasione e dell'innovazione. Il saggio ne ha messo in evidenza gli elementi positivi e i fattori che ancora si frappongono alla loro attuazione, dedicando attenzione a titolo esemplificativo ad alcune proposte universitarie. Lo squilibrio che ancora esiste fra le politiche che rispondono alla logica della

concessione e le altre suggerisce di dedicare più attenzione alle misure persuasive e innovative, in un settore come quello della mobilità che, come insegnano le politiche urbane per la mobilità sostenibile, richiede di attuare interventi integrati e pluridimensionali. I dati emersi dalle indagini locali e nazionali sugli spostamenti e la mobilità e le informazioni raccolte dalla rassegna delle politiche di mobility management accademico offrono sufficiente materiale empirico per identificare cinque temi su cui le università dovranno concentrare la loro attenzione per un migliore governo della mobilità.

Il primo è quello del ruolo delle università nella *governance* locale e sovralocale della mobilità e dell'accessibilità. Come abbiamo visto i primi segni del coinvolgimento delle università nel governo della mobilità accademica, all'interno del sistema più generale della mobilità urbana e metropolitana, sono visibili in diverse esperienze nazionali. I risultati sono tuttavia ancora prematuri per valutarne l'efficacia. Nonostante ciò un impegno crescente deve essere dedicato dai mobility manager universitari per entrare negli organismi di *governance* con un ruolo attivo o, laddove assenti, per promuovere tavoli e altri momenti di confronto inter-istituzionale per la gestione della mobilità sostenibile.

Il secondo tema riguarda l'allargamento dell'oggetto della mobilità a quello dell'accessibilità e del diritto allo studio. È a tutti noto il fatto che se il modo in cui ci si muove rappresenta il mezzo, l'accesso ai luoghi in cui svolgere le attività rappresenta il fine. Ciò è vero in particolare laddove, come nel settore scolastico, si accede ai luoghi della formazione e dell'acquisizione delle competenze scientifiche e professionali. Il diritto alla mobilità, e ad avere una buona mobilità, assume valore nel momento in cui lo si associa al diritto allo studio, al di là delle tradizionali divisioni di competenze e interessi tra il settore scolastico e quello dei trasporti. Il tema delle politiche integrate per la mobilità rinvia a quello più generale del diritto allo studio e del diritto dello studente ad avere un'esperienza scolastica e formativa di buona qualità. Anche dal punto di vista dei giusti tempi e modi di accesso all'università e alle sue risorse e anche per evitare che tempi, distanze e costi eccessivi del viaggio per raggiungere l'università ne compromettano l'accesso.

Il tema della qualità della mobilità assume dignità di punto autonomo di investimento per il mobility management accademico. Lo studente, come molte altre popolazioni molto mobili, trascorre una parte considerevole del proprio tempo quotidiano nei luoghi della mobilità (sulle vie, sui mezzi e nei luoghi di attesa). Quelli di attesa, in particolare,

ma anche i mezzi di trasporto collettivo sono spesso luoghi e tempi di studio e di interazione, la cui qualità influisce su quella delle attività che vi vengono svolte. Alla loro progettazione e realizzazione deve partecipare il mobility manager universitario, in qualità di migliore conoscitore degli stili di vita e dei bisogni delle popolazioni universitarie. Tra questi bisogni vi è quello di avere una mobilità attiva e uno stile di vita sano. Per troppo tempo la mobilità è stata considerata un'attività ancillare a quelle centrali della vita quotidiana (il lavoro, lo studio e il divertimento). Unitamente ai responsabili della pianificazione territoriale, il mobility management accademico deve operare per realizzare e migliorare, laddove già presenti, le infrastrutture per la mobilità attiva (pedonale e ciclistica), le cattive condizioni delle quali è troppo spesso motivo della rinuncia a muoversi in modo attivo.

Infine il tema dei cambiamenti organizzativi. Rispetto a quelli infrastrutturali, che richiedono spesso risorse ingenti e rinviando a competenze istituzionalmente definite, i cambiamenti nell'organizzazione dei tempi e degli spazi formativi rientrano più facilmente nello spazio di azione del management accademico. Sebbene essi si scontrino spesso con pigrizie e privilegi acquisiti che non ne rendono possibile la sperimentazione. Come sottolineato parlando delle politiche persuasive, molto spesso i cambiamenti sembrano irrealizzabili poiché percepiti molto distanti dalla quotidianità delle pratiche abituali. Laddove sperimentati, in modo misurato rispetto ai bisogni degli attori, essi possono però portare a risultati innovativi, nella gestione delle attività ordinarie così come in quella della mobilità.

## **Bibliografia**

Bamberg, S., Fujii, S., Friman, M., Garling, T., 2011, *Behaviour theory and soft transport policy measures*, in *Transport Policy*, 18, pp. 228-235.

Colleoni, M. 2013, *Mobilità urbana. In Questioni urbane. Caratteri e problemi della città contemporanea*. A cura di Vicari Haddock S., Il Mulino, Bologna, pp. 229-258.

Colleoni, M., 2018, *La dimensione urbana della mobilità. Metropoli e città medie a confronto*. In *Città in controluce*, N. 31/32, in corso di pubblicazione.

Demarinis, G., Iaquina, M., Leogrande, D., Viola, D., 2011, *Analisi quantitativa della mobilità studentesca negli Atenei italiani. Confronto territoriale tra domanda e offerta di formazione universitaria. Valutazione e qualità degli Atenei. Modelli, metodi e indicatori*, 273-303. Università degli Studi di Bari.

Litman, T., 2016, *Parking management. Strategies, evolution and planning*, in Victoria Transport Policy Institute, [http://www.vtpi.org/park\\_man.pdf](http://www.vtpi.org/park_man.pdf).

ISFORT, 2016, *La domanda di mobilità degli italiani*. Dati campionari 2015. Audimob, Osservatorio sui comportamenti di mobilità degli italiani, Roma.

ISPRA, 2017, "Qualità dell'ambiente urbano. Focus su Mobilità pedonale in città". XIII Rapporto, in «Stato dell'Ambiente», n. 75, Roma.

ISTAT, 2016. *Studenti e bacini universitari*. Roma.

ISTAT, 2017, *Mobilità urbana. Dati ambientali nelle città*, Anno 2015, Roma.

OECD, 2014, *A family affairs: intergenerational social mobility across OECD countries*. Economic Policy Reforms 2010: Going for growth. OEDC publishing,

Politecnico di Milano – Servizio Sostenibilità di Ateneo, Mobility Management, 2016, *Mobility management nelle Università italiane. Risultati del sondaggio*.

Shove, E., 2010, *Beyond the ABC: climate change policy and theories of social change*. In Environment and Planning, vol. 4

**Contatti: Stefania Angelelli coordinatore nazionale RUS mobilità**  
**Email: [rusmobilita@uniroma3.it](mailto:rusmobilita@uniroma3.it)**