

RUS - IL GRUPPO DI LAVORO MOBILITA' SOSTENIBILE

Speaker's Matteo Colleoni
Università di Milano-Bicocca
Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile RUS



1. Flussi di pendolarismo totale e universitario
2. Risultati della seconda indagine nazionale casa-università
3. Politiche integrate per la mobilità sostenibile nelle università italiane

1- Flussi consistenti di pendolarismo totale e universitario

Commuters: i dati di Censimento mostrano che tra il 1971 e il 2019 il loro numero è aumentato del 25% (passando da 23 milioni a **circa 30 milioni**).

Il 32% dei quali si muove quotidianamente per motivi di **studio**

97 Istituzioni universitarie:

67 Università Statali
19 Università non Statali legalmente riconosciute
11 Università non Statali telematiche legalmente riconosciute

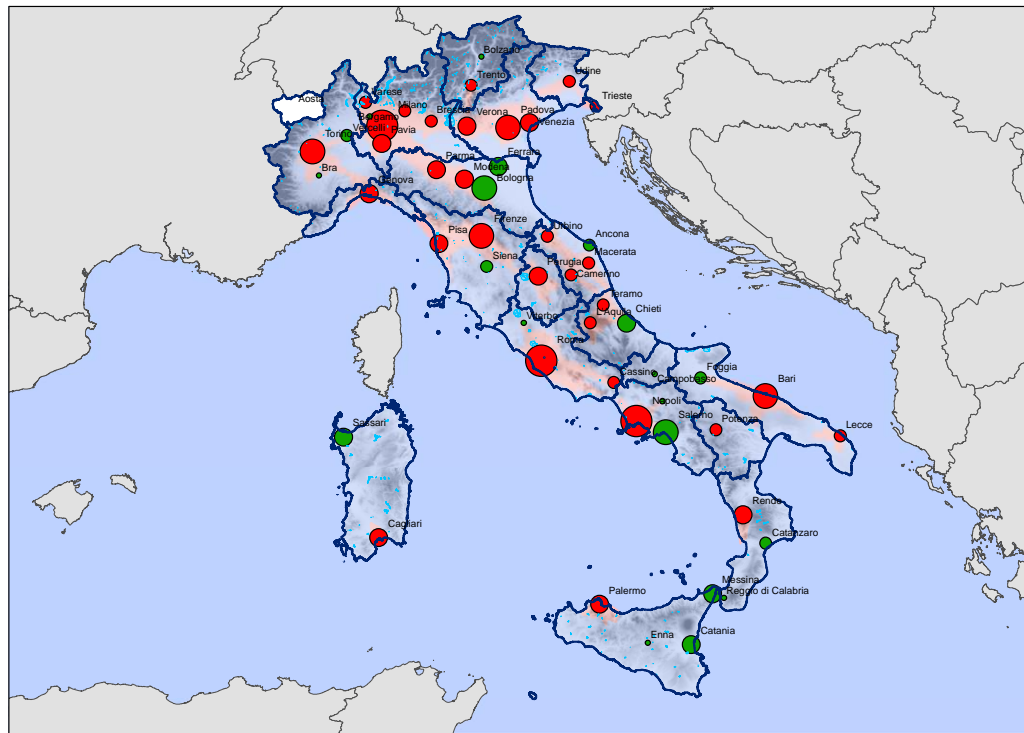
Nelle università italiane nell'anno accademico 2020-2021 erano presenti circa **2 milioni** di persone, **1.793.210** studenti, **100.069** docenti e ricercatori e **55.393** personale non docente (MUR 2021)

Un **numero elevato** di persone potenzialmente mobili che, in un sistema connotato da quote contenute di residenze presso la sede di studio e lavoro, alimenta i **flussi** già consistenti del pendolarismo nazionale (sui quali non vi erano indagini nazionali prima del 2016)

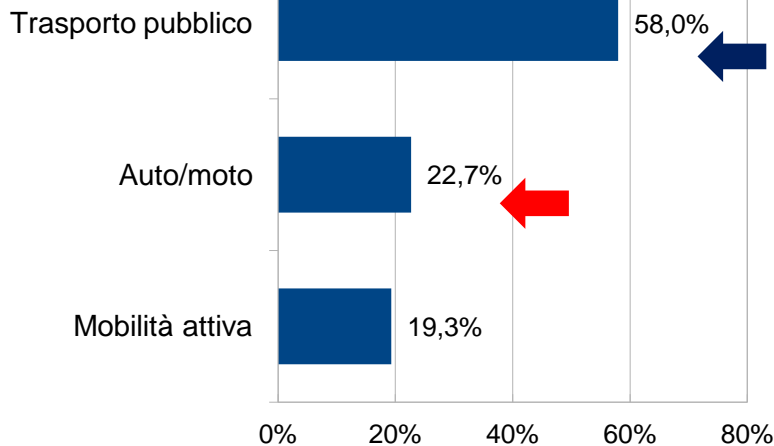
2- Seconda indagine nazionale casa-università 2020 del GdL mobilità della RUS



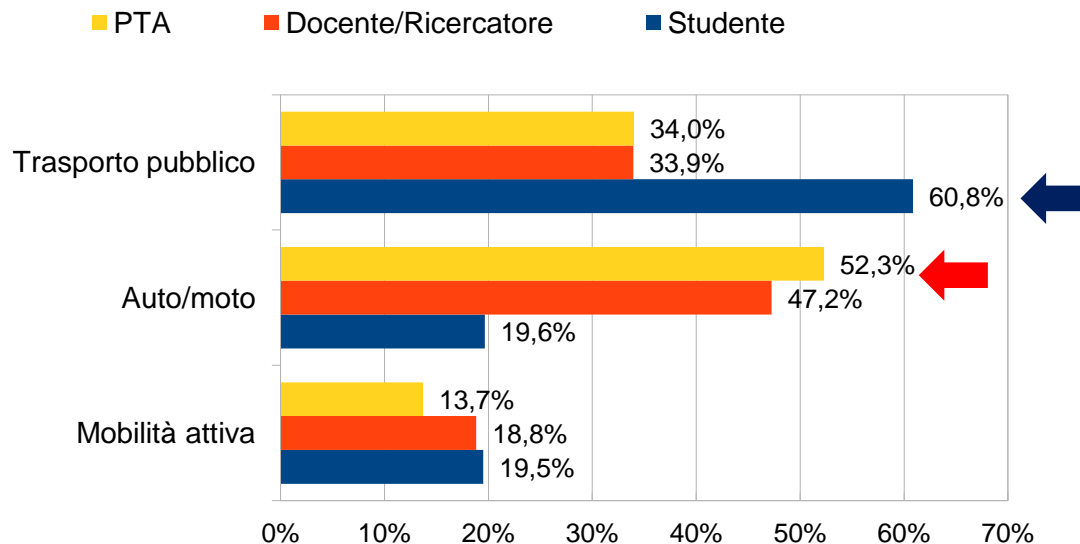
- **GdL Mobilità RUS:** dal 2015, 69 Università e 150 membri (su un totale di 81 Università RUS)
- **Seconda indagine Nazionale 2020** (prima nel 2016)
- **51** Università e **114.000** risposte (63% donne)
- **32** città
- **4 grandi aree urbane:** Torino, Milano, Roma e Napoli



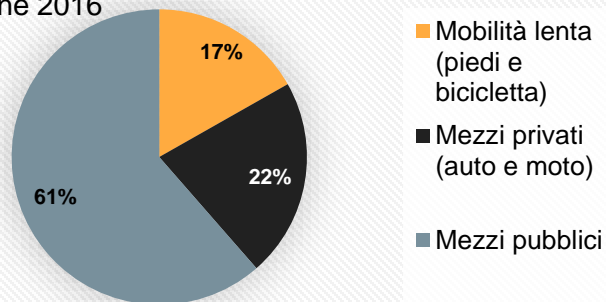
2- I risultati della seconda indagine nazionale casa-università GdL mobilità RUS



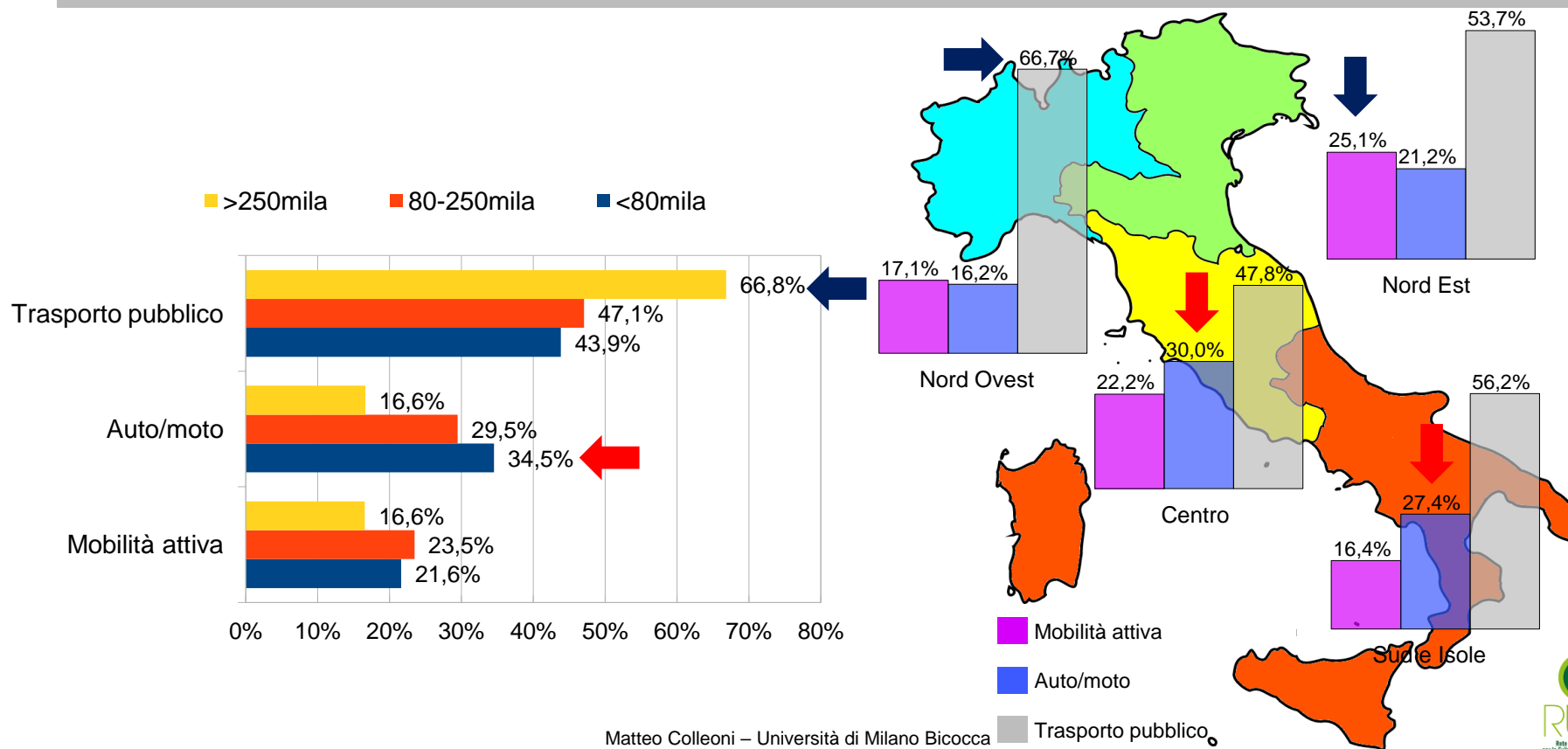
Isfort 2019: TP: 11%; Auto/moto: 65%; Mob. attiva: 21%+3%: 24%



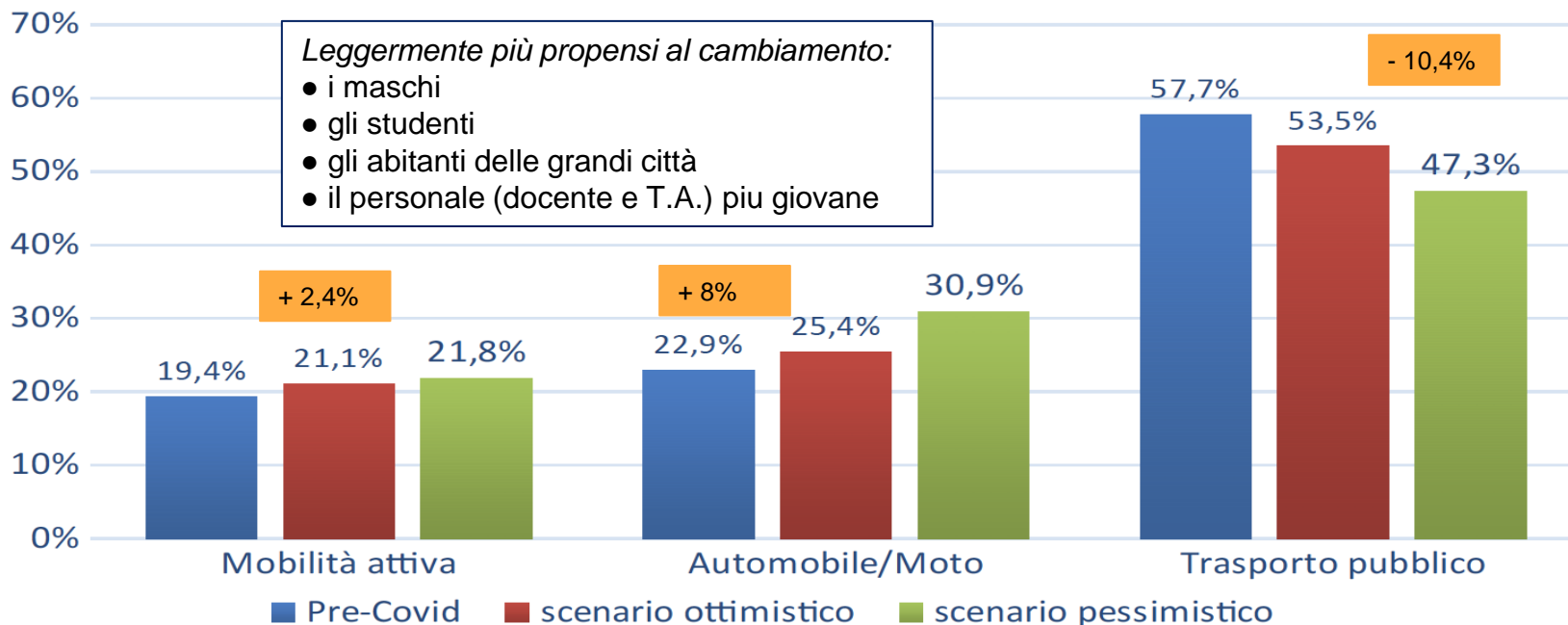
Indagine 2016



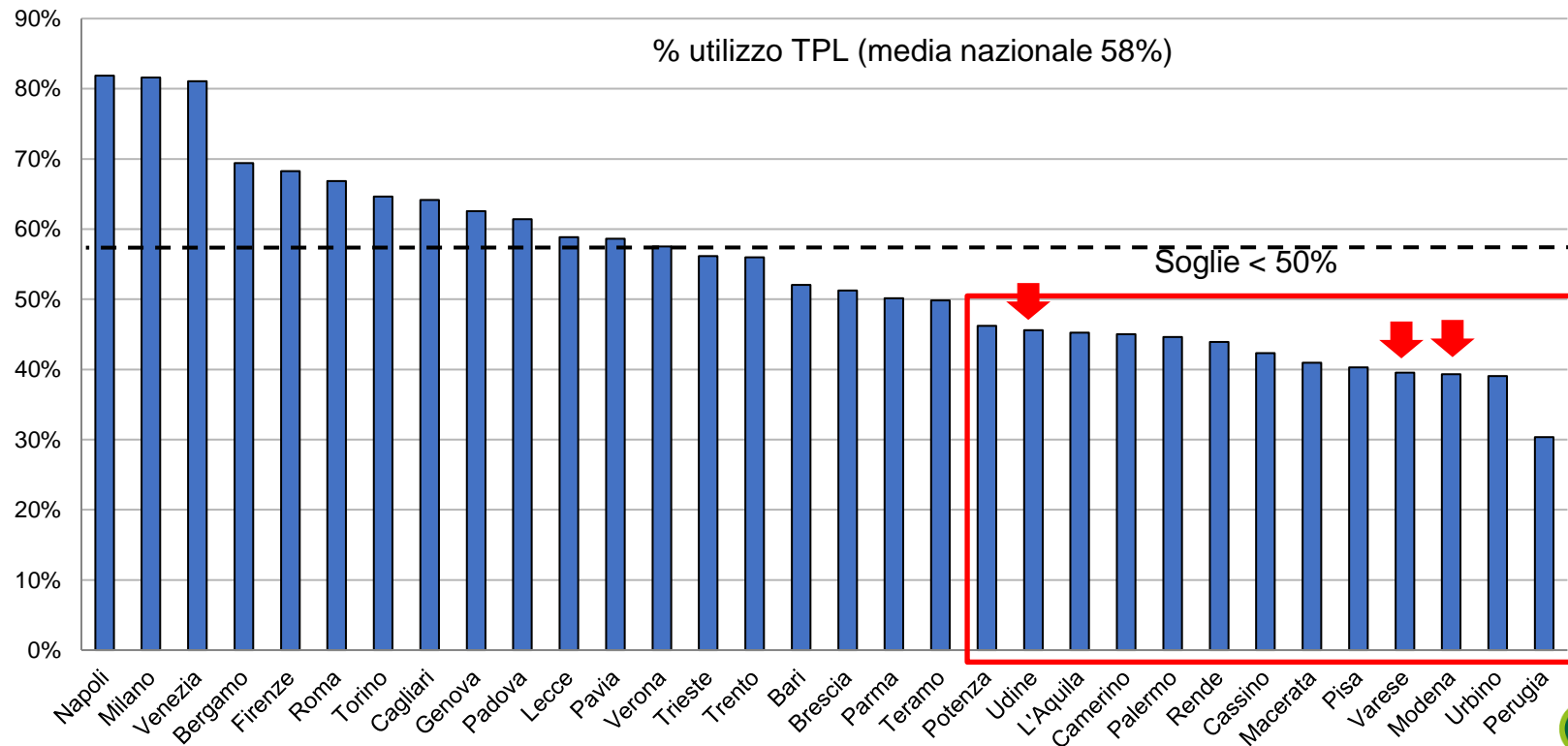
2- I risultati della seconda indagine nazionale casa-università GdL mobilità RUS



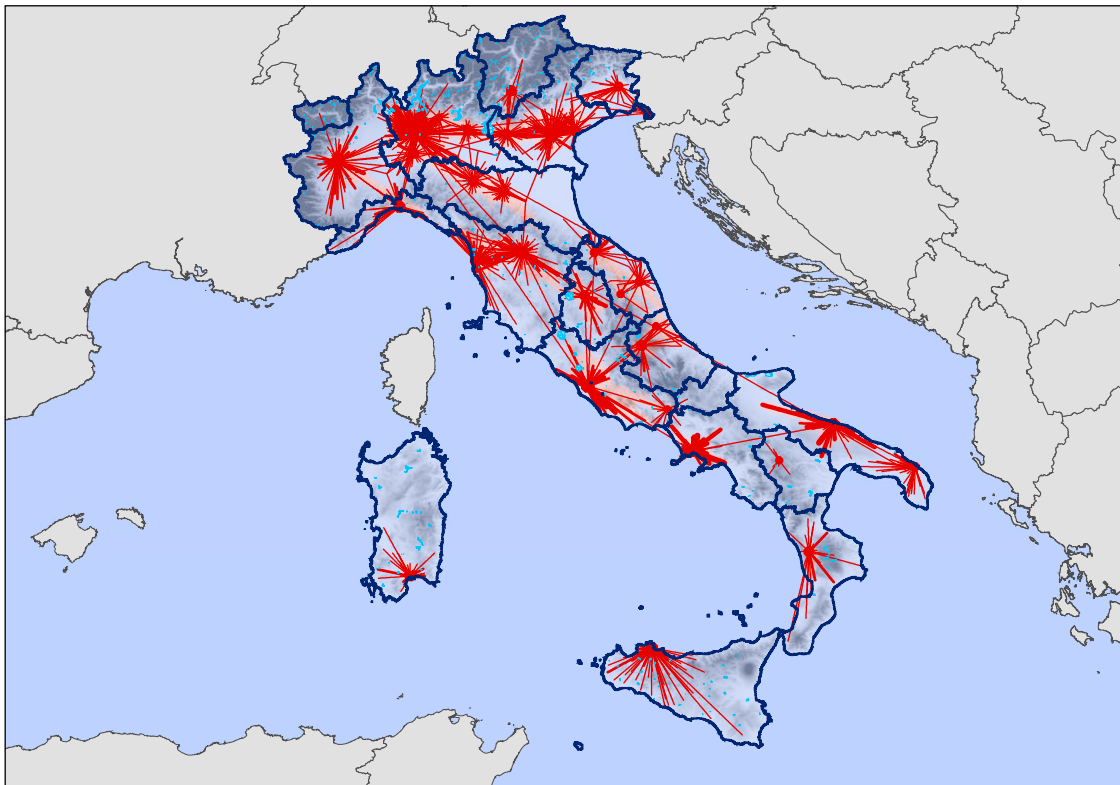
Scelta del mezzo prevalente pre- e post-lockdown



2- I risultati della seconda indagine nazionale casa-università GdL mobilità RUS



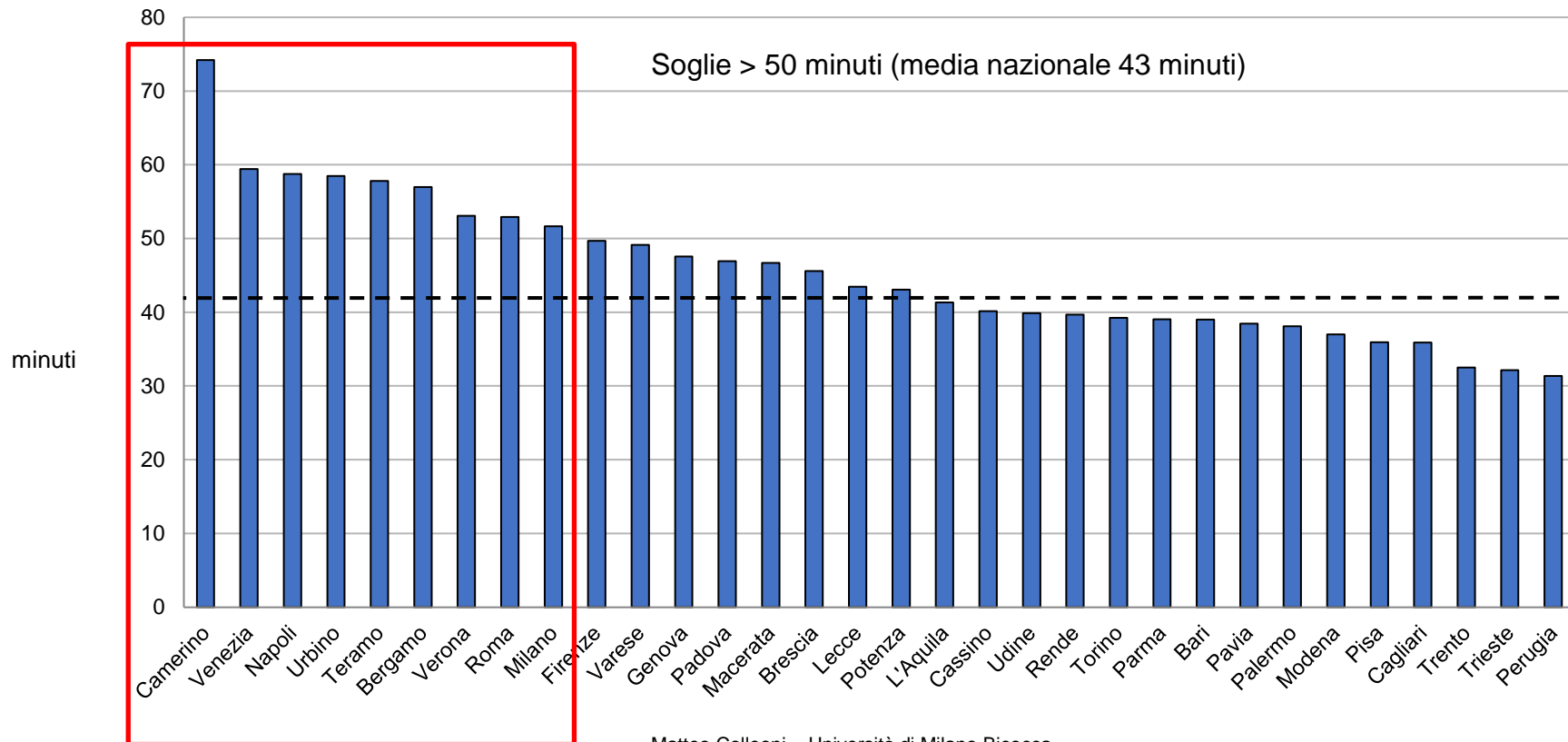
2- I risultati della seconda indagine nazionale casa-università GdL mobilità RUS



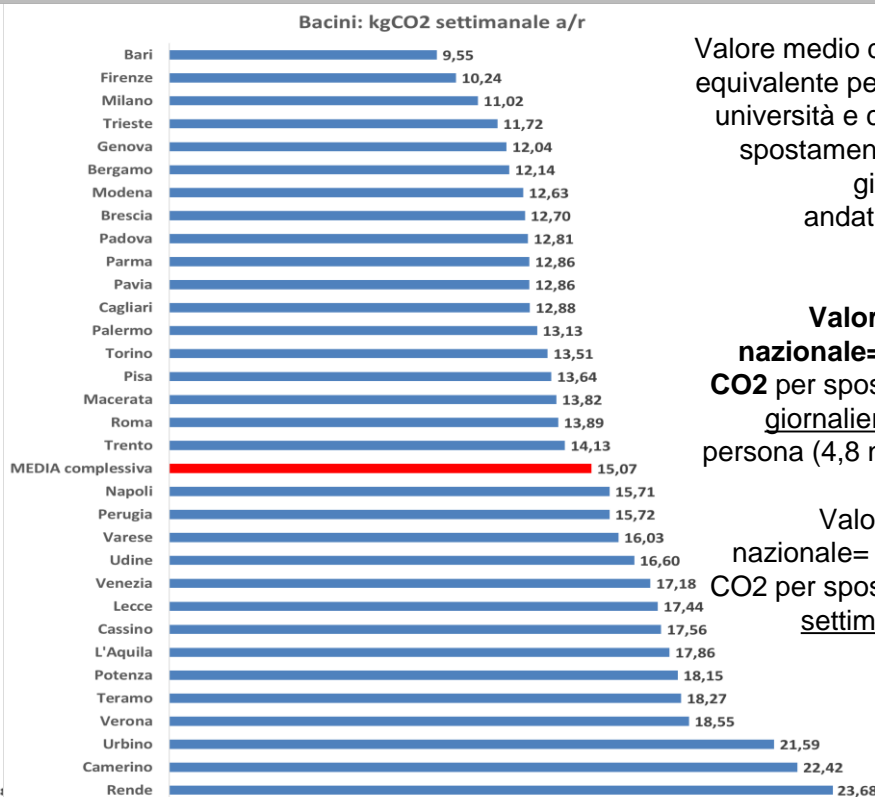
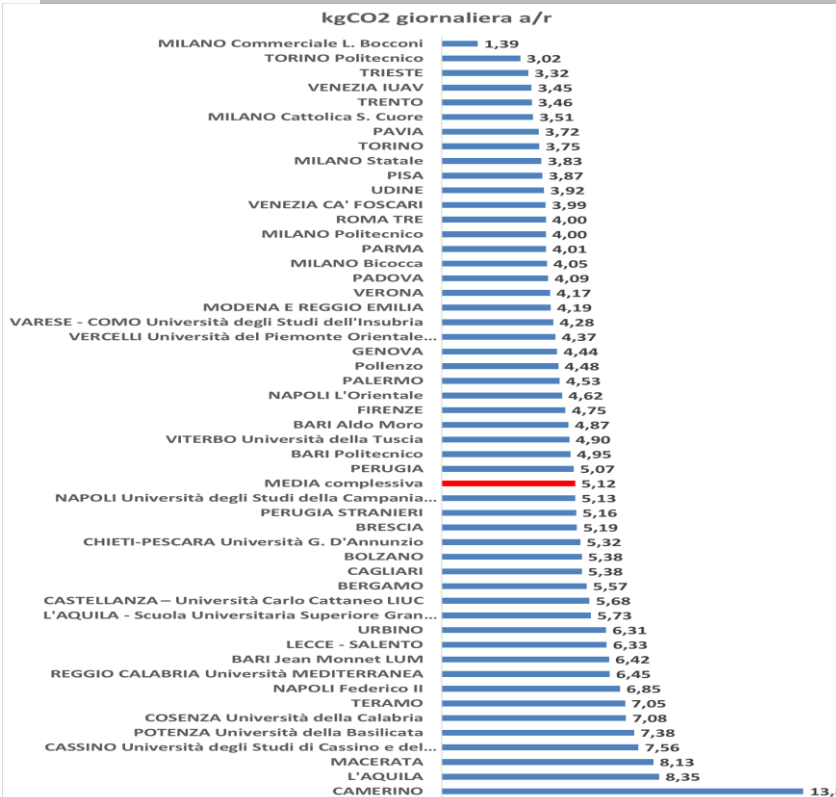
Flussi O/D:

- **distanza** media casa-università: 28,3 Km
- **tempo** medio casa-università: 43,4 minuti (solo andata)
- **bacini di mobilità** (divisi in quattro aree, ciascuna della quale contenente il 25% di studenti)

2- I risultati della seconda indagine nazionale casa-università GdL mobilità RUS



2- I risultati della seconda indagine nazionale casa-università GdL mobilità RUS



Valore medio di kgCO2 equivalente per singola università e città dello spostamento medio giornaliero andata/ritorno.

Valore medio nazionale= 5,12 kg CO2 per spostamento giornaliero a/r per persona (4,8 nel 2016)

Valore medio nazionale= 15,07 kg CO2 per spostamento settimanale a/r

2- I risultati della seconda indagine nazionale casa-università GdL mobilità RUS

Sintesi dei risultati della seconda indagine nazionale sulla mobilità casa-università

1. Elevata dispersione dei generatori (bassa residenzialità) ed elevata domanda di mobilità quotidiana (1,8 milioni studenti)
2. Alto share modale pubblico (58%) ma bassa quota di mobilità attiva (19%), di inter-modalità e di mobilità innovativa (veicoli elettrici, sharing/pooling)
3. Share modali di spostamenti in auto elevati nelle università con sede nei comuni piccoli e nel centro-sud (dove 9 bacini su 32 presentano soglie di TPL inferiori al 50%).
4. Elevate distanze spazio temporali per quote significative di studenti (6 bacini su 32 con tempi di accesso superiori ai 55 minuti) causa di una significativa emissione di inquinanti, con le situazioni peggiori laddove è più elevato lo share modale veicolare privato e più grande la distanza casa-università.
5. Perdita del 10% della quota modale di TPL a vantaggio di auto (8%) e mobilità attiva (2,5%) (matrici di transizione)
6. Il crescente ricorso al trasporto privato richiede politiche di supporto alla mobilità integrate ed innovative,

3- Le politiche integrate per la mobilità sostenibile nelle università italiane

Concessione

- Convenzioni con i servizi di TPL e con il trasporto ferroviario per ottenere abbonamenti scontati
- Convenzioni con i servizi di sharing mobility
- Offerta di servizi di mobilità interni all'università (noleggio biciclette, navette aziendali, navette bus, ciclofficine...)
- Sconto acquisto di biciclette
- Realizzazione aree di sosta per biciclette, zone di ricarica per auto elettriche, stazioni bike sharing...

Restrizione

- Divieto di parcheggio negli spazi dell'Ateneo e/o in prossimità (o applicazione di tariffe)
- Regolamentazione accessi
- Riduzione del numero di spostamenti delle vetture aziendali (sostituzione con servizi di car sharing)
- Dismissione (divieto uso) di auto aziendali diesel

Persuasione (modifica di valori e comportamenti)

- Campagne di comunicazione sui portali universitari e invio di mail
- Programma di marketing personalizzato (piani personalizzati di viaggio attraverso applicazioni, Personalised Travel Planning PTP)
- Servizi di carpooling accademici

Innovazione/cambiamento tecnologico e organizzativo

- Rinnovo del parco auto aziendale (ibrido e elettrico)
- Forme di immobilità: telelavoro o orario flessibile per il personale tecnico/amm.vo, videoconferenze, e-learning
- Modifica dei calendari e degli orari di lavoro e di didattica finalizzati alla de-sincronizzazione

- 1) Efficacia della rete RUS** nel promuovere la nomina dei referenti mobilità accademici e le politiche di mobility management. Efficacia dell'organizzazione in sotto-gruppi di lavoro (interdisciplinari e interterritoriali) e del lavoro per obiettivi, azioni e valutazione dei risultati annuali
- 2) Mobilità accademica:** forte pressione sul sistema del TPL (linee, vettori e nodi) ed elevata dispersione dei generatori che richiedono interventi integrati (a livello modale e territoriale)
- 3) Politiche accademiche:** prevalenza di politiche di concessione, a vantaggio dei dipendenti e in una logica distributiva. Necessità di avere una maggiore integrazione tra tipi diversi di politiche, in una logica più efficace ed efficiente «positivamente discriminatoria» centrata sul principio del sostegno del «capitale di mobilità» e di diritti dei soggetti più deboli. Necessità di incrementare le politiche innovative a livello organizzativo e tecnologico (visto il contesto accademico)
- 4) Politiche accademiche e territoriali:** migliorare il livello di integrazione tra politiche accademiche e politiche di trasporto e territoriali di scala non solo comunale ma metropolitana e regionale.

Matteo Colleoni

Università degli Studi di Milano-Bicocca
Coordinatore nazionale GdL Mobilità
Struttura Tecnica di Missione Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili

matteo.colleoni@unimib.it