

CONOSCERE PER AGIRE

# Rapporto sulla mobilità sostenibile dell'Università degli Studi di Urbino Carlo Bo 2024

Chiara Lodi, Giovanni Marin, Paolo Polidori,  
Federico Rossi, Elena Viganò

UNIURB  
*sostenibile* 





UNIURB  
*sostenibile* 

---

**CONOSCERE PER AGIRE**



1506  
UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI URBINO  
CARLO BO

UUP  
URBINO  
UNIVERSITY  
PRESS

# **Rapporto sulla mobilità sostenibile dell'Università degli Studi di Urbino Carlo Bo**

**2024**

Chiara Lodi, Giovanni Marin, Paolo Polidori,  
Federico Rossi, Elena Viganò

# **Rapporto sulla mobilità sostenibile dell'Università degli Studi di Urbino Carlo Bo**

2024

Chiara Lodi, Giovanni Marin, Paolo Polidori,  
Federico Rossi, Elena Viganò

*Progetto grafico*  
Mattia Gabellini

*Referente UUP*  
Giovanna Bruscolini

[Print] ISBN 9791257650230  
[PDF] ISBN 9791257650216  
[ePub] ISBN 9791257650223

Le edizioni digitali dell'opera sono rilasciate con licenza Creative Commons Attribution 4.0 - CC-BY, il cui testo integrale è disponibile all'URL:  
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Le edizioni digitali online sono pubblicate in Open Access su:  
<https://press.uniurb.it/index.php/UrbinoUP>

© Gli autori per il testo, 2026  
© Urbino University Press per la presente edizione

Publicato da: Urbino University Press | Via Saffi, 2 | 61029 Urbino  
Sito web: <https://uup.uniurb.it/> | e-mail: [uup@uniurb.it](mailto:uup@uniurb.it)

L'edizione cartacea del volume può essere ordinata in tutte le librerie fisiche e online ed è distribuita da StreetLib (<https://www.streetlib.com/it/>)

# Sommario

<b>Presentazione</b>	<b>7</b>
<b>Sintesi dei risultati principali</b>	<b>9</b>
<b>1. Introduzione</b>	<b>11</b>
<b>2. Raccolta dei dati</b>	<b>13</b>
<b>3. Analisi dei risultati</b>	<b>19</b>
3.1 Schemi di mobilità prevalenti	19
3.2 Fattori determinanti	27
<b>4. Conclusioni</b>	<b>45</b>
<b>Appendice - Questionario</b>	<b>49</b>



## Presentazione

È con grande soddisfazione che presento il primo Report di Mobilità del nostro Ateneo. Un documento che non è solo una raccolta di dati statistici, ma anche un'altra testimonianza del nostro impegno verso la transizione ecologica e il benessere di chi, ogni giorno, vive i nostri spazi.

L'Università è, per definizione, un luogo di creazione di cultura, da intendersi come forza di cambiamento individuale e sociale. Ciò è particolarmente importante in tema di sostenibilità. L'impatto ambientale degli spostamenti è un fenomeno che non possiamo più ignorare. I dati presentati, che si aggiungono a quelli monitorati annualmente attraverso l'Inventario delle emissioni (riferiti alle missioni del personale dell'Ateneo) mostrano quanto sia necessario impegnarsi con decisione sul fronte della riduzione della produzione di gas climalteranti.

Il Rapporto pone le basi anche per la redazione del primo Piano Spostamenti Casa lavoro, mediante il quale l'Ateneo cercherà di definire una serie di interventi (con relativa priorità) affinché ogni studente/studentessa, docente e collaboratore/collaboratrici possa scegliere consapevolmente di viaggiare in modo più sostenibile. Si tratta di una roadmap impegnativa ma ineludibile, per la quale sarebbe auspicabile una maggiore collaborazione da parte delle istituzioni e delle aziende di trasporto locali.

Un ringraziamento particolare va al prof. Paolo Polidori (Mobility manager di Ateneo) e ai colleghi e alle colleghe che, partecipando alla raccolta e all'analisi dei dati, rendono possibile definire accuratamente le diverse problematiche e individuare le possibili soluzioni, per rendere il nostro Ateneo più inclusivo e più sostenibile.

Giorgio Calcagnini |

Il primo Report di Mobilità dell'Ateneo di Urbino rappresenta uno strumento gestionale di fondamentale importanza per tradurre gli obiettivi di sostenibilità in soluzioni organizzative concrete, efficienti e dall'impatto misurabile.

Dall'analisi dei flussi e delle abitudini di spostamento emerge con chiarezza la necessità di una pianificazione integrata. Il Report evidenzia come la gestione della sosta, l'implementazione di stazioni di ricarica, la stipula di accordi più "attraenti" con le aziende di trasporto locale siano pilastri fondamentali per il miglioramento del nostro ecosistema lavorativo, con l'obiettivo di ottimizzare le risorse dell'Ateneo e facilitare l'accessibilità alle sedi, riducendo al contempo lo stress correlato agli spostamenti.

Questo documento fornisce la base analitica per la definizione di politiche che tengano conto delle esigenze legate agli spostamenti del personale docente e tecnico-amministrativo.

Ringrazio tutti coloro che hanno collaborato sia fornendo i dati, sia raccogliendoli e analizzandoli. Il loro contributo consentirà di agire con maggiore consapevolezza, in modo che la nostra struttura organizzativa risponda in modo adeguato alle attuali sfide ambientali.

Alessandro Perfetto |

## Sintesi dei risultati principali

L'indagine è stata condotta nel 2024 presso l'Università di Urbino Carlo Bo e ha restituito una fotografia dettagliata delle pratiche di mobilità della comunità universitaria, evidenziando criticità e potenzialità in chiave di sostenibilità. In questa sezione, si presentano i principali risultati emersi.

Cluster di mobilità individuati. L'indagine ha identificato cinque cluster di mobilità prevalenti in base alla modalità di trasporto principale. La distribuzione relativa dei membri della comunità universitaria è stata:

- auto-centrico (49,5%);
- micromobilità (es. a piedi, in bici) (23,8%);
- autobus-centrico (13,8%);
- combinazione di mezzi pubblici (7,9%);
- combinazione di mezzi con prevalenza dell'auto (5%).

**Prevalenza dell'auto privata.** Il 63,6% dei rispondenti utilizza l'auto o la moto per raggiungere l'università. L'auto è il mezzo dominante in tutti i cluster di mobilità, con un gruppo auto-centrico che rappresenta il 49,5% del campione. Il possesso di un'auto personale è fortemente correlato alla scelta del mezzo, con l'87,9% dei rispondenti che ne dispone.

**Mobilità pubblica limitata ma significativa.** L'autobus è utilizzato dal 29,9% dei rispondenti, con un cluster bus-centrico che rappresenta il 13,8%. Il treno è meno diffuso (10%), anche per l'assenza di una stazione ferroviaria a Urbino. La mobilità multimodale con mezzi pubblici riguarda solo il 7,9% del campione.

**Mobilità attiva marginale.** Solo il 12% dei rispondenti possiede una bicicletta. Il 31,4% si sposta a piedi, ma prevalentemente tra chi risiede o è domiciliato nel Comune di Urbino. Le piste ciclabili sono percepite come insufficienti e poco sicure.

**Pendolarismo significativo.** Il 36% degli studenti è pendolare, con spostamenti regolari da fuori provincia. Il 33% è fuori sede, con domicilio temporaneo a Urbino. Il personale tecnico-amministrativo presenta mobilità quotidiana, mentre il corpo docente ha schemi più frammentati.

**Propensione al cambiamento.** Il 51% dei rispondenti non è disposto a cambiare mezzo, principalmente per motivi di distanza e tempo. Tuttavia, il 38% si dichiara disponibile a usare di più il trasporto pubblico se migliorassero frequenza, costi e tempi. Il 22% sarebbe incentivato all'uso della bici con più piste ciclabili dedicate.

# 1. Introduzione

Nel contesto delle sfide ambientali globali, la mobilità sostenibile rappresenta una leva strategica per la transizione ecologica delle istituzioni pubbliche, in particolare delle università. Le università, in quanto poli di attrazione quotidiana per migliaia di persone, generano flussi di mobilità rilevanti. Affrontare la sostenibilità della mobilità universitaria significa non solo ridurre l'impatto ambientale, ma garantire accessibilità equa e inclusiva per studenti, docenti e personale, indipendentemente dalla provenienza geografica o dalla condizione socioeconomica. Queste sfide si amplificano nei contesti periferici e nelle aree interne, dove la bassa densità abitativa e la marginalizzazione socio-economica rendono difficile il raggiungimento di obiettivi di efficienza di fornitura del servizio di trasporto pubblico. In tali territori, la dipendenza dall'auto privata è elevata e le infrastrutture sono spesso carenti. È quindi necessario approfondire la mobilità universitaria in questi contesti, per sviluppare politiche sostenibili che tengano conto delle specificità locali.

Il pendolarismo per studio e lavoro rappresenta una quota significativa della mobilità quotidiana. Le università generano flussi consistenti e diversificati, con studenti, docenti e personale che si muovono da territori anche lontani. La maggior parte degli studi sulla mobilità universitaria si concentra su contesti urbani, trascurando gli atenei situati in aree periferiche. Questi, pur essendo meno numerosi, svolgono un ruolo sociale fondamentale e generano mobilità significativa.

L'Università di Urbino Carlo Bo, collocata in un territorio collinare e privo di collegamenti ferroviari diretti, si confronta con problematiche specifiche legate all'accessibilità, alla dispersione territoriale e alla dipendenza dal trasporto privato. Con circa 14.000 studenti e circa 1.500 persone che, a vario titolo, lavorano per l'Ateneo, si genera una mobilità significativa in un territorio comunale di

soli 14.000 abitanti.<sup>1</sup> La mancanza di una stazione ferroviaria (chiusa nel 1987) e la distanza dai principali nodi di trasporto (Pesaro, Fano, Cattolica) rendono il trasporto pubblico su gomma l'unica alternativa all'auto privata.

Questo report nasce dalla partecipazione dell'Università di Urbino Carlo Bo alla Rete delle Università per lo Sviluppo sostenibile (RUS) e si inserisce nel quadro delle attività del Gruppo di Lavoro "Mobilità", che promuove la redazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) e la raccolta di dati uniformi per l'intero sistema universitario italiano.

L'indagine condotta presso l'Ateneo urbinato e relativa all'anno 2024 si basa su un questionario strutturato, somministrato a studenti, personale docente e tecnico-amministrativo, con l'obiettivo di:

- analizzare gli schemi di mobilità casa-lavoro/studio;
- individuare le barriere all'adozione di pratiche sostenibili;
- proporre scenari e raccomandazioni per una mobilità più equa e a basso impatto ambientale.

La mobilità universitaria non è solo una questione logistica, ma un nodo che intreccia sostenibilità ambientale, giustizia spaziale e inclusione sociale. In territori periferici come quello urbinato, la mobilità diventa una condizione necessaria per l'accesso all'istruzione superiore, ma anche una fonte rilevante di emissioni inquinanti e climalteranti, di altre esternalità negative e di disuguaglianze.

Il report si propone quindi come strumento operativo per orientare le politiche dell'Ateneo e degli enti territoriali, promuovendo una mobilità universitaria che sia al tempo stesso sostenibile, accessibile e coerente con gli obiettivi dell'Agenda 2030 e del Piano Strategico di Ateneo 2024-2026.

---

<sup>1</sup> Alla data di inizio dell'indagine, l'Ateneo urbinato contava 371 persone impiegate come personale docente (professori e ricercatori), 380 impiegati/e nel personale tecnico-amministrativo, 39 collaboratori ed esperti linguistici, 326 titolari di contratti di insegnamento, 109 assegnisti di ricerca, 281 professionisti e lavoratori autonomi, per un totale di 1.506 persone.

## 2. Raccolta dei dati

L'indagine sulla mobilità sostenibile dell'Università di Urbino Carlo Bo si è basata su un approccio misto, combinando analisi descrittive e inferenziali, con l'obiettivo di restituire una rappresentazione dettagliata e operativa degli schemi di spostamento casa-lavoro/studio della comunità universitaria.

È stato utilizzato un questionario online, strutturato in 11 sezioni e composto da 121 domande, somministrato tramite la piattaforma *LimeSurvey*. Il questionario è stato costruito a partire da un modello condiviso dalla Rete delle Università per lo Sviluppo sostenibile (RUS), adattato alle specificità territoriali e organizzative dell'Ateneo urbinato.

La somministrazione è iniziata in data 20 giugno 2024 con l'invio di una prima mail, a cui hanno fatto seguito tre reminder (2 luglio, 7 settembre e 25 settembre) prima della definitiva chiusura il 1° ottobre 2024. Il questionario è stato inviato a 15.988 persone (13.940 studenti, 2.048 tra personale tecnico amministrativo e personale docente e di ricerca).

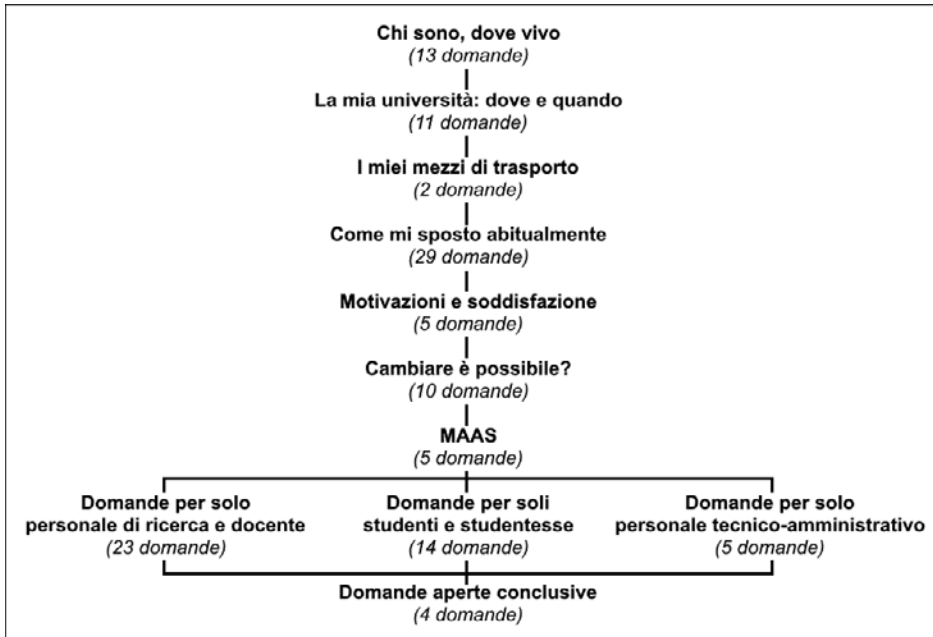
Sono state ottenute 2.943 risposte, corrispondenti a un tasso di risposta del 18,4% (13,8% degli studenti, 69,4% del personale docente e di ricerca, 95,3% del personale tecnico-amministrativo).

Il questionario era strutturato nelle seguenti sezioni (si veda Figura 1):

- variabili socio-demografiche (età, genere, ruolo, contesto abitativo);
- origine dello spostamento (residenza, domicilio, domicilio temporaneo);
- schemi di mobilità (mezzi utilizzati, tratte, frequenza, motivazioni);
- propensione al cambiamento (barriere e incentivi all'adozione di pratiche sostenibili);
- sezione specifiche (differenziate per studenti, personale docente e ricercatore, personale tecnico-amministrativo).

I rispondenti al questionario provengono principalmente dalla Provincia di Pesaro-Urbino e dalle aree limitrofe (Tabelle 1 e 2).

**Figura 1. Struttura generale del questionario.**



**Tabella 1. Rispondenti per ruolo e luogo di residenza.**

	<b>Totale</b>	<b>Stesso comune</b>	<b>Stessa provincia*</b>	<b>Stessa regione*</b>	<b>Regione limitrofa</b>	<b>Altre regioni o estero</b>	<b>Distanza media (km)</b>
<b>Totale</b>	2935 100.0	378 12.9	948 32.3	385 13.1	714 24.3	510 17.4	131.5
<b>Professore associato o ordinario</b>	206 7.0	49 23.8	58 28.2	13 6.3	64 31.1	22 10.7	117.0
<b>Docente a contratto</b>	140 4.8	10 7.1	40 28.6	21 15.0	32 22.9	37 26.4	198.5
<b>Ricercatore</b>	104 3.5	17 16.3	30 28.9	12 11.5	27 26.0	18 17.3	131.0
<b>Assegnista</b>	72 2.5	9 12.5	26 36.1	13 18.1	13 18.1	11 15.3	130.1
<b>Dottorando, specializzando</b>	91 3.1	19 20.9	16 17.6	8 8.8	26 28.6	22 24.2	209.7
<b>Studente</b>	1925 65.6	78 4.0	605 31.4	311 16.2	534 27.8	397 20.6	150.2
<b>Personale tecnico, amministrativo, bibliotecario</b>	368 12.5	187 50.8	164 44.6	6 1.63	11 3.0	0 0.0	21.0
<b>Altro</b>	29 1.0	9 31.0	9 31.0	1 3.4	7 24.1	3 10.3	69.7

Nonostante le dimensioni contenute della città e la frammentazione del territorio circostante, l'Ateneo genera un flusso di spostamento significativo, come si vedrà in seguito operato soprattutto attraverso l'automobile. Questo è dovuto alla scarsa continuità del trasporto pubblico e alla posizione periferica dell'Università. Infatti, la maggior parte dei rispondenti – escluso il personale tecnico-amministrativo – risiede a oltre 100 km di distanza, anche considerando chi ha un domicilio diverso dalla residenza.

Nonostante una quota non trascurabile di rispondenti si sposti solo occasionalmente verso l'Università, vediamo percentuali importanti di spostamenti almeno settimanali fra i vari gruppi con picchi per il personale tecnico-amministrativo (99,7%), per il corpo stu-

dentesco (63,4%) e per alcune categorie di personale docente e di ricerca (Tabella 3). A questo va aggiunto un ulteriore spostamento che, per quanto non sia il focus principale di questo studio, non è affatto trascurabile in quanto generatore di mobilità e di impatto ambientale: lo spostamento fra residenza e domicilio. Considerando, infatti, coloro per cui questi luoghi non coincidono, si osserva un movimento frequente fra questi poli dei rispondenti con quasi il 70% che percorre questo tragitto almeno una volta al mese.

**Tabella 2. Rispondenti per origine dello spostamento.**

	Totale	Stesso Comune	Stessa Provincia, fuori Comune	Provincia vicina	Altra provincia
<b>Totale</b>	2897 100.0	114 38.4	978 33.8	548 18.9	257 8.9
<b>Professore associato o ordinario</b>	205 7.1	94 45.8	70 34.1	27 13.2	14 6.8
<b>Docente a contratto</b>	136 4.7	36 26.5	46 33.8	31 22.8	23 16.9
<b>Ricercatore</b>	103 3.6	48 46.6	33 32.0	11 10.7	411 10.7
<b>Assegnista</b>	83 2.9	22 26.5	36 43.4	15 18.1	10 12.0
<b>Dottorando, specializzando</b>	91 3.1	45 49.4	22 24.2	14 15.4	10 11.0
<b>Studente</b>	1903 65.7	663 34.8	610 32.1	442 23.2	188 9.9
<b>Personale tecnico, amministrativo, bibliotecario</b>	372 12.8	203 54.6	160 43.0	8 2.1	1 0.3
<b>Altro</b>	4 0.1	3 75.0	1 25.0	0 0.0	0 0.0

**Tabella 3. Frequenza dello spostamento casa-lavoro durante i periodi di didattica (in media, in un anno).**

	<b>Totale</b>	<b>Occasionale (1 volta a settimana o meno)</b>	<b>Settimanale (2 o 3 volte a settimana)</b>	<b>Quotidiano (4 o più volte a settimana)</b>
<b>Totale</b>	2553 100.0	759 29.7	572 22.4	1222 47.9
<b>Professore associato o ordinario</b>	198 7.8	41 20.7	64 32.3	93 47.0
<b>Docente a contratto</b>	129 5.1	59 45.7	51 39.5	19 14.7
<b>Ricercatore</b>	99 3.9	18 18.2	40 40.4	41 41.4
<b>Assegnista</b>	81 3.2	35 43.2	22 27.2	24 29.6
<b>Dottorando, specializzando</b>	76 3.0	17 22.4	11 14.5	48 63.2
<b>Studente</b>	1606 62.9	588 36.6	351 21.9	667 41.5
<b>Personale tecnico, amministrativo, bibliotecario</b>	360 14.1	1 0.3	31 8.6	328 91.1
<b>Altro</b>	4 0.2	0 0.0	2 5.0	2 50.0



## 3. Analisi dei risultati

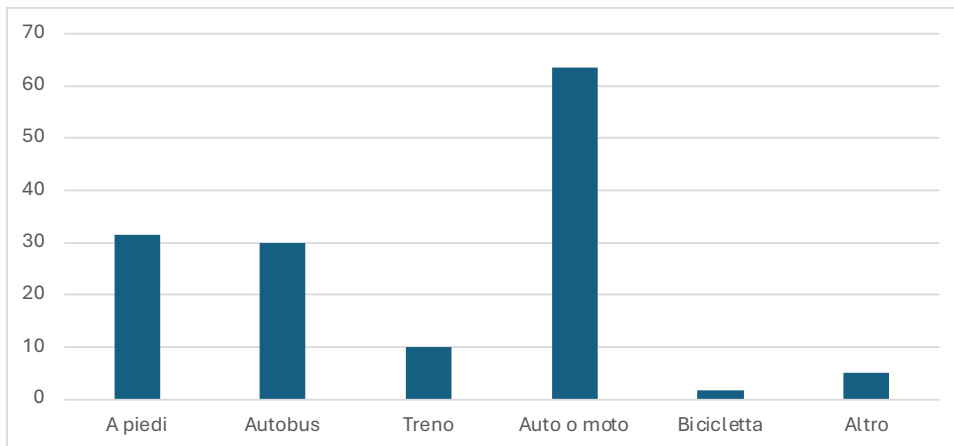
L'indagine ha restituito una mappatura approfondita dei comportamenti di mobilità della comunità universitaria urbinata per l'anno 2024, evidenziando le principali tendenze, criticità e potenzialità in chiave di sostenibilità. La sezione 3.1 descrive le scelte dei mezzi di trasporto per raggiungere la sede, analizzando anche le motivazioni alla base delle scelte e le principali barriere al cambiamento nei comportamenti. La sezione 3.2 mette in evidenza le determinanti della scelta tra le diverse modalità di trasporto. Le sezioni 3.3 e 3.4 considerano più nel dettaglio il comportamento di, rispettivamente, comunità studentesca e dipendenti dell'Ateneo.<sup>2</sup>

### 3.1 Schemi di mobilità prevalenti

La Figura 2 mostra in modo chiaro la marcata predominanza dell'auto privata negli spostamenti casa-lavoro/studio della comunità universitaria. Con il 63,6% dei rispondenti che utilizza l'auto o la moto, questa modalità risulta di gran lunga la più diffusa, confermando una forte dipendenza dal trasporto privato. Seguono l'autobus (29,9%) e il camminare (31,4%), valori che indicano una certa rilevanza del trasporto pubblico e della mobilità attiva, ma principalmente circoscritta a chi risiede in prossimità delle sedi universitarie. L'uso della bicicletta rimane marginale (1,8%), dato che riflette le caratteristiche morfologiche del territorio urbinata e la scarsità di infrastrutture ciclabili adeguate. Anche il treno (10%) risulta poco utilizzato, coerentemente con l'assenza di una stazione ferroviaria in città. Nel complesso, la Figura evidenzia un sistema di mobilità sbilanciato, con un ruolo dominante dell'auto privata e un uso limitato delle alternative sostenibili.

2 Per approfondimenti, anche metodologici, si rimanda a Polidori e Rossi (2026).

**Figura 2. Percentuale di rispondenti per tipologia di mezzo utilizzato nello spostamento casa-lavoro (n. 2.935)<sup>3</sup>.**

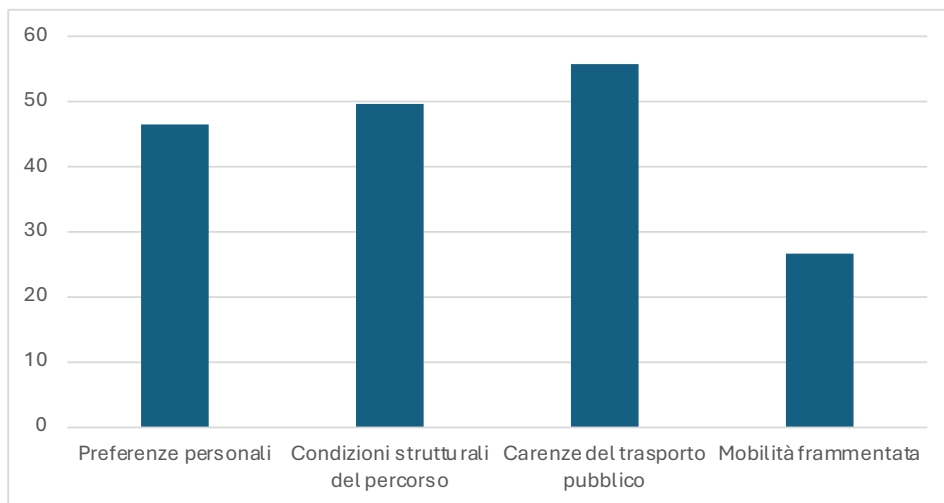


La Figura 3 approfondisce le motivazioni che spingono chi utilizza l'auto a preferire questo mezzo per il tragitto quotidiano verso l'Università. Le ragioni più rilevanti sono le carenze del trasporto pubblico (55,8%) e le condizioni strutturali del percorso (49,6%), due fattori che sembrano limitare l'attrattività delle modalità alternative. Oltre alle criticità oggettive dell'offerta di mobilità, emerge anche una componente soggettiva: il 46,4% dei rispondenti indica, infatti, motivazioni legate alle preferenze personali, evidenziando come l'auto sia percepita non solo come la soluzione più efficiente, ma anche come la più comoda e confortevole. Un ulteriore elemento rilevante è la mobilità frammentata (26,7%): molti individui combinano il tragitto verso l'Università con altre attività quotidiane (accompagnamento di familiari, commissioni), rendendo l'auto una scelta più flessibile rispetto ai mezzi pubblici. La Figura conferma quindi che la predominanza dell'auto deriva da un intreccio di fattori

<sup>3</sup> Per semplicità di visualizzazione, alcune categorie sono state accorpate nel grafico. In particolare, "autobus" si riferisce a mezzi sia urbani che extra-urbani, "auto o moto" viene utilizzato per conducenti e passeggeri, "bicicletta" comprende anche il mezzo elettrico e "altro" racchiude tutte le categorie rimanenti (i.e., tram o filobus, metropolitana, monopattino, monopattino elettrico, taxi, car sharing, bike sharing, scooter in sharing, monopattino in sharing, navetta di ateneo, ascensore, funivia o funicolare, battello o traghetto, altro...).

individuali, territoriali e infrastrutturali, suggerendo che politiche efficaci dovrebbero agire simultaneamente su più livelli: miglioramento del trasporto pubblico, revisione delle infrastrutture e interventi orientati al cambiamento delle abitudini.

**Figura 3. Ragioni per l'utilizzo dell'auto nello spostamento casa-lavoro (n. 1.209).**



Le Tabelle 4 e 5 evidenziano una percezione complessivamente critica del trasporto pubblico, con livelli di soddisfazione molto bassi soprattutto per affollamento, tempi di percorrenza e costi. Il dato più allarmante riguarda l'affollamento dei mezzi extraurbani (45% di molto insoddisfatti) e la frequenza delle corse urbane (25,3% di molto insoddisfatti). La valutazione generale è fortemente sbilanciata verso la fascia intermedia (“un po’ soddisfatti/insoddisfatti”), segno di un servizio percepito come migliorabile ma non del tutto inadeguato.

**Tabella 4. Valutazione degli aspetti principali del trasporto pubblico extraurbano da parte di rispondenti che ne fanno utilizzo nel loro spostamento domicilio - Università (frequenze relative, n. 391).**

	<b>Estremamente e molto insoddisfatti</b>	<b>Un po' soddissfatti o insoddisfatti</b>	<b>Estremamente e molto soddissfatti</b>
<b>Frequenza delle corse</b>	19.7	51.1	29.2
<b>Livello di affollamento</b>	45.0	47.3	7.7
<b>Affidabilità e puntualità del servizio</b>	12.0	44.5	43.5
<b>Stato delle vetture</b>	14.0	59.6	26.4
<b>Sicurezza</b>	10.3	54.7	35.0
<b>Comodità degli orari</b>	27.6	46.3	26.1
<b>Costo del viaggio</b>	36.6	49.9	13.5
<b>Tempo di percorrenza</b>	40.9	47.6	11.5
<b>Valutazione generale (media dei vari elementi)</b>	15.1	72.9	12.0

**Tabella 5. Valutazione degli aspetti principali del trasporto pubblico urbano da parte di rispondenti che ne fanno utilizzo nel loro spostamento domicilio - Università (frequenze relative, n. 233).**

	<b>Estremamente e molto insoddisfatti</b>	<b>Un po' soddissfatti o insoddisfatti</b>	<b>Estremamente e molto soddissfatti</b>
<b>Frequenza delle corse</b>	25.3	51.5	23.2
<b>Livello di affollamento</b>	20.2	53.2	26.6
<b>Affidabilità e puntualità del servizio</b>	18.1	48.9	33.0
<b>Stato delle vetture</b>	10.7	56.3	33.0
<b>Sicurezza</b>	8.1	50.7	41.2
<b>Comodità degli orari</b>	32.2	45.9	21.9
<b>Costo del viaggio</b>	33.0	47.7	19.3
<b>Tempo di percorrenza</b>	23.2	44.6	32.2
<b>Valutazione generale (media dei vari elementi)</b>	9.9	68.5	21.5

Le Tabelle 6 e 7 mostrano che solo una minoranza dei rispondenti è disposta a passare alla mobilità attiva. Le barriere principali sono legate a fattori di distanza e tempo, ma anche alla percezione di insicurezza e scomodità. Interessante notare che il 22% sarebbe incentivato a utilizzare altri mezzi in presenza di piste ciclabili dedicate, mentre oltre il 50% dichiara che nessun fattore lo spingerebbe a cambiare. Questo suggerisce che le politiche infrastrutturali devono essere accompagnate da interventi culturali e comunicativi.

**Tabella 6. Rispondenti che si sono detti disponibili a utilizzare maggiormente mobilità attiva (piedi, bici, monopattino) in presenza di uno o più dei fattori di seguito (risposte multiple consentite fino a 3; solo rispondenti che non usano mobilità attiva).**

Fattore di cambiamento	n.	%
Più piste ciclabili dedicate	460	22.0
Più corsie ciclabili su strada	460	8.8
Migliore manutenzione dei percorsi ciclabili	185	6.1
Più aree verdi lungo il tragitto	128	6.3
Incentivo all'acquisto di bici	131	10.9
Incentivo chilometrico per mobilità attiva	228	12.3
Facilitazioni nel trasporto della bici su mezzo pubblico	258	5.3
Presenza punti ricarica per mezzi elettrici	112	5.1
Presenza di spogliatoi o docce in università	107	6.3
Migliori e più sicuri parcheggi per bici	133	8.3
Riduzioni parcheggi auto o maggiore tariffazione	173	5.1
Altro	145	6.9
Nessuno dei fattori precedenti	1071	51.1
<b>TOTALE</b>	<b>2094</b>	<b>100.0</b>

**Tabella 7. Ragioni per la mancata propensione al cambiamento verso più mobilità attiva (risposta multipla permessa fino a 3; solo rispondenti che hanno selezionato “Nessuno dei fattori precedenti” al quesito di cui sopra).**

Ragione della non propensione al cambiamento	n.	%
Incapacità per ragioni fisiche o di salute	24	2.2
Troppo tempo	615	57.4
Troppo lungo	539	50.3
Troppo pericoloso per microcriminalità	32	3.0
Troppo pericoloso per condizioni del percorso	278	26.0
Viaggiare in auto più consono allo stile di vita	63	5.9
Viaggiare in auto più comodo	138	12.9
Viaggio coi mezzi pubblici più rapido e/o economico	65	6.1
Necessità di trasportare altre persone	36	3.4
Sudore e stanchezza	85	7.9
Altro	129	12.0
<b>TOTALE</b>	<b>1071</b>	<b>100.0</b>

Anche per quanto riguarda i risultati riportati nelle Tabelle 8 e 9, la disponibilità a cambiare è limitata: solo il 38,7% si dice favorevole a usare il trasporto pubblico se aumentasse la frequenza delle corse. Le barriere principali sono rappresentate dai tempi di percorrenza e dalla comodità dell'auto. È interessante notare che misure disincentivanti come l'aumento del costo del parcheggio hanno un impatto molto limitato (3,5%).

**Tabella 8. Rispondenti che si sono detti disponibili a utilizzare maggiormente trasporto pubblico in presenza di uno o più dei fattori di seguito (risposte multiple consentite fino a 3; solo rispondenti che non usano trasporto pubblico).**

Fattore di cambiamento	n.	%
Riduzione dei posti per parcheggio auto	76	4.0
Aumento costo del parcheggio auto	68	3.5
Maggiore frequenza del trasporto pubblico	743	38.7
Incentivazione economica all'uso dei mezzi pubblici	707	36.8
Tempi di spostamento più contenuti	676	35.2
Linea diretta a disposizione	561	29.2
Maggiore vicinanza della fermata di partenza	214	11.1
Migliore comodità dell'attesa alla fermata	190	9.9
Minor affollamento	207	10.8
Maggiore pulizia	114	5.9
Altro	93	4.8
Nessuno dei fattori precedenti	377	19.6
<b>TOTALE</b>	<b>1920</b>	<b>100.0</b>

**Tabella 9. Ragioni per la mancata propensione al cambiamento verso più trasporto pubblico (risposta multipla permessa fino a 3; solo rispondenti che hanno selezionato “Nessuno dei fattori precedenti” al quesito di cui sopra).**

Ragione della non propensione al cambiamento	n.	%
Troppo tempo	213	56.5
Troppo pericoloso per microcriminalità	4	1.1
Viaggiare in auto più consono allo stile di vita	28	7.4
Viaggiare in auto più comodo	65	17.2
Necessità di trasportare altre persone	29	7.7
Altro	93	24.7
<b>TOTALE</b>	<b>377</b>	<b>100.0</b>

### 3.2 Fattori determinanti

Per identificare le determinanti delle scelte di mobilità si è utilizzato un modello di regressione logistica multinomiale con l’obiettivo di identificare le variabili che sono maggiormente correlate alla probabilità di appartenere a uno dei cluster di mobilità individuati.

**Tabella 10. Relative Risk Ratio (RRR) delle variabili indipendenti incluse nel modello (solo valori significativi; categoria di riferimento: monomodale auto-centrico) con errori standard robusti indicati fra parentesi.**

Variabili indipendenti	Multimodale auto-centrico	Monomodale bus-centrico	Multimodale mezzi pubblici	Monomodale micromobilità
<b>Genere</b>				
Donna	rif.	rif.	rif.	rif.
Uomo		.632* [.125]		.601** [.099]
<b>Età (anni)</b>				
19-25	rif.	rif.	rif.	rif.
26-35		.281*** [.074]	.125*** [.056]	.196*** [.047]
36-45		.086*** [.035]	.232*** [.094]	.203*** [.063]
46-55		.120*** [.047]	.137*** [.066]	.234*** [.073]
>55		.222*** [.092]	.074** [.042]	.341** [.106]
<b>Ruolo</b>				
Studente	rif.	rif.	rif.	rif.
Personale tecnico-amministrativo e bibliotecario		.258*** [.096]	.000*** [.000]	
Personale docente e di ricerca		.512** [.166]		.575* [.150]
<b>Provenienza</b>				
Stesso Comune	rif.	rif.	rif.	rif.
Stessa Provincia, fuori Comune	.327*** [.087]		.023*** [.016]	.102*** [.019]
Provincia vicina	.239*** [.079]	.092*** [.034]	.382** [.122]	.049*** [.014]
Altra provincia	.183** [.117]	.213** [.123]	2.914** [1.092]	.210*** [.073]

Variabili indipendenti	Multimodale auto-centrico	Monomodale bus-centrico	Multimodale mezzi pubblici	Monomodale micromobilità
<b>Possesso auto</b>				
No		25.006*** [12.333]	17.185*** [9.313]	28.074*** [13.157]
Sì	rif.	rif.	rif.	rif.
<b>Condivisione del viaggio</b>				
No	rif.	rif.	rif.	rif.
Sì		.080*** [.024]	.229*** [.073]	.156*** [.035]
n. tratte	4.227*** [.573]	3.699*** [.514]	6.835*** [1.209]	1.760*** [.253]
_cons	.034*** [.011]	.274*** [.075]	.033*** [.013]	3.158*** [.788]
n.	1.992			
Pseudo R2	0.387			

p < 0,05; \*\* p < 0,01; \*\*\* p < 0,001

Per riassumere gli schemi di mobilità prevalenti, i rispondenti sono stati classificati in 5 gruppi in base a tre variabili chiave:

- percentuale di spostamento casa – lavoro percorsa in auto;
- percentuale di spostamento casa – lavoro percorsa in autobus;
- percentuale di spostamento casa – lavoro percorsa in treno.

Utilizzando metodi statistici di *clustering* (*clustering* non gerarchico *k-means*), sono stati individuati i seguenti cinque cluster di mobilità:

- monomodale auto-centrico (49,5%): uso quasi esclusivo dell'auto;
- monomodale micromobilità (23,8%): spostamenti a piedi o in bici; monomodale autobus-centrico (13,8%): uso prevalente del trasporto pubblico su gomma;
- multimodale mezzi pubblici (7,9%): combinazione di autobus e treno;

- multimodale auto-prevalente (5,0%): uso dell'auto combinato con altri mezzi.

I risultati del modello di regressione logistica multinomiale sono riportati nella Tabella 10. Le donne sono più propense alla micromobilità e meno all'uso esclusivo dell'auto rispetto agli uomini. I giovani (19-25 anni), invece, usano più frequentemente il trasporto pubblico rispetto alle altre fasce d'età, mentre per la categoria dei over 55 si osserva una predilezione per l'auto.

Considerando diverse tipologie di membri della comunità universitaria, si osserva che gli studenti sono più orientati al bus, i docenti al trasporto multimodale, mentre il personale tecnico-amministrativo è fortemente auto-centrico.

Chi risiede a Urbino usa più la micromobilità, mentre chi proviene da province vicine o lontane usa l'auto o il trasporto pubblico. Il possesso dell'auto è fortemente correlato all'uso dell'auto per gli spostamenti da/per l'università.

### **3.2.1 Mobilità studentesca**

La Tabella 11 descrive la distribuzione dei cluster di mobilità all'interno del corpo studentesco, evidenziando una prevalenza significativa degli schemi monomodali auto-centrici e monomodali di micromobilità.

**Tabella 11. Frequenza assolute e relative dei vari cluster e centri (medie) delle variabili utilizzate per l'analisi con specifico riferimento a rispondenti appartenenti al corpo studentesco.**

Cluster	n.	%	% tratto in auto (media)	% tratto in treno (media)	% tratto in autobus (media)
<b>Monomodale auto-centrico</b>	554	40.9	98.2	0.3	0.0
<b>Multimodale auto-prevalente</b>	69	5.1	58.3	9.8	33.1
<b>Monomodale autobus-centrico</b>	253	18.7	2.3	0.8	87.5
<b>Multimodale mezzi pubblici</b>	123	9.1	7.5	70.9	28.6
<b>Monomodale micromobilità</b>	354	26.2	1.0	0.7	2.8
<b>TOTALE</b>	2.225	100.0	44.6	7.4	16.0

Gli studenti auto-centrici/che rappresentano la quota più rilevante, a conferma del ruolo dominante dell'auto privata negli spostamenti, mentre oltre un quarto usa esclusivamente forme di mobilità attiva (soprattutto a piedi), riflettendo la concentrazione residenziale nel Comune di Urbino. Il cluster bus-centrico appare anch'esso consistente, segno che il trasporto pubblico extraurbano resta una risorsa importante per i pendolari, mentre le modalità multimodali (auto-prevalenti o mezzi pubblici) caratterizzano minoranze specifiche, legate a tratte complesse o a necessità logistiche. La Tabella suggerisce quindi un sistema duale: mobilità sostenibile per chi vive vicino all'università, auto quasi obbligata per chi arriva da fuori.

La relazione tra contesto abitativo degli studenti e possesso dell'auto e la condivisione del viaggio è riportata nella Tabella 12.

**Tabella 12. Frequenze assolute e relative di rispondenti appartenenti al corpo studentesco in base al contesto abitativo e al possesso di un'auto o condivisione del viaggio.**

Contesto abitativo	Auto personale non disponibile	Auto personale disponibile	Viaggio in solitario	Viaggio condiviso
<b>Da solo</b>	24 23.9	108 76.1	103 77.4	30 22.6
<b>Con il partner, senza figli</b>	15 10.6	127 89.4	81 60.4	53 39.6
<b>Con figli ed eventuali partner o altri parenti</b>	7 4.4	151 95.6	82 54.7	68 45.3
<b>Solo con genitori e/o altri parenti</b>	55 8.1	624 91.9	459 71.0	187 29.0
<b>Solo con amici e colleghi</b>	113 40.2	168 59.8	237 89.4	28 10.26
<b>TOTALE</b>	224 16.0	586 33.3	962 72.4	366 27.6

Dall'analisi dei dati, emergono due dinamiche rilevanti: da un lato, chi vive con la famiglia o con il partner ha una forte probabilità di avere un'auto disponibile, probabilmente perché inserito in nuclei abitativi più stabili e motorizzati; dall'altro lato, la condivisione del viaggio (carpooling) è più diffusa nei contesti familiari rispetto alle abitazioni con amici o colleghi, dove prevale lo spostamento individuale. È interessante notare che chi vive con amici ha una quota minore di disponibilità di auto, ma un uso molto alto dell'auto in solitaria, il che rappresenta un segnale che la limitata offerta di alternative rende necessario organizzarsi in modo autonomo. La Tabella evidenzia, quindi, come il contesto abitativo influenzi non solo la disponibilità dei mezzi, ma anche le dinamiche sociali dello spostamento.

La Tabella 13 esplora il rapporto tra tipologia di domicilio universitario (fuorisede o meno) e attività prevalente svolta dagli studenti.

**Tabella 13. Frequenze assolute e relative di rispondenti appartenenti al corpo studentesco in base al tipo di domicilio universitario e l'attività prevalente dichiarata.**

Dipartimento	TOT	Studio prevalente	Lavoro prevalente	Studio e Lavoro
<b>Non fuorisede</b>	807 67.5	363 45.0	43 27.0	13 28.0
<b>Fuorisede</b>	389 32.5	312 80.2	18 4.6	50 15.2
<b>TOTALE</b>	1196 100.0	675 56.4	236 19.7	285 23.8

I fuorisede risultano orientati quasi esclusivamente allo studio, con percentuali minime di lavoro strutturato: un profilo tipicamente legato alla residenzialità temporanea nel luogo di studio. Al contrario, chi non è fuorisede presenta una maggiore eterogeneità, con una quota non trascurabile di studenti lavoratori. Ciò suggerisce che la mobilità quotidiana più impegnativa (tipica dei pendolari) si combina spesso con esigenze lavorative, aumentando la complessità degli spostamenti e la dipendenza dall'auto privata. La Tabella permette dunque di leggere la mobilità universitaria anche come esito di condizioni socio-economiche e organizzative, oltre che geografiche.

La Tabella 14 analizza i tipi di pendolarismo del corpo studentesco, indipendentemente dal corso di studi. Circa un terzo non è pendolare, confermando un bacino importante di studenti residenti o domiciliati in città. Tuttavia, la quota di pendolari a corto raggio è molto ampia e rappresenta un segmento cruciale per la mobilità extraurbana quotidiana. Minore ma rilevante è la presenza di pendolari a lungo raggio, caratterizzati verosimilmente da tratte interprovinciali o interregionali: questo gruppo è probabilmente quello maggiormente dipendente dall'auto o dai bus extraurbani e più sensibile alle criticità del trasporto pubblico. Infine, il 35% degli studenti si sposta in modo sporadico, indice di una mobilità intermittente tipica di studenti lavoratori, fuori sede occasionali o iscritti che seguono poche attività in presenza. La Tabella conferma così un quadro molto frammentato, che richiede soluzioni differenziate di mobilità.

**Tabella 14. Frequenze assolute e relative di rispondenti appartenenti al corpo studentesco in base al tipo di pendolarismo.**

TOT	Non pendolari	Pendolari a corto raggio	Pendolari a lungo raggio	Spostamento sporadico
1193 100.0	343 28.7	308 25.8	124 10.4	418 35.0

La Tabella 15 confronta la soddisfazione degli studenti con quella dell'intero campione rispetto al trasporto pubblico extraurbano. Il giudizio degli studenti risulta sostanzialmente allineato a quello generale: insoddisfazione elevata per affollamento, tempi di percorrenza e costi e una fascia centrale molto ampia di "soddisfazione intermedia", che segnala un servizio percepito come funzionale ma lontano dal pienamente adeguato. L'affollamento e il costo risultano persino leggermente più critici per gli studenti, probabilmente per ragioni legate alle disponibilità economiche e ai picchi di utilizzo nelle fasce orarie della didattica. Nel complesso, la Tabella conferma che il trasporto pubblico extraurbano non riesce ancora a rappresentare una vera alternativa competitiva all'auto per una parte significativa della comunità studentesca.

**Tabella 15. Valutazione degli aspetti principali del trasporto pubblico extraurbano da parte di rispondenti che ne fanno utilizzo nel loro spostamento domicilio-università - Frequenze relative, confronto fra studenti (n 317) e totale campione (n 391).**

	Estremamente e molto insoddisfatti		Un po' soddissfatti o insoddisfatti		Estremamente e molto soddisfatti	
	TOT	Studenti	TOT	Studenti	TOT	Studenti
<b>Frequenza delle corse</b>	19.7	17.7	51.1	52.4	29.2	30.0
<b>Livello di affollamento</b>	45.0	47.0	47.3	45.5	7.7	7.6
<b>Affidabilità e puntualità del servizio</b>	12.0	12.6	44.5	43.8	43.5	43.5
<b>Stato delle vetture</b>	14.0	13.5	59.6	59.0	26.4	26.5
<b>Sicurezza</b>	10.3	10.7	54.7	55.5	35.0	33.8
<b>Comodità degli orari</b>	27.6	25.5	46.3	45.4	26.1	29.02
<b>Costo del viaggio</b>	36.6	40.7	49.9	46.7	13.5	12.6
<b>Tempo di percorrenza</b>	40.9	37.8	47.6	49.5	11.5	12.6
<b>Valutazione generale (media dei vari elementi)</b>	15.1	15.5	72.9	72.6	12.0	12.0

La Tabella 16 mette a confronto la propensione alla mobilità attiva tra studenti (in generale), studenti non pendolari e l'intero campione.

La disponibilità al cambiamento è molto più alta tra i non pendolari: percorsi brevi e residenzialità urbana rendono la mobilità attiva più praticabile e appetibile, per cui si osserva un interesse marcato per piste ciclabili, incentivi economici e infrastrutture dedicate. Al contrario, per il campione totale e per gli studenti pendolari il fattore dominante è l'impossibilità strutturale: oltre metà del campione non è disposto a cambiare, confermando che distanza e tempi costituiscono barriere quasi non negoziabili. La tabella rende evidente che la mobilità attiva è un'opzione realistica solo per chi vive a Urbino o nelle immediate vicinanze e che interventi infrastrutturali possono incidere solo su una porzione specifica dell'utenza.

**Tabella 16. Rispondenti che si sono detti disponibili a utilizzare maggiormente mobilità attiva (piedi, bici, monopattino) in presenza di uno o più dei fattori di seguito (risposte multiple consentite fino a 3; solo rispondenti che non usano mobilità attiva) – Confronto fra studenti non pendolari (n 364), studenti (n 1282) e campione generale.**

Fattore di cambiamento	TOT (%)	Corpo studentesco (%)	Studenti non pendolari (%)
Più piste ciclabili dedicate	22.0	22.1	39.6
Più corsie ciclabili su strada	8.8	8.9	14.0
Migliore manutenzione dei percorsi ciclabili	6.1	6.9	14.0
Più aree verdi lungo il tragitto	6.3	8.5	15.4
Incentivo all'acquisto di bici	10.9	9.8	17.6
Incentivo chilometrico per mobilità attiva	12.3	14.2	25.6
Facilitazioni nel trasporto della bici su mezzo pubblico	5.3	6.2	4.4
Presenza punti ricarica per mezzi elettrici	5.1	4.8	6.3
Presenza di spogliatoi o docce in università	6.3	5.2	6.0
Migliori e più sicuri parcheggi per bici	8.3	10.1	18.7
Riduzioni parcheggi auto o maggiore tariffazione	5.1	6.9	9.6
Altro	6.9	5.8	4.4
Nessuno dei fattori precedenti	51.1	48.2	22.8

La Tabella 17 confronta la propensione all'uso del trasporto pubblico tra studenti pendolari, studenti in generale e l'intero campione.

Tra i pendolari, la disponibilità a utilizzare in misura maggiore il trasporto pubblico cresce sensibilmente quando si fa riferimento a incentivi economici, maggiore frequenza e riduzione dei tempi di percorrenza. Questa categoria, infatti, vive quotidianamente i limiti del servizio ed è anche quella che avrebbe più da guadagnare da un potenziamento dell'offerta. Risulta particolarmente rilevante la do-

manda di minore affollamento e maggiore pulizia, molto superiore a quella del campione generale: due fattori che influiscono fortemente sul livello di qualità quotidiana del viaggio. Le misure disincentivanti legate ai parcheggi, invece, rimangono marginali anche per i pendolari, confermando che il ricorso all'auto non è tanto una scelta di comfort quanto una necessità logistica. In definitiva, la Tabella indica chiaramente quali leve potrebbero rendere il trasporto pubblico più competitivo su tratte brevi e medie.

**Tabella 17. Rispondenti che si sono detti disponibili a utilizzare maggiormente trasporto pubblico in presenza di uno o più dei fattori di seguito (risposte multiple consentite fino a 3; solo rispondenti che non usano trasporto pubblico) - Confronto fra studenti pendolari (n. 249), studenti (n. 1.143) e campione generale.**

Fattore di cambiamento	TOT (%)	Corpo studentesco (%)	Studenti pendolari a corto raggio (%)
Riduzione dei posti per parcheggio auto	4.0	4.5	3.2
Aumento costo del parcheggio auto	3.5	4.1	2.8
Maggiore frequenza del trasporto pubblico	38.7	35.1	37.0
Incentivazione economica all'uso dei mezzi pubblici	36.8	39.3	44.6
Tempi di spostamento più contenuti	35.2	34.8	41.4
Linea diretta a disposizione	29.2	29.1	28.9
Maggiore vicinanza della fermata di partenza	11.1	11.3	12.4
Migliore comodità dell'attesa alla fermata	9.9	10.8	10.8
Minor affollamento	10.8	13.7	23.3
Maggiore pulizia	5.9	7.7	8.8
Altro	4.8	4.0	2.8
Nessuno dei fattori precedenti	19.6	18.3	16.1

### 3.2.2 Mobilità del personale

La Tabella 18 descrive i cluster di mobilità del Personale Tecnico-Amministrativo (PTA).

**Tabella 18. Frequenza assolute e relative dei vari cluster e centri (medie) delle variabili utilizzate per l'analisi con specifico riferimento a rispondenti appartenenti al personale tecnico-amministrativo.**

Cluster	n.	%	% tratto in auto (media)	% tratto in treno (media)	% tratto in autobus (media)
Monomodale auto-centrico	211	62.6	96.3	0.0	0.0
Multimodale auto-prevalente	23	6.8	53.9	0.0	1.7
Monomodale autobus-centrico	17	5.0	0.3	0.0	87.7
Multimodale mezzi pubblici	1	0.3	.	.	.
Monomodale micromobilità	85	25.2	5.0	0.0	0.7
TOTALE	337	100.0	65.2	0.3	5.0

L'aspetto più evidente è l'elevatissima incidenza del cluster monomodale auto-centrico, che coinvolge oltre il 60% del personale. Si tratta di un dato atteso, considerando che il PTA effettua spostamenti quotidiani verso l'Università e dispone tipicamente di orari di lavoro meno flessibili rispetto al corpo docente. La micromobilità rappresenta l'unica alternativa significativa (25%), ma verosimilmente limitata a chi risiede nel centro urbano. L'uso del trasporto pubblico risulta marginale, probabilmente per la scarsa compatibilità tra orari dei bus e orari di servizio. La Tabella delinea quindi un gruppo fortemente dipendente dall'auto privata, con scarsa diversificazione modale e una mobilità quotidiana rigida che lascia poco spazio a modalità più sostenibili.

La Tabella 19 mostra un quadro differenziato per il personale docente e di ricerca. Pur mantenendo una forte predominanza dell'auto privata, emergono alcune peculiarità: la quota di docenti che utilizza

modalità multimodali con mezzi pubblici (circa il 10%) è molto più elevata rispetto al PTA, probabilmente perché molti docenti risiedono fuori provincia e combinano treno e autobus per raggiungere Urbino. La micromobilità rappresenta una quota più elevata rispetto al PTA, segnale di una maggiore residenzialità urbana o di spostamenti più sporadici. Nel complesso, il corpo docente è meno rigido nelle abitudini di mobilità e presenta un ventaglio modale più ampio, ma l'auto rimane comunque la modalità dominante.

**Tabella 19. Frequenza assolute e relative dei vari cluster e centri (medie) delle variabili utilizzate per l'analisi con specifico riferimento a rispondenti appartenenti al personale docente e di ricerca.**

Cluster	n.	%	% tratto in auto (media)	% tratto in treno (media)	% tratto in autobus (media)
Monomodale auto-centrico	335	63.0	98.9	0.2	0.1
Multimodale auto-prevalente	20	3.8	55.1	0.0	14.5
Monomodale autobus-centrico	36	6.8	1.2	1.9	90.4
Multimodale mezzi pubblici	51	9.6	1.2	78.6	23.7
Monomodale micromobilità	90	16.9	2.6	0.8	0.7
TOTALE	532	100.0	65.0	7.9	9.1

La Tabella 20 approfondisce le differenze negli schemi di mobilità tra le diverse figure professionali e contrattuali del personale docente e di ricerca.

**Tabella 20. Frequenze relative degli schemi di mobilità del personale docente e di ricerca per posizione lavorativa (n 532) e tipo di contratto (n 311).**

Posizione/Contratto	Monomodale autocentrico	Multimodale auto-prevalente	Monomodale autobus-centrico	Multimodale mezzi pubblici	Monomodale micromobilità
Associati, ordinari	67.4	3.9	6.6	7.2	14.9
Ricercatori	62.6	3.3	2.2	14.3	17.6
Docenti a contratto	62.7	5.1	2.5	9.3	20.3
Assegnisti	63.2	5.3	5.3	11.8	14.5
Dottorandi	51.5	0.0	22.7	7.6	18.2
A tempo determinato	60.4	6.5	5.0	12.2	15.8
A tempo indeterminato	65.7	3.5	4.6	7.0	19.2
TOT	63.3	4.8	4.8	9.3	17.7

I professori ordinari e associati sono molto auto-centrici, con un uso quasi esclusivo dell'auto, probabilmente per ragioni di distanza, disponibilità economica e carichi di lavoro distribuiti su più sedi. I ricercatori e i dottorandi mostrano una maggiore diversificazione: i dottorandi, in particolare, fanno un uso più frequente dell'autobus, riflettendo condizioni economiche più limitate e una maggiore residenzialità in prossimità dell'università. Le categorie a tempo determinato o con contratti meno stabili mostrano una maggiore propensione alla multimodalità. La mobilità, dunque, riflette anche la struttura gerarchica dell'Ateneo e le risorse a disposizione delle diverse figure.

La Tabella 21 analizza le ragioni dichiarate dai dipendenti per l'utilizzo dell'auto privata. Tre motivazioni emergono come dominanti: carenza di alternative, condizioni del percorso e preferenze personali. Per il personale docente la carenza del trasporto pubblico pesa di più, probabilmente a causa delle tratte più lunghe e dell'assenza di linee dirette. Per il PTA, invece, incidono maggiormente la regolarità degli orari e la necessità di minimizzare i tempi di percorrenza. È in-

interessante notare che oltre un terzo dei dipendenti indica la mobilità frammentata come fattore rilevante: spostamenti intermedi, accompagnamento di familiari, trasferimenti tra sedi e commissioni quotidiane rendono l'auto la soluzione più flessibile. Nel complesso, le motivazioni riflettono vincoli strutturali più che meri elementi di comfort.

**Tabella 21. Frequenze assolute e relative delle ragioni dichiarate da rispondenti afferenti al personale dipendente riguardo l'uso dell'auto privata (risposte multiple ammesse).**

Ragioni uso dell'auto	PTA	Personale docente e di ricerca	TOT dipendenti	dipendenti Campus Mattei	TOT
Preferenza personale	98 39.7	149 40.8	247 40.4	35 34.3	561 46.6
Condizioni del percorso	127 51.4	171 46.8	298 48.7	55 53.9	599 49.6
Carenza di alternative	120 48.6	225 61.6	345 56.4	65 63.7	675 55.8
Mobilità frammentata	94 38.1	112 30.7	206 33.7	40 29.3	323 26.7
TOT	247 100.0	365 100.0	612 100.0	102 100.0	1209 100.0

La Tabella 22 esplora la propensione a utilizzare maggiormente la mobilità attiva tra personale tecnico-amministrativo e personale docente. Entrambi i gruppi mostrano una disponibilità limitata, ma il PTA risulta leggermente più ricettivo all'introduzione di piste ciclabili e incentivi economici. Per il personale docente la resistenza al cambiamento è più elevata, probabilmente a causa delle distanze maggiori e della minore praticabilità dei percorsi. In entrambi i gruppi oltre metà degli intervistati dichiara che nessun fattore li convincerebbe a cambiare: un dato che evidenzia l'importanza di interventi non solo infrastrutturali ma anche culturali e organizzativi. La mobilità attiva è percepita come realistica solo per chi vive vicino all'università e affronta percorsi brevi e sicuri.

**Tabella 22. Rispondenti che si sono detti disponibili a utilizzare maggiormente mobilità attiva (piedi, bici, monopattino) in presenza di uno o più dei fattori di seguito (risposte multiple consentite fino a 3; solo rispondenti che non usano mobilità attiva) – Focus su PTA (n. 312) e personale docente e di ricerca (n. 497).**

Fattore di cambiamento	PTA (%)	Personale docente e di ricerca (%)	TOT dipendenti (%)	TOT (%)
Più piste ciclabili dedicate	26.0	19.1	21.8	22.0
Più corsie ciclabili su strada	11.2	7.2	8.8	8.8
Migliore manutenzione dei percorsi ciclabili	4.2	5.4	4.9	6.1
Più aree verdi lungo il tragitto	1.9	3.2	2.7	6.3
Incentivo all'acquisto di bici	17.9	9.0	12.5	10.9
Incentivo chilometrico per mobilità attiva	10.6	8.5	9.3	12.3
Facilitazioni nel trasporto della bici su mezzo pubblico	3.5	4.2	4.0	5.3
Presenza punti ricarica per mezzi elettrici	7.7	4.2	5.6	5.1
Presenza di spogliatoi o docce in università	10.3	6.8	8.2	6.3
Migliori e più sicuri parcheggi per bici	6.4	4.6	5.3	8.3
Riduzioni parcheggi auto o maggiore tariffazione	2.6	2.0	2.2	5.1
Altro	6.4	10.1	8.6	6.9
Nessuno dei fattori precedenti	50.3	59.2	55.8	51.1

La Tabella 23 indaga la propensione ad aumentare l'uso del trasporto pubblico tra personale tecnico-amministrativo e personale docente. La domanda principale riguarda la frequenza del servizio, indicata come leva strategica da entrambi i gruppi. Il personale docente è quello più sensibile a incrementi dell'offerta (47%), confermando una maggiore dipendenza dai mezzi pubblici nelle tratte interurbane. Anche gli incentivi economici risultano importanti, soprattutto per il Personale Tecnico-Amministrativo, mentre misure disincentivanti come la riduzione dei parcheggi o l'aumento delle tariffe non emergono come soluzioni efficaci. Il fattore più ostati-

vo rimane il tempo di percorrenza: entrambi i gruppi sottolineano come i mezzi pubblici, pur migliorati, siano difficilmente competitivi con l'auto. La Tabella suggerisce quindi che l'unico vero driver di cambiamento sarebbe un potenziamento sostanziale del servizio, in termini sia di frequenza sia di efficienza complessiva.

**Tabella 23. Rispondenti che si sono detti disponibili a utilizzare maggiormente trasporto pubblico in presenza di uno o più dei fattori di seguito (risposte multiple consentite fino a 3; solo rispondenti che non usano trasporto pubblico) - Focus su PTA (n 310) e personale docente e di ricerca (n 464).**

Fattore di cambiamento	PTA (%)	Personale docente e di ricerca (%)	TOT dipendenti (%)	TOT (%)
Riduzione dei posti per parcheggio auto	3.2	2.8	3.0	4.0
Aumento costo del parcheggio auto	2.6	2.6	2.6	3.5
Maggiore frequenza del trasporto pubblico	39.0	47.4	44.1	38.7
Incentivazione economica all'uso dei mezzi pubblici	36.8	30.4	32.9	36.8
Tempi di spostamento più contenuti	28.4	40.7	35.8	35.2
Linea diretta a disposizione	22.3	33.8	29.2	29.2
Maggiore vicinanza della fermata di partenza	10.3	11.4	11.0	11.1
Migliore comodità dell'attesa alla fermata	9.0	8.2	8.5	9.9
Minor affollamento	5.2	7.3	6.5	10.8
Maggiore pulizia	2.6	3.9	3.4	5.9
Altro	5.8	6.2	6.1	4.8
Nessuno dei fattori precedenti	25.8	19.0	21.7	19.6



## 4. Conclusioni

L'indagine condotta presso l'Università degli Studi di Urbino Carlo Bo ha evidenziato una mobilità frammentata e una limitata efficacia del trasporto pubblico, soprattutto su tratte interprovinciali, che contribuiscono a determinare una forte dipendenza dal trasporto privato per raggiungere l'Ateneo, da parte sia del personale sia della componente studentesca. L'insieme di questi elementi pone sfide significative alla sostenibilità ambientale e anche all'equità nell'accesso all'istruzione universitaria.

La dominanza dell'auto è favorita dalla comodità del mezzo, dalla mancanza di alternative credibili su molte tratte e dall'utilizzo di modalità di carpooling per il trasporto di altre persone. Il trasporto pubblico è poco utilizzato, penalizzato da costi ritenuti eccessivi, tempi di percorrenza incompatibili con le esigenze degli individui, affollamento e assenza di linee dirette. La micromobilità è ritenuta praticabile solo per chi risiede nel centro urbano, anche a causa della carenza di infrastrutture ciclabili sicure. Inoltre, gli spostamenti sono frammentati e includono l'accompagnamento di altre persone, commissioni personali e cambi di mezzo.

In sintesi, analizzando le determinanti delle scelte di modalità di trasporto si osserva che il possesso dell'auto è il fattore più rilevante nella scelta modale. Altri elementi significativi sono l'età (i più giovani usano di più il trasporto pubblico), il ruolo (il PTA è molto auto-centrico) e la provenienza (chi risiede a Urbino è più propenso alla micromobilità). La condivisione del viaggio riduce la probabilità di usare mezzi pubblici, suggerendo che il carpooling rappresenta una strategia di compromesso tra sostenibilità e comodità.

A fronte dei risultati dello studio, è possibile delineare una serie di raccomandazioni strategiche per promuovere una mobilità universitaria che sia più sostenibile, equa e funzionale allo sviluppo del territorio di riferimento per l'Ateneo di Urbino.

In primo luogo è da sottolineare l'importanza del potenziamento del trasporto pubblico che rappresenta un'importante leva per

offrire una mobilità alternativa all'automobile privata che risulti attraente per la comunità universitaria. Tale potenziamento richiede una interlocuzione con le istituzioni responsabili della pianificazione del trasporto pubblico locale, con l'obiettivo di valutare un rafforzamento delle linee extra-urbane (in particolare da/verso Pesaro, Fano, Rimini e Ancona, entroterra umbro-marchigiano), l'introduzione di linee dirette e la predisposizione di orari compatibili con le esigenze universitarie, in grado di favorire anche l'integrazione tra mezzi di trasporto diversi. Inoltre, occorre definire e finanziare fondi per l'incentivazione economica dell'uso del trasporto pubblico, anche attraverso la stipula di specifiche convenzioni, sull'esempio di altre amministrazioni locali/regionali italiane.

Un'altra opzione potrebbe essere rappresentata dall'acquisto di una navetta da parte dell'Ateneo, per sopperire alle esigenze di spostamento (anche intra-Ateneo) del personale e di studenti.

Riguardo alla promozione della mobilità attiva, si sottolinea l'importanza della realizzazione di piste e percorsi ciclabili sicuri, soprattutto nel comune di Urbino (a partire dal collegamento tra collegi e sedi universitarie). Ma considerando la conformazione geografica della città di Urbino, un obiettivo di questo tipo richiede anche l'incentivazione all'acquisto di biciclette e mezzi elettrici, oltre che la fornitura di elementi accessori quali rastrelliere, punti di ricarica e spogliatoi nei plessi universitari.

Chiaramente, per favorire le modalità di trasporto più sostenibili ed eque anche nel breve periodo, occorre disincentivare l'uso dell'auto privata e, al più, favorire l'uso condiviso dell'automobile. Nel primo caso, oltre a campagne di sensibilizzazione, è da valutare un'interlocuzione con il Comune di Urbino per una politica di tariffe di parcheggio più dinamica e personalizzata, che incentivi la mobilità sostenibile. Per favorire l'uso condiviso dell'automobile, invece, si dovrebbe puntare sul potenziamento del carpooling mediante la diffusione di strumenti digitali (ad esempio, app dedicate), per facilitare l'incontro tra domanda e offerta di trasporto su specifiche tratte e in specifici orari.

È importante sottolineare, in ogni caso, che la mobilità sostenibile non è solo una questione tecnica, ma una sfida culturale e

organizzativa. L'Università di Urbino, in quanto attore territoriale strategico, può svolgere un ruolo guida nella promozione di pratiche virtuose, contribuendo alla transizione ecologica e alla giustizia spaziale. A questo proposito, il presente report rappresenta un contributo essenziale per avviare la costruzione di un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) integrato, partecipato e orientato alla sostenibilità, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, oltre che del Piano Strategico di Ateneo 2024-2026.



## Appendice - Questionario

Il questionario somministrato è stato sviluppato a partire dal modello condiviso dalla Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile (RUS), integrato dal gruppo di lavoro dell'Università di Urbino. È stato strutturato in 11 sezioni, con 121 domande, e somministrato online tramite *LimeSurvey* tra giugno e ottobre 2024.

### **Sezioni principali:**

- A-C: Dati sociodemografici, ruolo universitario, residenza/domicilio.
- D-F: Schemi di mobilità, mezzi utilizzati, tratte, frequenza.
- G-H: Motivazioni, soddisfazione, propensione al cambiamento.
- I-J: Sezioni specifiche per docenti/ricercatori e personale tecnico-amministrativo.
- K: Domande aperte e osservazioni finali.

Il presente questionario è promosso dall'Università di Urbino in collaborazione con la Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile (RUS). Il suo scopo è quello di indagare le abitudini di mobilità di studentesse, studenti e di tutto il personale nei loro spostamenti verso l'Università. I dati verranno analizzati in forma esclusivamente aggregata e utilizzati per la stesura del Piano Spostamenti Casa Lavoro dell'Università di Urbino, che sarà successivamente reso pubblico, nonché per scopi di ricerca. Il rispetto della privacy dei/delle partecipanti è pienamente garantito. Il questionario è stato predisposto in modo da non raccogliere dati personali che identifichino in maniera diretta i/le partecipanti e in conformità con le principali norme europee, nazionali e dell'Ateneo.

I/le partecipanti possono interrompere l'indagine in qualsiasi momento. La durata complessiva per la compilazione del questionario è compresa tra 15 e 25 minuti. Si segnala, inoltre, che la compilazione da dispositivi mobili può comportare alcuni problemi di visualizzazione, per cui si consiglia di utilizzare il PC, se possibile. Attenzione: Se si desidera interrompere e recuperare il sondaggio in un secondo momento, è possibile farlo cliccando sul pulsante "Riprendere più tardi", situato nell'angolo in alto a destra. Nella pagina che si aprirà, si dovranno inserire un nome utente (preferibilmente diverso dal proprio nome, se si vuole garantire il pieno anonimato), una password e un eventuale indirizzo mail a cui ricevere le credenziali (l'indirizzo non viene salvato dal sistema). Dopo aver salvato, è possibile chiudere la pagina e recuperare le proprie risposte in un secondo momento cliccando sul pulsante "Caricare il questionario incompleto" nella prima pagina del sondaggio, inserendo il nome utente e la password.

Con \* sono indicate le domande condizionate a risposte precedenti.

## SEZIONE A: Chi sono, dove vivo

**A1.** Qual è il suo ruolo all'interno dell'Università?

- Personale tecnico, amministrativo e bibliotecario
- Studente/ssa (escluso dottorando/a)
- Professore/ssa ordinario o associato
- Ricercatore o ricercatrice (rtdA, rtdB, RTT, a tempo indeterminato)
- Docente a contratto
- Assegnista di ricerca, assegnista, collaboratore o collaboratrice di ricerca
- Dottorando/a di ricerca o specializzando/a
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**A2.** Qual è la sua età? \_\_\_\_\_

**A3.** Con quale genere si identifica?

- Femmina
- Maschio
- Non binario
- Preferisco non rispondere

**A4.** In quale Comune risiede? \_\_\_\_\_

**A5.** Il Comune sopra indicato coincide con quello di domicilio?

- Sì
- No

**\*A6.** In quale Comune ha il suo domicilio?

\_\_\_\_\_

**\*A7.** Ha un altro luogo di domicilio temporaneo, diverso da quelli specificati sopra, che utilizza quando si reca in università (es. albergo, studentato, casa di un parente o un amico, ecc.)?

- Sì
- No

**\*A8.** Dove si trova questo luogo di domicilio temporaneo?

- Urbino centro (dentro le mura)
- Urbino fuori dalle mura
- Fuori Urbino

**\*A9.** Quanto spesso utilizza questo luogo di domicilio temporaneo come punto di appoggio nei suoi spostamenti verso l'Università? *Faccia riferimento ai periodi di maggiore frequentazione (ad es. didattica, lezioni, ecc.).*

- Meno di un giorno a settimana
- Un giorno a settimana
- Due giorni a settimana
- Tre giorni a settimana
- Quattro giorni a settimana
- Cinque o più giorni a settimana

**A10.** Qual è il suo contesto abitativo attuale? *Il contesto abitativo si riferisce al luogo dal quale si sposta normalmente per recarsi in Università.*

- Abito da solo/a
- Abito con altre persone
- Preferisco non rispondere

**A11.** Chi sono i componenti del suo contesto abitativo attuale? *Risposta multipla.*

- Il/la partner
- Figli/e
- Genitori
- Altri parenti
- Amici o colleghi di università
- Preferisco non rispondere
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**\*A12.** Nella sua organizzazione familiare, quale soggetto e/o ente rappresenta mediamente il principale punto di riferimento nella gestione di figli/e? *Risposta multipla.*

- Io in prima persona
- Il/La mia partner
- Altri familiari
- Strutture scolastiche assistenziali (asili, doposcuola, ecc.)
- Amici
- Babysitter
- Nessuno
- Preferisco non rispondere
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**A13.** Qual è la distanza fra il suo domicilio e la fermata dei mezzi pubblici più ragionevole per raggiungere l'Università? In caso non utilizzi mezzi pubblici nel suo spostamento verso l'Università, cerchi comunque di rispondere con riferimento alla fermata potenzialmente più vicina. *Mezzi pubblici sono considerati bus, treno o altro mezzo specifico.*

- Entro 500m
- Tra 500m e 1km
- Tra 1 e 2km
- Tra 2 e 5km
- Oltre 5 km
- Non saprei

#### **SEZIONE B: La mia università: dove e quando**

**B1.** Quale sede universitaria frequenta maggiormente?

- Urbino centro (all'interno della ZTL)
- Urbino centro (all'esterno della ZTL)
- Urbino Campus Mattei / ex Sogesta
- Urbino, Sede di Scienze Motorie (loc. Sasso)
- Fano
- Pesaro (corsi interateneo)

**B2.** Qual è la frequenza settimanale tipica del suo viaggio dal domicilio verso l'Università? *Se è studente o docente, faccia riferimento ai periodi di attività didattica.*

- Meno di una volta a settimana
- Una volta a settimana
- Due volte a settimana
- Tre volte a settimana
- Quattro volte a settimana
- Cinque o più volte a settimana

**\*B3.** Qual è la frequenza settimanale tipica del viaggio dal suo domicilio verso l'Università nei periodi in cui non si svolge l'attività didattica?

- Meno di una volta a settimana
- Una volta a settimana
- Due volte a settimana
- Tre volte a settimana

- Quattro volte a settimana
- Cinque o più volte a settimana

**B4.** Qual è la frequenza tipica mensile con cui si sposta tra residenza e domicilio?

- Mai o meno di una volta al mese
- Una volta al mese
- Due volte al mese
- Tre o quattro volte al mese
- Cinque o più volte al mese

**B5.** A che ora parte solitamente dal suo domicilio per recarsi in Università?

\_\_\_\_\_

**B6.** A che ora esce solitamente dall'Università alla fine della sua giornata di lavoro o studio? \_\_\_\_\_

**B7.** Indicativamente, quanto è distante in chilometri la sua residenza dall'Università?

\_\_\_\_\_

**\*B8.** Indicativamente, quanto è distante in chilometri il suo domicilio dall'Università?

\_\_\_\_\_

**B9.** Quanto tempo impiega in minuti per raggiungere l'Università dal suo domicilio?

\_\_\_\_\_

**B10.** Approssimativamente, quanto del suo percorso dal domicilio all'Università può essere effettuato su una pista ciclo-pedonale sicura?

- Nessuno
- Meno della metà
- Circa la metà
- Più della metà
- Tutto
- Non so

**B11.** Come valterebbe complessivamente l'intensità del traffico veicolare sul percorso fra il suo domicilio e l'Università?

- Molto tranquillo, nessun pericolo reale
- Un po' trafficato, pedoni e ciclisti devono fare attenzione
- Il traffico è intenso e/o veloce,

camminare e andare in bicicletta è piuttosto pericoloso

### SEZIONE C: I miei mezzi di trasporto

**C1.** Quale dei seguenti mezzi di trasporto privato possiede, o sono disponibili in famiglia e avrebbe la possibilità di utilizzare per recarsi in Università? *Risposta multipla. Consideri i mezzi che potrebbe utilizzare, anche se non li utilizza abitualmente*

- Auto a benzina/diesel
- Auto a GPL/metano
- Auto ibrida senza presa per la ricarica elettrica
- Auto ibrida con presa per la ricarica elettrica
- Auto completamente elettrica a batteria
- Motocicletta o scooter
- Bicicletta
- Bicicletta pieghevole
- Bicicletta elettrica
- Bicicletta elettrica pieghevole
- Monopattino elettrico
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**C2.** Possiede abbonamenti a servizi di trasporto? *Ad es. tpl, treno, integrato tpl + treno, servizi di sharing*

	Settimanale	Mensile	Semestrale	Annuale	No
Trasporti urbani	.	.	.	.	.
Trasporti extraurbani su gomma	.	.	.	.	.
Treno	.	.	.	.	.
Integrato urbani + extraurbani	.	.	.	.	.
Servizi di sharing	.	.	.	.	.

### SEZIONE D: Come mi sposto abitualmente

**D1.** Di quante diverse tratte si compone il suo spostamento dal domicilio verso l'Università?

*Per "tratta" si intende una parte del tragitto effettuato con una certa modalità o mezzo di trasporto, incluse eventuali tratte a piedi per più di 5 minuti. Attenzione: Nel caso di trasporti pubblici, l'utilizzo di più veicoli - anche se dello stesso tipo - corrisponde*

a più tratte. Ad esempio, se si ha una coincidenza fra due treni, le tratte saranno due: treno - treno.

- Solo una
- Due
- Tre
- Quattro
- Cinque
- Sei o più

**\*D2.** Quale modalità utilizza per andare in Università dal suo domicilio?

*Attenzione: In caso le sue abitudini di mobilità cambino spesso, si riferisca soltanto alle modalità utilizzate con maggiore frequenza per recarsi in Università. Nel seguito, la voce “a piedi” include anche l’eventuale spostamento con sedia a rotelle).*

- Piedi (più di 5 minuti)
- Bus urbano o suburbano
- Bus extraurbano
- Treno
- Auto come conducente
- Auto come passeggero
- Tram/Filobus
- Metropolitana
- Moto/scooter
- Bicicletta
- Bicicletta elettrica
- Monopattino
- Monopattino elettrico
- Taxi
- Car sharing
- Bike sharing
- Scooter sharing
- Monopattino in sharing
- Navetta di Ateneo
- Ascensore urbano, funicolare o impianto a fune urbano
- Battello, traghetto
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**\*D3.** Indichi tutte le modalità utilizzate abitualmente per effettuare complessivamente

il suo spostamento per raggiungere l’Università dal domicilio. *Risposta multipla.*

*Attenzione: In caso le sue abitudini di mobilità cambino spesso, si riferisca soltanto alle modalità utilizzate con maggiore frequenza per recarsi in Università. Inoltre, il numero di mezzi NON deve superare il numero di tratte specificate per il suo viaggio. Nel seguito, la voce “a piedi” include anche l’eventuale spostamento con sedia a rotelle)*

- A piedi (più di 5 minuti)
- Bus urbano o suburbano
- Bus extraurbano
- Treno
- Auto come conducente
- Auto come passeggero
- Tram/Filobus
- Metropolitana
- Moto/scooter
- Bicicletta
- Bicicletta elettrica
- Monopattino
- Monopattino elettrico
- Taxi
- Car sharing
- Bike sharing
- Scooter sharing
- Monopattino in sharing
- Navetta di Ateneo
- Ascensore urbano, funicolare o impianto a fune urbano
- Battello/traghetto
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**\*D5-10.** Quale mezzo utilizza per la tratta iniziale nel suo spostamento domicilio - Università? *La seguente domanda si ripete sei volte, una per ogni tratta selezionata dal/la rispondente.*

- A piedi (più di 5 minuti)
- Bus urbano o suburbano
- Bus extraurbano
- Tram/Filobus
- Metropolitana
- Auto come conducente
- Auto come passeggero
- Moto/scooter

- Bicicletta
- Bicicletta elettrica
- Monopattino
- Monopattino elettrico
- Taxi
- Treno
- Car sharing
- Bike sharing
- Scooter sharing
- Monopattino in sharing
- Navetta di Ateneo
- Ascensore urbano, funicolare o impianto a fune urbano
- Battello/traghetto
- Altro

**\*D11.** Quanta è approssimativamente la percentuale di distanza percorsa in auto/moto sull'intero tragitto? \_\_\_\_\_

**\*D12.** Quanta è approssimativamente la percentuale di distanza percorsa con treno o metro sull'intero tragitto? \_\_\_\_\_

**\*D13.** Quanta è approssimativamente la percentuale di distanza percorsa in autobus o tram sull'intero tragitto? \_\_\_\_\_

**\*D14.** Che tipo di propulsione ha l'auto/moto che utilizza?

- Benzina
- Diesel
- GPL
- Metano
- Ibrida senza presa elettrica
- Ibrida con presa elettrica (plug-in)
- Solo elettrica
- Non so
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**\*D15.** Qual è lo standard di emissione (Euro) dell'auto/moto che utilizza? *Fra parentesi sono indicati gli anni di immatricolazione corrispondenti alla classe Euro.*

- Euro 0 (1992 o prima)
- Euro 1 (1993 - 1996)
- Euro 2 (1997 - 2000)
- Euro 3 (2001 - 2005)
- Euro 4 (2006 - 2010)

- Euro 5 (2011 - 1 settembre 2015)
- Euro 6 (da 1 settembre 2015 in poi)
- Non so

**\*D16.** Qual è cilindrata dell'auto/moto da lei utilizzata?

- Inferiore a 125 cc
- Fra 125 e 500 cc
- Fra 501 e 1200 cc
- Fra 1201 e 1400 cc
- Fra 1401 e 1600 cc
- Fra 1601 e 1800 cc
- Fra 1801 e 2000 cc
- Oltre 2000 cc
- Non so

**\*D17.** Qual è il numero abituale di viaggiatori sull'auto/moto oltre a lei?

- Nessuno
- 1
- 2
- 3 o più
- Preferisco non rispondere

**\*D18.** In genere, dividete le spese di viaggio?

- No
- Sì, in parti uguali
- No, prendiamo il mezzo a turno
- Preferisco non rispondere
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**\*D19.** Qual è la marca di auto o moto da lei utilizzata? \_\_\_\_\_

**\*D20.** Qual è il modello di auto o moto da lei utilizzato? \_\_\_\_\_

**\*D21.** Qual è l'anno di immatricolazione dell'auto o moto da lei utilizzata? \_\_\_\_\_

**\*D22.** Che tipologia di tratta/e di trasporto pubblico percorre generalmente?

- Regionale
- Interregionale
- Lunga percorrenza o alta velocità

**\*D23.** Possiede una patente di guida?

- Sì
- No, ma la sto prendendo o intendo prenderla a breve
- No

**D24.** Per motivi di maltempo, caldo o freddo eccessivo, cambia le sue modalità di spostamento abituali verso l'Università? *Risposta multipla.*

- Sì, in caso di maltempo
- Sì, in caso di clima molto caldo
- Sì, in caso di clima molto freddo
- No

**\*D25.** Quanti giorni all'anno circa cambia il modo di spostarsi per il maltempo o il troppo freddo?

- Meno di 10 giorni all'anno
- Fra 11 a 20 giorni all'anno
- Fra 21 e 30 giorni all'anno
- Fra 31 e 50 giorni all'anno
- Oltre 50 giorni all'anno

**\*D26.** Indichi la o le modalità utilizzate nel viaggio domicilio - Università in queste circostanze.

*Attenzione: Nel seguito, la voce "a piedi" include anche l'eventuale spostamento con sedia a rotelle).*

- A piedi (più di 5 minuti)
- Bus urbano o suburbano
- Bus extraurbano
- Tram/Filobus
- Metropolitana
- Auto come conducente
- Auto come passeggero
- Moto/scooter
- Bicicletta
- Bicicletta elettrica
- Monopattino
- Monopattino elettrico
- Taxi
- Treno
- Car sharing
- Bike sharing
- Scooter sharing

- Monopattino in sharing
- Navetta di Ateneo
- Ascensore urbano, funicolare o impianto a fune urbano
- Battello/traghetto
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**\*D27.** Quanti giorni all'anno circa cambia il modo di spostarsi per il troppo caldo?

- Meno di 10 giorni all'anno
- Fra 11 a 20 giorni all'anno
- Fra 21 e 30 giorni all'anno
- Fra 31 e 50 giorni all'anno
- Oltre 50 giorni all'anno

**\*D28.** Indichi la o le modalità utilizzate nel viaggio domicilio - Università in questa circostanza.

*Attenzione: Nel seguito, la voce "a piedi" include anche l'eventuale spostamento con sedia a rotelle).*

- A piedi (più di 5 minuti)
- Bus urbano o suburbano
- Bus extraurbano
- Tram/Filobus
- Metropolitana
- Auto come conducente
- Auto come passeggero
- Moto/scooter
- Bicicletta
- Bicicletta elettrica
- Monopattino
- Monopattino elettrico
- Taxi
- Treno
- Car sharing
- Bike sharing
- Scooter sharing
- Monopattino in sharing
- Navetta di Ateneo
- Ascensore urbano, funicolare o impianto a fune urbano
- Battello/traghetto
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**\*D29.** Ci sono soluzioni alternative a auto o moto per percorrere la porzione di tragit-

to domicilio - Università svolta con questi mezzi?

- Sì, in bus
- Sì, in treno
- Sì, con servizi di mobilità condivisa
- Sì, usando una combinazione dei precedenti e/o altri mezzi pubblici
- No
- Non mi sono informato/a

### SEZIONE E: Motivazioni e soddisfazione

**\*E1.** Per quale dei seguenti motivi utilizza l'auto nel percorso dal domicilio verso l'Università?

- Per abitudine, non ho mai cercato soluzioni alternative
- Il percorso è troppo lungo per farlo a piedi, in bici o in monopattino
- In università ci sono parcheggi auto comodi e disponibili
- Andare in auto è confortevole e comodo
- Mi trovo bene a condividere il tragitto con altre persone che abitano vicino a me o sono di strada
- Trasporto figli o familiari lungo il tragitto
- Svolgo altre commissioni o attività personali lungo il tragitto
- Minore stress (basso rischio per coincidenze perse tra mezzi pubblici, basso rischio sanitario, ecc.)
- Sicurezza stradale (minori rischi in caso di incidenti rispetto a bici/monopattino)
- In università non ci sono parcheggi sicuri per la bici/monopattino
- Il trasporto pubblico non copre questo itinerario
- Il viaggio con il trasporto pubblico richiede troppo tempo
- Il viaggio con il trasporto pubblico è troppo costoso
- Ho necessità di effettuare spostamenti fra sedi universitarie diverse
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**\*E2.** Come valuta i seguenti aspetti del servizio di bus extra-urbano nel tragitto dal suo domicilio verso l'Università?

	Estr. insodd.	Molto insodd.	Un po' insodd.	Un po' sodd.	Molto sodd.	Estr. sodd.
Frequenza corse	.	.	.	.	.	.
Livello affollamento	.	.	.	.	.	.
Affidabilità servizio	.	.	.	.	.	.
Stato delle vetture	.	.	.	.	.	.
Sicurezza	.	.	.	.	.	.
Comodità orari	.	.	.	.	.	.
Costo viaggio	.	.	.	.	.	.
Tempo percorrenza	.	.	.	.	.	.

**\*E3.** Come valuta i seguenti aspetti del servizio di bus urbano nel tragitto dal suo domicilio verso l'Università?

	Estr. insodd.	Molto insodd.	Un po' insodd.	Un po' sodd.	Molto sodd.	Estr. sodd.
Frequenza corse	.	.	.	.	.	.
Livello affollamento	.	.	.	.	.	.
Affidabilità servizio	.	.	.	.	.	.
Stato delle vetture	.	.	.	.	.	.
Sicurezza	.	.	.	.	.	.
Comodità orari	.	.	.	.	.	.
Costo viaggio	.	.	.	.	.	.
Tempo percorrenza	.	.	.	.	.	.

**\*E4.** Come valuta i seguenti aspetti del servizio di trasporto ferroviario nel tragitto dal suo domicilio verso l'Università?

	Estr. insodd.	Molto insodd.	Un po' insodd.	Un po' sodd.	Molto sodd.	Estr. sodd.
Frequenza corse	.	.	.	.	.	.
Livello affollamento	.	.	.	.	.	.
Affidabilità servizio	.	.	.	.	.	.
Stato delle vetture	.	.	.	.	.	.
Sicurezza	.	.	.	.	.	.
Comodità orari	.	.	.	.	.	.
Costo viaggio	.	.	.	.	.	.
Tempo percorrenza	.	.	.	.	.	.

**\*E5.** Come valuta i seguenti aspetti relativi all'uso della bicicletta nel tragitto dal suo domicilio verso l'Università?

	Estr. insodd.	Molto insodd.	Un po' insodd.	Un po' sodd.	Molto sodd.	Estr. sodd.
Disponibilità posteggi	.	.	.	.	.	.
Sicurezza	.	.	.	.	.	.
Qualità infrastrutture ciclistiche	.	.	.	.	.	.

### SEZIONE F: Cambiare è possibile?

**\*F1.** Cosa potrebbe motivarla ad usare con maggiore frequenza una o più forme di mobilità attiva o micromobilità (piedi, bici, bici elettrica, monopattino elettrico) nel tragitto dal suo domicilio verso l'Università? *Risposte multipli.*

*Attenzione: Se il suo spostamento domicilio - Università si compone di più tratte, prenda in considerazione solo le tratte in cui NON utilizza queste forme di mobilità.*

- La disponibilità di un percorso ciclopedonale in gran parte protetto fino all'università (pista ciclabile)
- La disponibilità di corsie ciclabili lungo le strade da utilizzare (strade miste bici-auto con segnaletica)
- Una migliore manutenzione, ergonomia e qualità dei percorsi ciclabili
- Presenza di più aree verdi sul tragitto
- Un sostanziale incentivo economico per l'acquisto di una bicicletta/e-bike/monopattino
- Un incentivo economico sotto forma di un'indennità per ogni km percorso in bici o a piedi (es. 0,25€ per km)
- Facilitazioni nel trasporto della bici sul servizio di trasporto pubblico
- Presenza di punti ricarica per mezzi elettrici in università
- Presenza all'università di spogliatoi e docce
- Migliori strutture per parcheggiare la bici in sicurezza al campus
- Riduzione dei posti o maggior tariffazione del parcheggio auto/moto/scooter presso l'università

- Nessuno dei fattori precedenti
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**\*F2.** Per quali motivi non userebbe maggiormente la mobilità attiva/micromobilità nel tragitto dal suo domicilio verso l'Università? *Risposte multipli.*

*Attenzione: Se il suo spostamento domicilio - Università si compone di più tratte, prenda in considerazione solo le tratte in cui NON utilizza queste forme di mobilità.*

- Non sono in grado, o mi viene consigliato di non camminare/andare in bici a causa delle mie condizioni fisiche/di salute
- Ci vorrebbe troppo tempo
- Sarebbe troppo lungo
- Sarebbe pericoloso a causa della microcriminalità lungo la strada
- Sarebbe pericoloso a causa delle condizioni del percorso (es. assenza di pista ciclopedonale)
- Penso che viaggiare in auto sia più consono al mio stile di vita
- Penso che viaggiare in auto sia più comodo
- Il viaggio con i mezzi pubblici è più rapido e/o economico
- Devo portare altre persone con me mentre sono in viaggio
- Camminare/andare in bici mi fa sudare e arrivo stanco a destinazione
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**\*F3.** Cosa potrebbe motivarla ad usare con maggiore frequenza una o più forme di trasporto pubblico nel suo spostamento dal domicilio verso l'Università? *Risposte multipli.*

*Attenzione: Se il suo spostamento domicilio - Università si compone di più tratte, prenda in considerazione solo le tratte in cui NON utilizza queste forme di mobilità.*

- Riduzione dei posti auto/moto/scooter presso la sede universitaria
- Tariffazione/aumento tariffazione del parcheggio presso la sede universitaria

- Maggiore frequenza nel passaggio dei mezzi pubblici
- Incentivazione economica (sconti sugli abbonamenti, ecc.)
- Tempi di spostamento più contenuti
- Disporre di una linea diretta senza necessità di coincidenze sul mio tragitto
- Maggiore vicinanza della fermata di partenza a casa
- Migliore comodità dell'attesa alla fermata (es. pensilina coperta, sicura e dotata di sedute)
- Minor affollamento
- Maggiore pulizia
- Nessuno dei precedenti
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**\*F4.** Per quali motivi non userebbe maggiormente il trasporto pubblico nel tragitto dal suo domicilio verso l'Università? *Risposte multipli.*

*Attenzione: Se il suo spostamento domicilio - Università si compone di più tratte, prenda in considerazione solo le tratte in cui NON utilizza queste forme di mobilità.*

- Ci vorrebbe comunque troppo tempo
- Sarebbe pericoloso a causa della microcriminalità sui mezzi e lungo la strada
- Penso che viaggiare in macchina/ scooter o moto sia più in sintonia con il mio stile di vita
- Penso che viaggiare in macchina/ scooter o moto sia più comodo
- Devo portare con me altre persone mentre sono in viaggio
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**\*F5.** Cosa potrebbe motivarla ad usare con maggiore frequenza una o più forme di mobilità condivisa (sharing mobility) nel tragitto dal suo domicilio verso l'Università? *Risposte multipli.*

*Attenzione: Se il suo spostamento domicilio - Università si compone di più tratte, prenda*

*in considerazione solo le tratte in cui NON utilizza queste forme di mobilità.*

- Un maggior numero di mezzi disponibili, dato che di solito non si trovano facilmente
- L'attivazione di servizi di sharing che mi interessano nel comune di partenza o in quello di destinazione
- L'esistenza di sconti significativi per universitari, dato che le tariffe di mercato sono elevate
- Un migliore grado di manutenzione dei mezzi, che spesso sono guasti o malfunzionanti
- Un'integrazione delle interfacce di utilizzo (app) dei mezzi dei diversi gestori, semplificando l'accesso e l'uso dei mezzi
- L'esistenza di parcheggi riservati a chi utilizza un'app di sharing mobility
- Nessuno dei precedenti
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**\*F6.** Per quali motivi non userebbe maggiormente la mobilità condivisa nel tragitto dal suo domicilio verso l'Università? *Risposte multipli.*

*Attenzione: Se il suo spostamento domicilio - Università si compone di più tratte, prenda in considerazione solo le tratte in cui NON utilizza queste forme di mobilità.*

- Devo portare con me altre persone mentre sono in viaggio e con lo sharing non riesco
- La ricerca e l'accesso ai mezzi sono comunque scomodi rispetto all'uso di un mezzo proprio
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**F7.** Quanto sarebbe interessato/a all'attivazione di una applicazione di Car Pooling dedicata esclusivamente a studenti e personale universitario Uniurb che consentirà di condividere l'auto con qualcuno che abita vicino a lei e che frequenta la sua sede uni-

versitaria in orari compatibili? (1 “per nulla interessato”; 5 “molto interessato”)

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

**F8.** Dia un voto da 1 a 10 al livello di sostenibilità dei suoi spostamenti domicilio - Università.

*Esempio: “Per nulla sostenibile” identifica una situazione in cui lo spostamento avviene solo su mezzi individuali a combustibile fossile; “Del tutto sostenibile” identifica una situazione in cui lo spostamento ha emissioni zero.*

- 1 (per nulla sostenibile)
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10 (del tutto sostenibile)

**F9.** Dia un voto da 1 a 10 al livello di sostenibilità delle sue azioni quotidiane (es. relative ad altri spostamenti, alla raccolta differenziata dei rifiuti, alla riduzione dei consumi idrici, energetici, ecc.).

- 1 (per nulla sostenibile)
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10 (del tutto sostenibile)

**F10.** Sarebbe propenso a modificare almeno in parte le sue abitudini di spostamen-

to domicilio - Università per rendere la sua mobilità più sostenibile?

- Sì
- No

**SEZIONE G: MAAS**

**G1.** Durante lo spostamento verso l'università, usa lo smartphone per controllare lo stato del traffico o eventuali ritardi dei servizi di trasporto pubblico?

- Mai
- Raramente
- A volte
- Spesso
- Sempre

**G2.** Ha mai sentito parlare di Mobility-as-a-Service (MaaS)?

*Il MaaS mediante una app per cellulare permette di: a) trovare soluzioni di viaggio combinando più modi di trasporto; b) acquistare i servizi offerti con un unico account o singola transazione - anche se forniti da diversi operatori; c) monitorare in tempo reale l'andamento del viaggio*

- Sì
- No

**G3.** Quanto ritiene importante che un'App MaaS integri i seguenti servizi di mobilità per effettuare i suoi spostamenti?

	Per niente	Poco	Abbastanza	Molto	Non so
Treno	.	.	.	.	.
Trasporto pubblico locale	.	.	.	.	.
Taxi	.	.	.	.	.
Bici/ monopattini in sharing	.	.	.	.	.
Auto/scooter in sharing	.	.	.	.	.
Parcheggi di interscambio	.	.	.	.	.

**G4.** Quanto ritiene importante che un'App MaaS includa le seguenti funzionalità per effettuare i suoi spostamenti quotidiani?

	Per niente	Poco	Abbastanza	Molto	Non so
Ricerca soluzioni di viaggio combinando più modi di trasporto					
Acquisto servizi offerti con unico account e transizione					
Acquisto abbonamento integrati a prezzi scontati					
Monitoraggio tempo reale andamento viaggio					

**G5.** Se fosse disponibile tale pacchetto integrato, sarebbe disposto a pagarlo?

- In realtà non sono comunque interessato
- Dovrebbe permettermi di risparmiare rispetto a quanto spendo ora per andare in università
- Dovrebbe costare al massimo quanto spendo ora
- Data la maggiore funzionalità, sarei disposto a spendere anche un po' di più di quanto spendo ora

**\*SEZIONE H: Domande per soli studenti, studentesse e dottorandi/e**

**H1.** A che tipo di corso di laurea è iscritto/a?

- Triennale
- Magistrale
- Magistrale a ciclo unico

**\*H2.** A quale corso di studio è iscritto/a?  
\_\_\_\_\_ (triennali)

**\*H3.** A quale corso di studio è iscritto/a?  
\_\_\_\_\_ (magistrali)

**\*H4.** A quale corso di studio è iscritto/a?  
\_\_\_\_\_ (magistrali ciclo unico)

**\*H5.** A quale corso di dottorato è iscritto/a?  
\_\_\_\_\_

**H6.** A quale anno accademico è attualmente iscritto?

- Primo
- Secondo
- Terzo
- Quarto
- Quinto
- Sono fuori corso

**H7.** Lei è titolare di una borsa di studio?

- Sì
- No

**H8.** Quale attività svolge prevalentemente?

- Studio (svolgo al massimo lavori saltuari)
- Studio e lavoro (lavoro part-time)
- Lavoro (studio nel tempo libero)

**\*H9.** Ha frequentato anche il corso di laurea triennale presso l'Università degli Studi di Urbino?

- Sì
- No

**H10.** Cosa ha influito maggiormente sulla sua decisione di proseguire gli studi magistrali all'Università di Urbino?

- Era presente il corso di studi magistrale che mi interessava
- Questioni logistiche
- Mi sono trovato bene
- Non ho passato il test di ingresso ad altri Atenei
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**H11.** Lei è iscritto/a ad un corso di studi part-time o full-time?

- Part-time
- Full-time

**H12.** Ha frequentato, in media, almeno il 50% delle lezioni previste dal corso di studi dell'anno accademico a cui è iscritto?

- Sì
- No
- Non so

**H13.** Come gestisce abitualmente i tempi fra una lezione e l'altra quando si trova ad Urbino?

- Vado in biblioteca
- Vado in aula studio
- Resto in altri spazi all'interno dell'università
- Torno a casa
- Mi reco in un bar o altro luogo privato
- Sto all'aperto o in un luogo pubblico
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**\*H14.** Per quale ragione non utilizza gli spazi dell'Università in questi intervalli di tempo?

- Sono troppo affollati
- Gli orari non sono abbastanza flessibili
- Preferisco recarmi in un altro luogo
- Altro

**\*SEZIONE I: Domande per solo personale docente o ricercatore**

**I1.** A quale area disciplinare appartiene? \_\_\_\_\_ (aree disciplinari)

**\*I2-15.** Qual è il suo settore scientifico disciplinare? \_\_\_\_\_ (SSD)

**I16.** A quale dipartimento afferisce?

- DESP
- DiGiur
- DISB
- DISCUI
- DISTUM
- DiSPea

**I17.** A quale Scuola afferisce?

- Conservazione e Restauro
- Economia
- Farmacia
- Giurisprudenza
- Lettere, Arti, Filosofia
- Lingue e Letterature Straniere
- Scienze Biologiche e Biotecnologiche
- Scienze della Comunicazione
- Scienze della Formazione
- Scienze Geologiche e Ambientali
- Scienze Motorie
- Scienze Politiche e Sociali
- Scienze Tecniche e Filosofia dell'Informazione
- Preferisco non rispondere

**I18.** In quali tipologie di corso di studio insegna? *Risposte multiple.*

- Laurea triennale
- Laurea magistrale
- Laurea magistrale a ciclo unico
- Nessuno

**\*I19.** In quali corsi di laurea triennale insegna? \_\_\_\_\_ (corsi triennali)

**\*I20.** In quali corsi di laurea magistrale o magistrale a ciclo unico insegna? \_\_\_\_\_ (corsi triennali)

**I21.** Il suo contratto è:

- A tempo pieno indeterminato
- A tempo pieno determinato
- Part-time a tempo indeterminato
- Part-time a tempo determinato
- Preferisco non rispondere

**I22.** In quale edificio svolge prevalentemente la sua attività didattica?

- Pablo Neruda 1 (Bocciodromo (attività pratiche Sc. Motorie))
- Piazza della Repubblica 13 (Collegio Raffaello)
- Piazza Gherardi 4 (Sede Didattica di Scienze Politiche)
- Piazza Rinascimento 7 (Palazzo Petrangolini)

- Piazza Rinascimento 6 (Sede Didattica di Farmacia)
- Via Arco d'Augusto 2 (Fano, Complesso San Michele)
- Via Budassi 28 (Centro Linguistico di Ateneo)
- Via Budassi 13 (Cinema Ducale)
- Via Ca' Le Suore 2-4 (Campus Scientifico Enrico Mattei)
- Via Colle dei Cappuccini 1 (Collegio Universitario La Vela)
- Via De Carlo 7 (Collegio Universitario Tridente)
- Via I Maggetti 22-24-26 (Sezione di Scienze Motorie e della Salute)
- Via Matteotti 1 (Sede Didattica di Giurisprudenza)
- Via O. Nelli snc (Palestra SS. Annunziata)
- Via Quattroventi snc (Polo didattico Petriccio)
- Via Saffi 15 (Area Scientifico - Didattica Paolo Volponi)
- Via Saffi 42 (Palazzo Battiferri)
- Via Saffi 2 (Palazzo Bonaventura)
- Via Santa Chiara 27 (Sede Didattica di Farmacia)
- Via Santissima Annunziata snc (Impianto Natatorio - piscina)
- Via Santissima Annunziata 4 (Sede Didattica di Scienze Motorie)
- Via Veterani 36 (Palazzo Veterani)
- Via Viti 10 (Palazzo Albani)

**123.** In quale edificio svolge prevalentemente la sua attività di ricerca?

- Pablo Neruda 1 (Bocciodromo (attività pratiche Sc. Motorie))
- Piazza della Repubblica 13 (Collegio Raffaello)
- Piazza Gherardi 4 (Sede Didattica di Scienze Politiche)
- Piazza Rinascimento 7 (Palazzo Petrangolini)
- Piazza Rinascimento 6 (Sede Didattica di Farmacia)
- Via Arco d'Augusto 2 (Fano, Complesso San Michele)

- Via Budassi 28 (Centro Linguistico di Ateneo)
- Via Budassi 13 (Cinema Ducale)
- Via Ca' Le Suore 2-4 (Campus Scientifico Enrico Mattei)
- Via Colle dei Cappuccini 1 (Collegio Universitario La Vela)
- Via De Carlo 7 (Collegio Universitario Tridente)
- Via I Maggetti 22-24-26 (Sezione di Scienze Motorie e della Salute)
- Via Matteotti 1 (Sede Didattica di Giurisprudenza)
- Via O. Nelli snc (Palestra SS. Annunziata)
- Via Quattroventi snc (Polo didattico Petriccio)
- Via Saffi 15 (Area Scientifico - Didattica Paolo Volponi)
- Via Saffi 42 (Palazzo Battiferri)
- Via Saffi 2 (Palazzo Bonaventura)
- Via Santa Chiara 27 (Sede Didattica di Farmacia)
- Via Santissima Annunziata snc (Impianto Natatorio - piscina)
- Via Santissima Annunziata 4 (Sede Didattica di Scienze Motorie)
- Via Veterani 36 (Palazzo Veterani)
- Via Viti 10 (Palazzo Albani)

#### **\*SEZIONE J: Domande per soli PTA**

**J1.** In quale edificio svolge prevalentemente la sua attività lavorativa?

- Preferisco non rispondere
- Pablo Neruda 1 (Bocciodromo (attività pratiche Sc. Motorie))
- Piazza della Repubblica 13 (Collegio Raffaello)
- Piazza della Repubblica 3 (Sede amministrativa)
- Piazza Gherardi 4 (Sede Didattica di Scienze Politiche)
- Piazza Rinascimento 5 (Sede amministrativa)
- Piazza Rinascimento 6 (Sede Didattica di Farmacia)

- Piazza Rinascimento 7 (Palazzo Petrangolini)
- Via Bramante 17 (Sede amministrativa)
- Via Bramante 28 (Sede amministrativa)
- Via Budassi 13 (Cinema Ducale)
- Via Budassi 28 (Centro Linguistico di Ateneo)
- Via Ca' Le Suore 2-4 (Campus Scientifico Enrico Mattei)
- Via Colle dei Cappuccini 1 (Collegio Universitario La Vela)
- Via Colle dei Cappuccini snc (Sede amministrativa)
- Via De Carlo 7 (Collegio Universitario Tridente)
- Via I Maggetti 22-24-26 (Sezione di Scienze Motorie e della Salute)
- Via Matteotti 1 (Sede Didattica di Giurisprudenza)
- Via O. Nelli snc (Palestra SS. Annunziata)
- Via Puccinotti 25 (Sede amministrativa)
- Via Quattroventi snc (Polo didattico Petriccio)
- Via Saffi 15 (Area Scientifico - Didattica Paolo Volponi)
- Via Saffi 2 (Palazzo Bonaventura)
- Via Saffi 42 (Palazzo Battiferri)
- Via San Girolamo 6-8 (Sede amministrativa)
- Via Santa Chiara 18 (Sede amministrativa)
- Via Santa Chiara 27 (Sede Didattica di Farmacia)
- Via Sant'Andrea 34 (Sede amministrativa)
- Via Santissima Annunziata 4 (Sede Didattica di Scienze Motorie)
- Via Santissima Annunziata snc (Impianto Natatorio - piscina)
- Via Valerio 9 (Sede amministrativa)
- Via Veterani 36 (Palazzo Veterani)
- Via Viti 10 (Palazzo Albani)

**J2.** Il suo contratto è:

- A tempo indeterminato full time
- A tempo indeterminato part time
- A tempo determinato full time
- A tempo indeterminato part time
- Preferisco non rispondere
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

**\*J3.** Il suo contratto part-time è:

- Orizzontale
- Verticale
- Misto
- Preferisco non rispondere

**J4.** La categoria del suo contratto è:

- Operatori (ex B)
- Collaboratori (ex C)
- Funzionari (ex D)
- Dirigenti o Elevate Professionalità (ex EP)
- Preferisco non rispondere

**J5.** Quanti giorni di smart working svolge a settimana?

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Preferisco non rispondere

**\*SEZIONE K: Domande aperte conclusive**

**K1.** Se ha avuto difficoltà nel compilare il presente questionario, può indicarlo di seguito e spiegarne i motivi. \_\_\_\_\_

**K2.** Se desidera evidenziare criticità o problemi che non sono emersi nelle domande precedenti riguardo i suoi spostamenti domicilio-Università, può segnalarlo di seguito. \_\_\_\_\_

**K3.** Se desidera suggerire proposte di iniziative, misure, politiche relative alla mobili-

tà domicilio - Università può farlo di seguito.

-----  
**K4.** Se lo desidera, può lasciare qui il suo indirizzo email per essere ricontattato/a e aggiornato/a sui risultati. Altrimenti, cliccando su "Invia", terminerà il questionario e salverà definitivamente le sue risposte.  
-----





1506  
UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI URBINO  
CARLO BO

UNIURB  
*sostenibile*

Il Rapporto sulla mobilità sostenibile dell'Università degli Studi di Urbino Carlo Bo presenta i risultati della prima indagine sistematica sulle pratiche di spostamento casa-studio e casa-lavoro della comunità universitaria, condotta nel corso del 2024 nell'ambito delle attività della Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile (RUS). Attraverso un questionario strutturato somministrato a studenti, docenti e personale tecnico-amministrativo, il rapporto restituisce una fotografia dettagliata degli schemi di mobilità prevalenti, delle determinanti delle scelte modali e delle principali barriere all'adozione di comportamenti più sostenibili.

I risultati evidenziano una forte dipendenza dall'auto privata, dovuta soprattutto alla collocazione periferica dell'Ateneo, alla mancanza di collegamenti ferroviari diretti e alle criticità del trasporto pubblico locale in termini di frequenza, tempi di percorrenza e costi. La micromobilità e la mobilità attiva risultano praticabili quasi esclusivamente per chi risiede nel centro urbano, mentre il trasporto pubblico rappresenta un'alternativa significativa ma non pienamente competitiva per una parte dei pendolari. L'analisi dei cluster di mobilità e dei fattori socio-demografici mette in luce forti differenze tra studenti e personale, nonché tra residenti e non residenti.

Il rapporto si configura come uno strumento operativo a supporto della definizione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, fornendo indicazioni utili per politiche di mobilità più sostenibili, inclusive e coerenti con gli obiettivi dell'Agenda 2030 e del Piano Strategico di Ateneo.

[Print] ISBN 9791257650230  
[PDF] ISBN 9791257650216  
[ePub] ISBN 9791257650223

[uup.uniurb.it](http://uup.uniurb.it)

