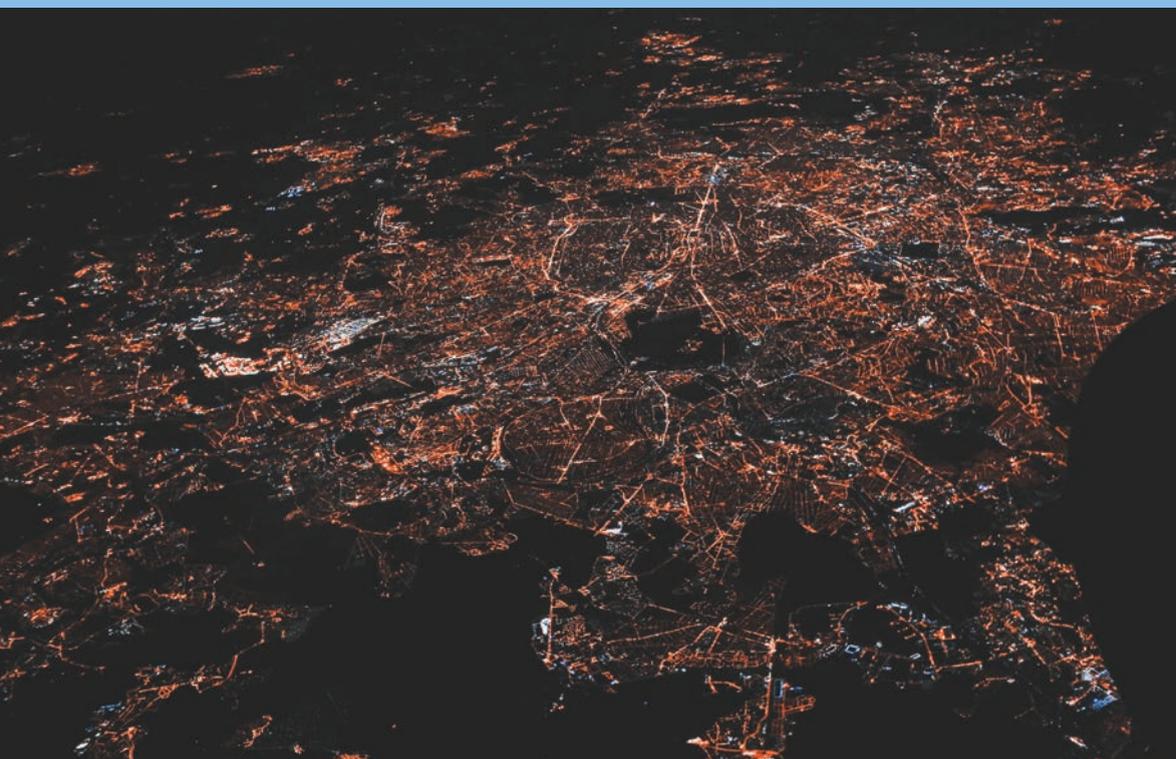


UNIVERSITÀ E GOVERNANCE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

a cura di Matteo Colleoni e Massimiliano Rossetti



FrancoAngeli

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: *www.francoangeli.it* e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

UNIVERSITÀ E GOVERNANCE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

a cura di Matteo Colleoni e Massimiliano Rossetti

FrancoAngeli

Il volume è stato realizzato con il contributo dell'Università di Milano-Bicocca (BASE – Bicocca Ambiente Società Economia).

La cura redazionale ed editoriale del volume è stata realizzata da Greta Scolari

Copyright © 2019 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Prefazione , di <i>Cristina Messa</i>	pag.	7
Introduzione , di <i>Enrico Giovannini</i>	»	11
Prima parte I risultati della prima indagine nazionale sugli spostamenti e sulla mobilità condivisa nelle università italiane		
1. Introduzione alla metodologia dell'indagine , di <i>Matteo Colleoni</i>	»	17
2. I profili di mobilità , di <i>Eleonora Sottile e Italo Meloni</i>	»	25
3. Una rassegna della letteratura internazionale sulla sostenibilità ambientale e sulle criticità della mobilità universitaria , di <i>Ilaria Beretta</i>	»	46
4. Sostenibilità ambientale e criticità della mobilità universitaria: una lettura critica dell'indagine nazionale , di <i>Andrea Scagni</i>	»	57
5. I bacini di mobilità e l'accesso all'università , di <i>Mario Boffi, Matteo Colleoni, Massimiliano Rossetti, Greta Scolari</i>	»	96
6. Le conseguenze della mobilità casa-università sui cambiamenti climatici in atto , di <i>Massimiliano Rossetti e Giacomo Magatti</i>	»	108

Seconda parte
Mobility management e sostenibilità
nelle università italiane

7. La Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile (RUS) nel contesto nazionale e internazionale della sostenibilità, di <i>Fabio Pranovi</i>	pag. 131
8. Ruolo, indirizzi e politiche di mobility management nelle università italiane, di <i>Stefania Angelelli e Matteo Colleoni</i>	» 141
9. La scelta dell'università e le sue conseguenze sulla mobilità degli studenti, di <i>Armando Carteni</i>	» 158
10. La bicicletta, un'opportunità modale in crescita, di <i>Andrea Scagni, Eleonora Perotto, Micol Maggiolini</i>	» 170
11. La sharing mobility: un fenomeno in continua espansione, di <i>Matteo Colleoni e Massimiliano Rossetti</i>	» 213
Appendice	
Buone pratiche di mobility management accademico	» 225

Prefazione

di *Cristina Messa**

L'obiettivo 11 del Programma 2030 delle Nazioni Unite è dedicato al raggiungimento della finalità generale dello sviluppo sostenibile attraverso gli interventi per rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili. Così facendo propone un approccio olistico al tema dello sviluppo sostenibile delle nostre città che bene si adatta all'introduzione di un libro che affronta il tema della mobilità sostenibile nelle università italiane con una pari attenzione alle diverse dimensioni e discipline che lo compongono.

In primo luogo alle diverse dimensioni, poiché il modo in cui ci si muove, per andare all'università o, più in generale, per svolgere qualsiasi altra attività non è mai soltanto una questione di trasporti. È una questione di accesso alla città, alle sue risorse e opportunità, laddove l'accesso rappresenta la primaria condizione per la partecipazione e l'inclusione sociale. Ciò è in particolare modo vero quando si accede a luoghi privilegiati dell'istruzione e della formazione dei cittadini quali quelli universitari. Le Università hanno tradizionalmente dedicato poca attenzione al modo in cui gli studenti e il personale raggiungono le loro sedi e accedono agli edifici, relegando la questione alle scelte personali dei singoli e delle loro famiglie. La quota ancora consistente di studenti e di personale che, come verrà illustrato nel volume, raggiungono con i mezzi di trasporto privati molte Università italiane richiede una presa in carico del problema sollecitando l'Università ad avere un ruolo attivo nel campo della mobilità sostenibile e accessibile. In particolare laddove, ed è il caso delle nostre Università, le molteplici sedi distribuite sul territorio nazionale attraggono una popolazione molto consistente e prossima a 1 milione e 800.000 soggetti.

Fortunatamente la maggior parte raggiunge le Università con i mezzi pubblici, in particolar modo nei grandi sistemi urbani in cui è migliore l'offerta del trasporto pubblico. Tuttavia esiste una quota ancora significativa che lo

* Rettore dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca.

fa con il mezzo privato, non usufruendo di valide e praticabili alternative modali, per la difficoltà di gestire la mobilità personale (e per le donne, soprattutto, anche quella del resto della famiglia) o, più semplicemente, per abitudine. I risultati della prima indagine nazionale sugli spostamenti e sulla mobilità condivisa promossa e realizzata dal Gruppo di Lavoro Mobilità della RUS (Rete delle Università per lo Sviluppo sostenibile), presentati nella prima parte del libro, dicono che sono soprattutto coloro che vivono distanti dai punti di offerta del trasporto pubblico e dai centri di interscambio modale a utilizzare i mezzi privati. Tra questi vi sono anche gli studenti che, a questo limite, aggiungono quello di abitare distanti dalle sedi universitarie. Una combinazione sfavorevole che si declina non solo in scelte modali poco sostenibili, ma anche in costi elevati per la mobilità e, peggio, nella decisione di porvi parziale, ed erroneo, rimedio riducendo la presenza e la partecipazione universitaria.

Tutto ciò sollecita l'Università a guardare alla mobilità e alle sue relazioni con questioni centrali per il mondo accademico, quali l'accessibilità e la risposta al diritto allo studio. Gli studi presentati nel volume, attraverso un'originale e rara lettura interdisciplinare del fenomeno, ci ricordano che occorre ottimizzare la mobilità al fine di migliorare la qualità della vita lavorativa e formativa degli studenti e del personale accademico. I modi per farlo sono molteplici, molti sono già attivi nelle nostre università e presentati nella seconda parte e nell'appendice del volume, spaziando dalle politiche di sostegno alla mobilità sostenibile attraverso convenzioni con i servizi di trasporto pubblico e di mobilità condivisa a quelle orientate e supportare la mobilità attiva (a piedi e in bicicletta), il ricambio delle flotte aziendali (a favore di quelle ecologiche), infine alle politiche innovative nel settore delle tecnologie e dei cambiamenti organizzativi. Politiche diverse che, l'esperienza dimostra, occorre agire in modo sinergico e con il supporto di strutture e di piani accademici per lo sviluppo sostenibile (provvisi di obiettivi, azioni, ruoli e risultati attesi chiari e condivisi). Laddove presenti, ed è il caso dell'Università di Milano-Bicocca con il suo Centro BASE (Bicocca, Ambiente, Società e Economia) ma più in generale di tutte le Università che si sono dotate di centri e uffici similari, in pochi anni sono stati raggiunti risultati eccellenti. Lo certificano le graduatorie mondiali più accreditate delle università sostenibili (tra le quali GreenMetric), che vedono migliorare le posizioni delle Università italiane e premiare il loro sforzo per la sostenibilità nei diversi settori di loro competenza (il risparmio energetico, la gestione dei rifiuti, la lotta al cambiamento climatico, la gestione responsabile dell'acqua e delle risorse alimentari, l'accesso e la qualità dell'educazione e, appunto, la mobilità sostenibile).

Affinché tutto ciò avvenga è però necessario che le Università oltre che tra loro trovino efficaci alleanze con gli attori del territorio (a diversi livelli, da quello nazionale al livello locale) al fine di partecipare attivamente alla

governance della sostenibilità. I modi per farlo sono, ancora, noti e numerosi. Nel testo si tratta, a ragione, della necessità che le Università partecipino alla governance della mobilità a livello urbano e metropolitano, per porre all'attenzione dell'amministratore i bisogni delle popolazioni universitarie, anche con il supporto dei risultati della ricerca accademica dedicata al tema. Le stazioni e le loro sale di attesa, i mezzi di trasporto e il modo in cui sono equipaggiati, le piste ciclabili, i percorsi pedonali e, più in generale, le infrastrutture della mobilità urbana sono oggetti di intervento di istituzioni e gestori di servizi dedicati con i quali, tuttavia, le università devono potere interloquire. Anche perché migliorando la mobilità delle popolazioni universitarie viene dato valore a quella della popolazione più generale.

Abbiamo sopra ricordato che la maggior parte della popolazione universitaria, soprattutto studentesca, si sposta con i mezzi pubblici. Il comune impegno che, a livello di CRUI (Conferenza dei Rettori delle Università Italiane), occorre condividere è quello di facilitare il confronto con le istituzioni locali (Comuni) e soprattutto territoriali (Regioni) al fine di concordare politiche condivise di convenzionamento finalizzate a incrementare la mobilità con il mezzo pubblico a prezzi contenuti. Laddove la condivisione dovrà riguardare anche la compartecipazione delle spese da parte delle Università molte delle quali, tra l'altro, già orientate in questa direzione all'interno delle loro politiche di sostegno studentesco. Un'ultima nota riguarda la mobilità attiva; i dati presentati nel libro ne mettono in evidenza la bassa scelta modale, spiegata soprattutto dall'elevata distanza delle abitazioni rispetto alle sedi universitarie. Da diversi anni le Università si stanno impegnando per favorire una vita studentesca più attiva e sana, sul lato della mobilità così come su quello dei consumi alimentari e degli stili di vita. Il confronto con le Università europee più all'avanguardia su questo tema ricorda che dovrà essere dedicata maggiore attenzione all'implementazione di interventi accademici a favore degli spostamenti a piedi e in bicicletta. Il modo in cui ci muoviamo, così come quello in cui lavoriamo e studiamo, è l'esito di scelte individuali che si combinano con le condizioni contestuali, alla migliore qualità delle quali tutti devono concorrere, con interventi organizzativi e strutturali o promuovendo studi e ricerche. Come questo libro, che ho il piacere di introdurre, in rappresentanza non solo dell'Università di cui sono Rettore ma di tutte le Università che nella RUS e nella CRUI si occupano di mobility management accademico.

Introduzione

di *Enrico Giovannini**

La mobilità è stata, nella storia dell'umanità, sinonimo di libertà e ha caratterizzato le diverse fasi attraversate dalle società. Non a caso, l'invenzione della ruota è considerata una delle principali rivoluzioni tecnologiche e ancora oggi, quando si vuole indicare un'attività inutile, si dice che sarebbe come "reinventare la ruota". In realtà, la sfida che l'umanità si trova davanti è proprio questa: reinventare un sistema di mobilità che consenta di soddisfare le esigenze dell'umanità senza che ciò distrugga l'ambiente o metta a rischio la coesione sociale (si pensi alla recente rivolta dei "gilet gialli" in Francia). In poche parole, la mobilità rappresenta il crocevia concettuale e pratico dove il paradigma dello sviluppo sostenibile assume concretezza per miliardi di persone di tutti i continenti, molto meglio che altri casi altrettanto cruciali, ma forse meno percepibili.

Abbiamo ormai un'evidenza scientifica consolidata sulla insostenibilità, non solo ambientale, ma anche economica e sociale, del nostro modello di sviluppo. Anzi, numerose analisi ci segnalano che alcuni fenomeni fortemente destabilizzanti (si pensi al cambiamento climatico, alle migrazioni o all'aumento delle disuguaglianze) stanno verificandosi con una velocità e un'intensità superiore a quella prevista solo alcuni anni fa proprio perché, quando l'instabilità di un sistema cresce, le interazioni esistenti tra le sue diverse componenti provocano un'accelerazione dei singoli processi. In effetti, già nel 1972, il Rapporto del Club di Roma *Limits to Growth*¹ aveva indicato che, dati i tassi di crescita previsti per la popolazione, la produzione, l'inquinamento e lo sfruttamento delle risorse, intorno alla metà del 21° secolo si sarebbe determinato un collasso delle condizioni economiche, sociali e ambientali, in grado di riportare in pochi decenni la popolazione mondiale da otto a sei miliardi. Oggi sappiamo che gli andamenti effettivi delle variabili chiave sono pericolosamente simili a quelli discussi nel Rapporto del 1972.

* Professore di Statistica economica presso l'Università di Roma "Tor Vergata" e Portavoce dell'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS), enrico.giovannini@uniroma2.it.

¹ Disponibile all'indirizzo www.clubofrome.org/report/the-limits-to-growth/.

Dopo la firma dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, approvata nel settembre del 2015 dall'Assemblea Generale dell'ONU e corredata di 17 Obiettivi (Sustainable Development Goals – SDGs) e di 169 Target, o sotto-obiettivi, precisi ed estremamente concreti, si moltiplicano nel mondo gli incontri delle élites economiche e finanziarie in cui i temi dello sviluppo sostenibile (declinato nelle sue diverse dimensioni) assumono un ruolo centrale. D'altra parte, il Rapporto 2019 sui “Rischi Globali” pubblicato dal World Economic Forum, basato sulle opinioni di un migliaio di opinion leaders globali (compresi gli amministratori delegati di grandi imprese), mostra come il cambiamento climatico, i disastri ambientali, le migrazioni e la disoccupazione di massa siano ovunque fattori di grande preoccupazione.

Ovviamente, per operare una “sterzata” delle proporzioni necessarie per evitare che il mondo si infranga sui limiti planetari ancor più di quanto non stia già facendo, nonché per evitare che le disuguaglianze generino stravolgimenti politici che mettano a rischio la governance e uno svolgimento “ordinato” delle attività economiche, non basta parlare di sviluppo sostenibile, ma occorre cambiare in profondità le tecnologie che utilizziamo per produrre, consumare e organizzare la nostra vita, così come i meccanismi che presiedono alla distribuzione della ricchezza prodotta, nonché la governance interna alle singole istituzioni e quella globale, e la mentalità che guida le scelte di consumo e di produzione. E il tempo che ci separa dal possibile crash del sistema è limitato.

Come già detto, il tema della mobilità sostenibile assume un ruolo unico, richiedendo modifiche epocali di carattere tecnologico, di governance e di mentalità. Ad esempio, il settore automobilistico è investito da un'accelerazione senza precedenti verso la mobilità ibrida ed elettrica, non solo per motivi ambientali, ma anche per finalità prettamente economiche, con effetti dirompenti sui processi produttivi e l'impiego di manodopera, senza parlare del passaggio a sistemi di guida autonoma, che a loro volta richiedono ingenti investimenti per lo sviluppo di infrastrutture materiali e immateriali in grado di rivoluzionare l'intero sistema della mobilità, e quindi l'organizzazione delle città (e non solo).

Basta questo esempio per comprendere che la transizione ad un modello di sviluppo sostenibile per gran parte della popolazione avrà successo se la transizione ad un modello di mobilità sostenibile avrà successo. Se, invece, quest'ultima fallirà, allora sarà molto più difficile convincere le persone della superiorità e auspicabilità del nuovo regime, il che comporterà costi sistemici (economici, sociali e ambientali, oltre che di credibilità delle istituzioni) che rallenteranno o bloccheranno il processo di trasformazione.

In questo quadro, le università e gli enti di ricerca hanno un ruolo cruciale non solo nel contribuire a realizzare nuove tecnologie o sistemi strettamente legati alla mobilità sostenibile, ma anche, grazie alle conoscenze possedute in tutte le dimensioni del sapere, nell'inserire tale trasformazione nel quadro

più generale della transizione allo sviluppo sostenibile. Il pensiero “sistemico” è ciò di cui abbiamo bisogno per realizzare quest’ultima e solo con un’ottica interdisciplinare e transdisciplinare sarà possibile affrontare con successo questa sfida, da cui dipende il nostro presente e il nostro futuro. Volumi come questo sono straordinariamente utili sia perché mostrano le buone pratiche che stanno sviluppandosi nelle università italiane sul tema della mobilità sostenibile, sia perché illustrano le sfide di governance che esse pongono per entità complesse, delle piccole città, come sono le Università, a loro volta spesso inserite in città di grandi dimensioni, caratterizzate da complessità ancora maggiori. Non a caso, la Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile (RUS) è attiva, con i suoi gruppi di lavoro, sui temi della gestione dell’energia e dei rifiuti, della riduzione delle emissioni, della rendicontazione integrata, dell’educazione e della mobilità e del cibo. Si tratta di un impegno a tutto campo, che rappresenta un’esperienza quasi unica al mondo, da valorizzare e di cui essere riconoscenti ai Rettori e ai tanti docenti e non docenti che si impegnano ogni giorno per cambiare il mondo in meglio.

Prima parte

*I risultati della prima indagine nazionale
sugli spostamenti e sulla mobilità condivisa
nelle università italiane*

1. Introduzione alla metodologia dell'indagine

di *Matteo Colleoni**

Le premesse della prima indagine nazionale sugli spostamenti e sulla mobilità condivisa nelle università italiane rinviano agli incontri che il Coordinamento dei Mobility Manager accademici (ora Gruppo di lavoro sulla mobilità della Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile – RUS) da tempo dedicava al raggiungimento della finalità di coordinare gli interventi e le attività di studio e ricerca per migliorare la mobilità universitaria. Quando nel 2015 l'indagine nazionale è stata per la prima volta ipotizzata, erano già molte le università italiane che avevano realizzato o stavano svolgendo indagini sulla mobilità delle loro popolazioni universitarie (studenti, docenti e personale tecnico-amministrativo). Si trattava di indagini condotte con metodi e tecniche differenti (sebbene complessivamente iscrivibili al campo della survey, l'inchiesta sociale), normalmente finalizzate a supportare i Piani di spostamento casa-lavoro e le relative politiche con evidenze empiriche valide ed attendibili. Il valore aggiunto offerto dal coordinamento delle azioni e delle politiche per la mobilità universitaria - in termini di trasferimento di buone pratiche, di raggiungimento di obiettivi condivisi e di mutuo sostegno nella messa in atto delle azioni e delle politiche accademiche - ha creato le premesse favorevoli per sperimentarne le finalità anche nel campo della ricerca. Una premessa alla quale ha contribuito anche l'adesione dell'allora Coordinamento dei Mobility Manager universitari all'Osservatorio nazionale sulla sharing mobility (promosso nello stesso periodo dal Ministero dell'Ambiente) dal quale è arrivata la sollecitazione a meglio conoscere le pratiche di mobilità condivisa (sharing e pooling) nelle università italiane.

Nel corso degli anni 2015 e 2016 sono stati diversi gli incontri dei Mobility Manager universitari in occasione dei quali è stata dedicata attenzione alla condivisione dell'opportunità di realizzare l'indagine nazionale e la

* Professore di Politiche urbane, Mobility Manager e delegato dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca presso la Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile (RUS), Vice-coordinatore del Gruppo di Lavoro sulla mobilità, matteo.colleoni@unimib.it.

messa a punto del suo metodo. Un metodo che non si è esaurito nella definizione della procedura e delle tecniche di indagine e di analisi dei dati ma che ha richiesto di dedicare attenzione al modo in cui coinvolgere un numero sufficiente di università al fine di ottenere un campione significativo di casi e risposte. Il numero, all'inizio relativamente contenuto di università interessate a condividere il progetto dell'indagine nazionale, ha potuto così nel tempo aumentare raggiungendo il valore ragguardevole (non solo per il nostro Paese) di 37 università. Più in dettaglio, e con attenzione alla Tab. 1, hanno aderito all'indagine 14 università del Nord Italia, 12 del Centro, 7 del Sud e 4 delle Isole (circa i due terzi della comunità universitaria italiana). La cartografia che segue mostra che le università di quasi tutte le regioni italiane hanno partecipato all'indagine nazionale, in alcune città come Milano e Roma persino con un più università¹. L'indagine ha coinvolto tutte le popolazioni (studenti, assegnisti, dottorandi, borsisti, personale docente, personale tecnico amministrativo e altro personale non strutturato) delle università coinvolte², ottenendo un campione di ritorno volontario pari a circa 62.000 rispondenti.

Sono diversi gli obiettivi che, all'interno della finalità generale di realizzare un'indagine nazionale con un comune metodo di ricerca, hanno fatto da riferimento all'indagine stessa:

- conoscere la mobilità delle popolazioni universitarie (studenti e personale) con attenzione alle diverse scelte modali, al fine di sperimentare soluzioni innovative atte a ridurre l'impatto negativo della mobilità sull'ambiente (soprattutto nei contesti meno urbanizzati che più dipendono dalla mobilità veicolare privata);
- mettere a disposizione degli atenei italiani e del Gruppo di lavoro sulla mobilità della RUS dati nazionali, aggiornati e comparabili sulla mobilità degli studenti, dei docenti/ricercatori e del personale tecnico-amministrativo;
- proporre una ricerca diretta a orientare e a valutare le politiche di mobility management universitarie;

¹ Poiché, come in altre indagini nazionali, i tassi di risposta ottenuti nelle diverse università sono risultati molto variabili, nella fase di analisi dei dati, e nei rispettivi capitoli del volume che ne presentano i risultati, i casi rilevati sono stati pesati, distintamente per le componenti studenti e personale, in relazione alle dimensioni dell'universo relativo a ciascun ateneo. Nei casi limite ciò ha comportato qualche rischio, dato che in tal modo vengono assegnati pesi molto elevati alle unità provenienti da campioni piccoli e quindi non sempre molto affidabili.

² Tuttavia si precisa che l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano e la Libera Università degli Studi "Maria SS. Assunta" – LUMSA di Roma hanno somministrato il questionario solo alla popolazione studentesca. Le Università di Modena e Reggio Emilia, di Salerno, l'European University Institute e l'IMT di Lucca solo al personale.

- rilevare i profili spazio-temporali di mobilità delle popolazioni universitarie al fine di valutarne il livello di accessibilità alle sedi universitarie, all'interno del capitolo più generale delle iniziative di tutela e di promozione del diritto allo studio.

Si tratta di una pluralità di obiettivi che bene risponde all'intenzione dei Mobility Manager di guardare alla mobilità universitaria dal punto di vista integrato delle diverse discipline che ne hanno fatto il proprio oggetto di studio (l'ingegneria dei trasporti e l'urbanistica, ovviamente, ma anche l'economia, la geografia, la sociologia e la statistica). Nella convinzione che solo da una lettura multidisciplinare dell'argomento possano arrivare evidenze empiriche idonee ad analizzare il tema della mobilità e dell'accessibilità alle opportunità universitarie. Un'attenzione multidisciplinare che ha suggerito di proporre un questionario articolato in più sezioni finalizzate a rilevare, non solo gli spostamenti casa-università, ma anche altre dimensioni normalmente meno indagate nelle indagini sulla mobilità universitaria.

Dedicando specifica attenzione allo strumento di rilevazione, è stato adottato un questionario in lingua italiana e inglese (al fine di rilevare le risposte dei numerosi studenti e ricercatori stranieri che lavorano nelle università italiane, in particolare allo European University Institute di Firenze) articolato nelle sette sezioni riportate nella Fig. 2. Pur dedicando attenzione alle dimensioni e alle variabili tradizionalmente considerate nelle indagini sulla mobilità universitaria (al fine di produrre dati comparabili con quelli delle altre indagini pregresse), nello strumento sono state inserite domande specificatamente finalizzate a conoscere una serie di questioni meno indagate.

Tra queste ricordiamo la rilevazione del luogo di origine e destinazione del viaggio, finalizzata a conoscere i tempi e le distanze degli spostamenti e, soprattutto, a ricostruire i bacini spazio-temporali di accessibilità all'università (ai quali viene dedicata attenzione in uno dei saggi del testo). Un'attenzione al tema dell'accessibilità che rappresenta una delle peculiarità di un'indagine nazionale che, come osservato, risponde a quesiti che connettono il mondo del trasporto con quello dell'accesso alle risorse urbane e del diritto allo studio. Il modo di trasporto è stato rilevato con attenzione alla concatenazione delle scelte modali, per conoscere il livello di inter-modalità dei profili di spostamento accademico, e al loro livello di variabilità in relazione sia alle caratteristiche socio-demografiche dei rispondenti sia a quelle territoriali. Conoscere la mobilità condivisa, come sopra osservato, ha rappresentato il fine da cui ha preso le mosse l'indagine, un'attenzione al tema della condivisione del viaggio che trova ragione nel forte sviluppo che i servizi di sharing mobility hanno avuto in particolare nelle città italiane di dimensioni medio-grandi. Sebbene differentemente presenti nelle diverse parti del Paese, questi servizi hanno assunto un'elevata articolazione dell'offerta, che