



Università di Foggia

PIANO DI SPOSTAMENTO CASA-UNIVERSITÀ (PSCU 2025)

Università degli Studi di Foggia

A cura del Mobility Manager di Ateneo

Dott. Donato Gentile

FOGGIA MOBILITÀ SOSTENIBILE



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI FOGGIA



- **1.Introduzione**
- **2.Cornice normativa e istituzionale**
 - 2.1 Quadro europeo
 - 2.2 Quadro nazionale
 - 2.3 Quadro locale e governance della mobilità di Ateneo
- **3.Metodologia**
 - 3.1 Fase informativa e di analisi
 - 3.2 Fase progettuale
 - 3.3 Fase di confronto con gli stakeholder
 - 3.4 Fase attuativa
 - 3.5 Fase di monitoraggio e revisione annuale
- **4.Il contesto di intervento**
 - 4.1 L'Università di Foggia e la distribuzione policentrica delle sedi
 - 4.2 Domanda potenziale di mobilità e principali criticità
- **5.Domanda di mobilità della comunità UniFG**
 - 5.1 Nota metodologica sul confronto tra le indagini 2024 e 2025
 - 5.2 Analisi discorsiva dei risultati
 - 5.3 Analisi comparativa 2024–2025 e sintesi tabellare
 - 5.3.1 Tabella 1 – Profilo dei rispondenti e pattern di spostamento
 - 5.3.2 Tabella 2 – Mezzi di trasporto, servizi richiesti, pausa pranzo
 - 5.4 Grafici di dettaglio e relative didascalie
- **6.Obiettivi e linee strategiche 2026–2027**
 - 6.1 Obiettivi generali
 - 6.2 Obiettivi specifici e indicatori di risultato
- **7.Linee di intervento e azioni per il 2026**
 - 7.1 Potenziamento del trasporto pubblico locale e intermodale
 - 7.2 Promozione della mobilità attiva e ciclabile
 - 7.3 Razionalizzazione dell'uso dell'automobile privata e car pooling
 - 7.4 Gestione della sosta e dei parcheggi a servizio delle sedi UniFG
 - 7.5 Interventi organizzativi (orari, lavoro agile, didattica)
 - 7.6 Comunicazione, informazione e sensibilizzazione

- 7.7 Integrazione con la pianificazione comunale e regionale
- 7.8 Formazione e aggiornamento professionale del Mobility Manager
- 7.9 Azioni a favore degli studenti pendolari
- 7.10 Azioni a favore del personale tecnico-amministrativo e docente
- 7.11 Sviluppo degli strumenti digitali per la mobilità

➤ **8. Quadro economico e fonti di finanziamento**

- 8.1 Risorse interne di Ateneo
- 8.2 Accordi e co-finanziamenti con enti locali
- 8.3 Collaborazioni e sponsorizzazioni

➤ **9. Conclusioni e sviluppi futuri**

➤ **10. Allegati**

1. Introduzione

Il tema della mobilità sostenibile rappresenta, anche per il 2025, una delle sfide centrali nella strategia nazionale ed europea di riduzione delle emissioni climatiche. Il settore dei trasporti continua a costituire una delle principali fonti di inquinamento atmosferico e acustico, incidendo in maniera significativa sulla qualità dell'aria, sulla salute della popolazione e sulla vivibilità dei contesti urbani.

A livello europeo, la cornice di riferimento è stata ulteriormente rafforzata negli ultimi anni attraverso l'aggiornamento degli obiettivi del Green Deal europeo, la revisione del Pacchetto "Fit for 55", l'approvazione del nuovo Regolamento Euro 7 e l'aggiornamento del Piano Strategico per una Mobilità Sostenibile e Intelligente. Questi strumenti confermano la traiettoria verso la riduzione del 90% delle emissioni dei trasporti entro il 2050, nonché la progressiva uscita dal mercato dei veicoli con motore endotermico nelle nuove immatricolazioni, in favore di soluzioni a basse o zero emissioni. Si tratta di un cambiamento strutturale che richiede, accanto al rinnovamento del parco veicolare, una profonda revisione dei sistemi urbani di mobilità, dei servizi pubblici e delle abitudini individuali.

Il quadro nazionale è interessato da una fase particolarmente intensa di riforme e investimenti. Oltre all'attuazione del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), che ha dedicato una parte rilevante della Missione 2 – Rivoluzione verde e transizione ecologica e della Missione 3 – Infrastrutture per la mobilità sostenibile alla digitalizzazione e al potenziamento dei sistemi di mobilità urbana, sono stati aggiornati:

- il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC 2023–2024), che individua target di riduzione delle emissioni per il settore dei trasporti e rafforza le politiche per la mobilità attiva e condivisa;
- le misure per il Trasporto Pubblico Locale (TPL), con nuovi finanziamenti per flotte a emissioni zero e sistemi intelligenti di trasporto;
- gli incentivi nazionali alla mobilità sostenibile (veicoli a basse emissioni, sharing mobility, ciclabilità);
- il quadro regolatorio del Mobility Management, fondato sul Decreto Interministeriale 12 maggio 2021, n. 179, tuttora vigente e pienamente operativo.

Le Università, in quanto poli di conoscenza, ricerca e formazione, svolgono un ruolo cruciale come laboratori di sperimentazione e generatori di flussi di mobilità sistematica. Ogni giorno migliaia di studenti, docenti, ricercatori e personale tecnico-amministrativo

raggiungono le strutture universitarie seguendo percorsi, tempi e modalità tra loro eterogenei. Questo flusso rappresenta sia un vincolo — in termini di carico sulla rete viaria e sui sistemi di trasporto pubblico — sia un'opportunità per orientare l'intera comunità verso pratiche più sostenibili.

Nel caso dell'Università di Foggia, caratterizzata da una distribuzione policentrica dei poli dipartimentali e da un bacino di utenza che si estende ben oltre i confini comunali e provinciali, il tema della mobilità assume un rilievo particolarmente significativo. La conformazione urbanistica della città, prevalentemente pianeggiante, costituisce un elemento potenzialmente favorevole alla mobilità attiva; tuttavia, la rete ciclabile risulta ancora frammentata e discontinua, i servizi di trasporto pubblico locale presentano criticità in termini di frequenza, affidabilità e prossimità alle sedi universitarie, e il territorio è attualmente privo di servizi strutturati di sharing mobility su scala urbana continuativa.

Il presente *Piano di Spostamento Casa–Università (PSCU 2025)* si pone come evoluzione diretta del PSCU 2024, ampliandone l'impianto e rafforzando la prospettiva strategica. Il documento recepisce:

- il Decreto Interministeriale 12 maggio 2021, n. 179, quadro regolatorio del Mobility Management nelle istituzioni scolastiche e universitarie;
- gli indirizzi del Green Deal europeo e della Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente;
- gli obiettivi dell'Agenda 2030, con particolare riferimento agli SDG 11 e 13;
- i risultati delle indagini sulla mobilità della comunità UniFG 2024 e 2025;
- gli indirizzi del PNRR, in particolare gli investimenti relativi a mobilità elettrica, trasporto pubblico locale, digitalizzazione e intermodalità;
- le peculiarità strutturali, logistiche e organizzative dell'Ateneo.

Il PSCU non è un semplice documento tecnico, ma uno strumento di programmazione, educazione, sensibilizzazione e coordinamento istituzionale, capace di orientare nel tempo le scelte individuali e collettive verso forme di mobilità più consapevoli, efficienti e sostenibili. Esso integra:

- l'analisi della domanda di mobilità (distanze, tempi, modalità di spostamento, propensione al cambiamento);
- le strategie e le politiche di Mobility Management;
- un set di linee di intervento triennali (2025–2027);
- un sistema di indicatori e di monitoraggio dell'efficacia delle misure.

Il PSCU 2025 aggiorna e sviluppa i contenuti dei piani precedenti, introducendo misure alla luce dei risultati emersi dal confronto tra le indagini 2024 e 2025.

In particolare:

- recepisce le principali tendenze relative a distanze e tempi di viaggio, modalità di trasporto, uso dell'automobile privata, mobilità condivisa e domanda di servizi;
- ridefinisce le linee strategiche e gli interventi 2025–2027 in un'ottica di progressivo spostamento verso il trasporto pubblico, la mobilità attiva e le forme di condivisione;
- individua priorità di breve periodo coerenti con il quadro normativo, finanziario e programmatorio vigente, incluse le opportunità derivanti dal PNRR e dai fondi regionali.

Il Piano è concepito come un documento dinamico, soggetto a revisione annuale, che accompagna l'Ateneo nel percorso verso una mobilità sempre più sostenibile, accessibile e sicura, valorizzando il ruolo del Mobility Manager di Ateneo e delle strutture coinvolte nel governo complessivo della mobilità universitaria.

2. Cornice normativa e istituzionale

2.1 Quadro europeo

La cornice europea in materia di mobilità sostenibile è stata significativamente rafforzata negli ultimi anni, nell'ambito del percorso di transizione ecologica avviato con il Green Deal europeo (2019). I principali riferimenti oggi vigenti includono:

- Green Deal europeo, che colloca il settore dei trasporti tra i principali ambiti di intervento per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.
- Pacchetto “Fit for 55” (aggiornamento 2023–2024), che definisce misure legislative volte a ridurre del 55% le emissioni entro il 2030, ridisegnando standard, incentivi e regolazioni del settore trasporti.
- Strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente (2020, aggiornata 2023), che individua traguardi al 2030, 2035 e 2050 (mobilità connessa, intermodale, a emissioni zero, potenziamento del TPL, sharing mobility, ciclabilità).
- Regolamento (UE) 2019/631, che stabilisce i limiti di emissione di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali, orientando il mercato verso veicoli elettrici e ibridi.
- Regolamento Euro 7 (2023), che introduce standard più stringenti per emissioni di scarico, usura di freni e pneumatici e durata dei sistemi di controllo delle emissioni.
- Direttiva 2008/50/CE e successive modifiche sulla qualità dell'aria, che richiedono interventi strutturati sulla mobilità urbana.

- Linee guida europee sulla mobilità urbana (2020–2024), che promuovono la diffusione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) e l'integrazione tra trasporto pubblico, ciclabilità e sharing mobility.

Nel loro insieme, tali strumenti definiscono un quadro normativo e programmatico che orienta Stati membri, enti locali e istituzioni pubbliche — incluse le Università — verso modelli di mobilità più sostenibili, intermodali e digitalizzati.

2.2 Quadro nazionale

In coerenza con gli indirizzi europei, l'Italia ha adottato una pluralità di norme e misure, con particolare intensificazione negli anni 2021–2025. Costituiscono riferimenti fondamentali:

- Decreto Interministeriale 12 maggio 2021, n. 179, che disciplina il Mobility Management per enti pubblici, scuole e Università, prevedendo la nomina del Mobility Manager e la redazione annuale del PSCU.
- Legge 160/2019 (Legge di Bilancio 2020), che ha introdotto strumenti e risorse per la mobilità sostenibile e la riduzione degli impatti ambientali.
- Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), in particolare:
 - Missione 2 – Rivoluzione verde e transizione ecologica, che incentiva mobilità elettrica, ciclabilità, smart mobility e infrastrutture verdi;
 - Missione 3 – Infrastrutture per una mobilità sostenibile, che finanzia il rinnovo delle flotte TPL con veicoli a zero emissioni, sistemi ITS e digitalizzazione dei trasporti.
- Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC 2023–2024), che definisce target specifici per la riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti e promuove forme di mobilità condivisa e attiva.
- Normativa sul Mobility Management:
 - introdotta con Legge 266/1997 (art. 22),
 - sviluppata con il DM 27 marzo 1998,
 - ulteriormente rafforzata con Legge 128/2019 e DM 179/2021, riconosce il Mobility Manager quale figura tecnico-organizzativa di riferimento per la gestione della domanda di mobilità.
- Interventi nazionali per il TPL (2021–2025): finanziamenti per autobus elettrici/idrogeno, rinnovo flotte, ITS, integrazione modale e bigliettazione elettronica.
- Misure nazionali per la mobilità sostenibile, tra cui incentivi per veicoli a basse emissioni, sostegno alla mobilità ciclabile e sviluppo della sharing mobility urbana ed extraurbana.

Il ruolo del **Mobility Manager di Ateneo** risulta oggi istituzionalizzato, con compiti di:

- monitoraggio della domanda di mobilità della comunità universitaria;
- promozione di comportamenti sostenibili e attività educative;
- coordinamento con il Mobility Manager d'Area del Comune.

2.3 Quadro locale e governance della mobilità di Ateneo

A livello territoriale, il PSCU dovrebbe essere inserito nel quadro degli strumenti di pianificazione locale, in particolare:

- il PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Foggia e gli strumenti urbanistici ad esso collegati;
- la programmazione regionale pugliese in materia di trasporto pubblico locale, ciclabilità e mobilità innovativa;
- gli accordi, protocolli e convenzioni con ATAF e altri operatori del trasporto pubblico e dei servizi di mobilità.

3. Metodologia

La metodologia adottata per la redazione del PSCU 2025 segue l'impostazione definita dal Decreto Interministeriale 12 maggio 2021, n. 179, integrando l'esperienza maturata dall'Ateneo negli anni precedenti e tenendo conto delle specificità organizzative, territoriali e logistiche dell'Università di Foggia.

L'approccio metodologico adottato garantisce completezza dell'analisi, trasparenza del processo decisionale e coerenza con le linee guida nazionali ed europee in materia di mobilità sostenibile e gestione della domanda.

Il processo si articola in cinque fasi principali, tra loro strettamente integrate.

3.1 Fase informativa e di analisi

La fase informativa costituisce la base conoscitiva dell'intero Piano.

Il Mobility Manager di Ateneo ha predisposto e diffuso un questionario online rivolto a tutte le componenti della comunità UniFG (studenti, docenti, ricercatori, assegnisti, dottorandi, specializzandi, personale tecnico-amministrativo), finalizzato a rilevare:

- le abitudini negli spostamenti casa–Università;
- i mezzi di trasporto utilizzati e l'eventuale intermodalità;
- le distanze percorse e i tempi medi di viaggio;

- le criticità percepite nel raggiungere le sedi universitarie;
- la propensione ad adottare modalità di mobilità sostenibile (TPL, ciclabilità, mobilità attiva, car pooling).

Accanto alla survey, la fase informativa ha previsto:

- una mappatura dell'offerta di trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alle linee che servono i poli universitari;
- l'analisi della rete ciclabile cittadina;
- la ricognizione delle infrastrutture di accesso alle sedi (fermate, stalli bici, connessioni pedonali, parcheggi).

3.2 Fase progettuale

Sulla base dei risultati dell'indagine 2024 - 2025 e delle informazioni raccolte nella fase preliminare, l'Ateneo ha definito:

- gli obiettivi generali del PSCU nel medio periodo (2025–2027);
- gli obiettivi specifici per l'anno 2025;
- le linee di intervento prioritarie, con attenzione alle misure più incisive sulla riduzione dell'uso non necessario dell'auto privata;
- un set di indicatori di risultato (KPI) per monitorare nel tempo l'efficacia degli interventi.

La fase progettuale integra elementi tecnici, organizzativi e finanziari, tenendo conto sia delle esigenze della comunità universitaria sia delle opportunità normative e programmatiche derivanti dal quadro nazionale (PNRR, PNIEC, misure per il TPL) e locale.

3.3 Fase di confronto con gli stakeholder

La proposta di PSCU è stata oggetto di un percorso di confronto con:

- le strutture amministrative e tecniche dell'Ateneo coinvolte in logistica, sostenibilità, infrastrutture e servizi;
- i referenti dei Dipartimenti;
- ove possibile, le rappresentanze studentesche.

Il confronto ha consentito di:

- verificare la fattibilità tecnica e organizzativa delle misure;
- recepire osservazioni operative e proposte migliorative da parte della comunità universitaria.

3.4 Fase attuativa

Le misure progettate saranno sottoposte all'approvazione degli Organi di Governo dell'Ateneo e implementate dalle strutture amministrative competenti, in raccordo con il Mobility Manager di Ateneo.

Per ciascuna azione verranno individuati:

- il cronoprogramma di massima;
- le risorse stimate;
- gli eventuali partner istituzionali o tecnici.

La fase attuativa prevede anche attività di comunicazione e sensibilizzazione, finalizzate a garantire l'adesione e la partecipazione della comunità universitaria.

3.5 Fase di monitoraggio e revisione annuale

In linea con l'articolazione prevista dal DM 179/2021, entro il 31 dicembre di ogni anno l'Ateneo provvede a:

- aggiornare i dati, gli indicatori e le analisi della domanda di mobilità;
- valutare il grado di attuazione delle misure previste dal PSCU;
- predisporre un aggiornamento annuale del Piano, con eventuali modifiche, integrazioni o riallineamenti delle priorità;
- condividere gli esiti con gli Organi di Governo e con il Mobility Manager d'Area.

Questa fase rafforza il carattere dinamico del Piano, garantendo un processo circolare di programmazione–attuazione–valutazione–revisione, conforme alle migliori pratiche nazionali ed europee di Mobility Management.

4. Il contesto di intervento

4.1 L'Università di Foggia e la distribuzione policentrica delle sedi

Foggia, città capoluogo della Capitanata, conta oltre 145mila residenti al 31 dicembre 2023, secondo il bilancio demografico comunale basato su dati ISTAT.

La morfologia del territorio è essenzialmente pianeggiante, condizione che, almeno in linea teorica, favorisce lo sviluppo della mobilità attiva (pedonale e ciclabile).

L'Università degli Studi di Foggia, istituita come Ateneo autonomo nel 1999, è un'università statale di medie dimensioni. Viene costantemente collocata nella fascia degli atenei di media grandezza, con circa 12.000 studenti iscritti.

Il recente progetto di bike sharing promosso dall'Università, "Let's Fo', è stato concepito espressamente per una comunità di circa 14.000 persone tra studenti, docenti e personale

tecnico-amministrativo che vivono, studiano e lavorano a Foggia. Questo dato conferma l'ordine di grandezza della popolazione universitaria che genera quotidianamente domanda di mobilità da e verso i poli UniFG.

L'Ateneo presenta una struttura policentrica, con sedi distribuite in più punti del tessuto urbano:

- Polo Direzionale – Via Gramsci;
- Dipartimento di Economia / Scienze Sociali – Via Caggese / Via Da Zara;
- Dipartimento di Giurisprudenza – Largo Papa Giovanni Paolo II;
- Dipartimento di Medicina Clinica e Sperimentale – Viale Pinto (area ospedaliera);
- Dipartimento di Scienze Agrarie, degli Alimenti e dell'Ambiente – Via Napoli;
- Dipartimento di Studi Umanistici – Via Arpi (centro storico).

Questa distribuzione policentrica comporta flussi di mobilità differenziati per distanza, orari e modalità di accesso, e rende strategica l'integrazione fra trasporto pubblico locale, mobilità attiva e, sempre più, servizi di sharing.

4.2 Domanda potenziale di mobilità e principali criticità

La domanda di mobilità generata dall'Università di Foggia è distribuita su tutte le sedi e su fasce orarie differenziate (lezioni, laboratori, turni ospedalieri, esami, sedute di laurea, attività amministrative). Le criticità già evidenziate nel PSCU 2024 risultano, in larga parte, confermate dalle indagini 2024–2025, pur in presenza di alcuni elementi di evoluzione positiva.

Sul versante infrastrutturale e dei servizi, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Foggia 2017–2026 ha previsto e accompagnato la realizzazione di un percorso ciclabile di circa 4,2 km che collega il nodo intermodale della stazione ferroviaria con l'aeroporto “Gino Lisa”, in sede propria e con separazione fisica dal traffico veicolare. Tale intervento rappresenta un primo tassello di una rete ciclabile più ampia, la cui completa attuazione è ancora in corso di sviluppo secondo le linee del PUMS.

A partire dal 2024, è stato inoltre avviato a Foggia il servizio di bike sharing elettrico “Let's Fo”, gestito da iFun in collaborazione con l'Università di Foggia e partner privati, con una flotta di e-bike destinata in via prioritaria alla comunità universitaria e ad alcuni punti strategici della città. Si tratta di una novità importante per la mobilità ciclabile, che tuttavia, nella fase iniziale, ha avuto dimensioni ancora sperimentali rispetto al potenziale bacino di utenti.

Nonostante questi progressi, le principali criticità rilevate continuano a riguardare:

- frequenze irregolari di alcune linee di autobus urbani nelle fasce di maggiore domanda, come emerso anche dalle segnalazioni raccolte tramite le indagini interne sulla mobilità;
- distanza e inadeguatezza di diverse fermate rispetto agli accessi principali dei poli universitari, con tempi di percorrenza a piedi non sempre compatibili con gli orari di lezioni e turni;
- offerta di servizi di sharing mobility ancora limitata, sebbene in crescita;
- rete ciclabile urbana non ancora estesa in modo capillare, con tratti realizzati, come il collegamento stazione–aeroporto, ma connessioni ancora parziali verso tutte le sedi UniFG;
- carenza di rastrelliere e spazi sicuri per la sosta delle biciclette in prossimità di alcune sedi, elemento che limita la piena valorizzazione delle nuove forme di mobilità ciclabile.

In questo quadro, il PSCU 2025 si propone di agire sia sulla domanda (attraverso sensibilizzazione, informazione, incentivi all'uso del TPL e della mobilità attiva), sia sull'offerta (attraverso il dialogo con il Mobility Manager d'Area, con il Comune di Foggia, con ATAF e con i soggetti che gestiscono i servizi di mobilità innovativa), in coerenza con il PUMS 2017–2026 e con le opportunità offerte dal PNRR e dai programmi regionali.

5. Domanda di mobilità della comunità UniFG

La domanda di mobilità della comunità UniFG è stata analizzata attraverso le indagini somministrate nel 2024 e nel 2025, che hanno raccolto rispettivamente **834** e **1.069** questionari validi.

Il confronto tra le due annualità consente di cogliere l'evoluzione della pendolarità, delle scelte modali e delle esigenze di servizio della popolazione universitaria.

Nel complesso, il quadro che emerge è quello di una comunità universitaria caratterizzata da una pendolarità medio-lunga ormai strutturale, da un aumento dell'utilizzo dell'automobile privata — soprattutto in modalità individuale — e da una domanda crescente di servizi di trasporto pubblico e di soluzioni intermodali in grado di ridurre i costi e i tempi di spostamento.

5.1 Nota metodologica sul confronto tra le indagini 2024 e 2025

Per garantire la confrontabilità tra le due annualità:

- sono stati considerati tutti i questionari completi ai fini dell'analisi descrittiva:
 - 834 nel 2024;
 - 1.069 nel 2025;

- per ciascun anno, gli indicatori percentuali sono stati calcolati sul totale dei rispondenti di quell'anno;
- le domande sono state mantenute, per quanto possibile, nella stessa formulazione tra un anno e l'altro;
- le modalità di risposta aperte relative al mezzo di trasporto sono state riclassificate in poche categorie principali (Automobile, Autobus, Treno, Piedi, Bicicletta, altre) in base al mezzo prevalente indicato dal rispondente;
- gli indicatori sono stati organizzati per aree tematiche:
 - profilo dei rispondenti;
 - distanze percorse e tempi di viaggio;
 - frequenza di presenza in sede;
 - modalità di trasporto;
 - utilizzo dell'automobile e car pooling;
 - abitudini di pausa pranzo.

L'obiettivo è fornire un quadro sintetico ma robusto, funzionale alla definizione delle linee di intervento del PSCU.

5.2 Analisi discorsiva dei risultati

5.2.1 Partecipazione e profilo dei rispondenti

La partecipazione all'indagine rimane elevata in entrambe le annualità, con un incremento significativo nel 2025 (da 834 a 1.069 rispondenti).

Dal punto di vista del ruolo:

- 2024 (834 risposte)
 - studenti: 541 (circa 64,9%)
 - personale tecnico-amministrativo: 125 (circa 15,0%)
 - personale docente e ricercatore: 110 (circa 13,2%)
 - post-laurea (dottorandi, assegnisti, specializzandi, master ecc.): 52 (circa 6,2%)
 - altre figure (tutor, cultori, ecc.): residuali (circa 0,7%)
- 2025 (1.069 risposte)
 - studenti: 479 (circa 44,8%)
 - personale tecnico-amministrativo: 195 (circa 18,2%)
 - personale docente e ricercatore: 254 (circa 23,8%)
 - post-laurea: 118 (circa 11,0%)
 - altre figure: circa 2,2%

Si osserva quindi:

- una sensibile riduzione del peso relativo degli studenti (dal 64,9% al 44,8%);
- un forte aumento della partecipazione di docenti e ricercatori (fino a quasi un quarto del campione) e del personale tecnico-amministrativo;
- una crescita del segmento post-laurea.

Il campione 2025 risulta pertanto più bilanciato tra le diverse componenti della comunità UniFG, e offre indicazioni particolarmente solide per la programmazione del PSCU.

5.2.2 Distanze percorse e tempi di viaggio

La distanza casa–Università è stata rilevata in km (andata e ritorno complessivi).

- **Distanza mediana**
 - 2024 → **60 km**
 - 2025 → **68 km**
- **Distanza media**
 - 2024 → circa **94,6 km**
 - 2025 → circa **101,9 km**
- **Quota di rispondenti che percorre più di 50 km al giorno**
 - 2024 → circa **52,0%**
 - 2025 → circa **55,4%**
- **Quota di rispondenti che percorre meno di 5 km al giorno**
 - 2024 → circa **19,4%**
 - 2025 → circa **19,3%** (sostanzialmente stabile)

Nei **tempi medi di viaggio** (classi di durata):

- **2024**
 - 1–10 minuti → **18,6%**
 - 11–20 minuti → **21,6%**
 - 21–40 minuti → **17,0%**
 - 41–60 minuti → **16,3%**
 - 61–120 minuti → **17,1%**
 - oltre 120 minuti → **9,4%**
- **2025**
 - 1–10 minuti → **15,7%**
 - 11–20 minuti → **24,8%**
 - 21–40 minuti → **15,1%**

- 41–60 minuti → **18,7%**
- 61–120 minuti → **16,2%**
- oltre 120 minuti → **9,5%**

In sintesi, si conferma e si accentua una pendolarità medio-lunga, con distanze medie e mediane più elevate; la quota di chi percorre più di 50 km al giorno cresce di oltre 3 punti; aumentano i viaggi nella fascia 41–60 minuti, mentre diminuiscono gli spostamenti molto brevi (1–10 minuti).

L'Università di Foggia si conferma quindi come polo attrattore sovracomunale e sovraprovinciale, con impatti rilevanti sulla pianificazione dei servizi di trasporto e sulla necessità di soluzioni intermodali.

5.2.3 Frequenza di presenza in sede

La frequenza media di presenza in sede (giorni a settimana) mostra pattern abbastanza stabili, con alcune variazioni significative.

Mesi APRILE–SETTEMBRE (stagione “calda”)

- **2024**
 - 2 giorni/settimana → **13,5%**
 - 3 giorni → **28,1%**
 - 4 giorni → **19,5%**
 - 5 giorni → **26,4%**
- **2025**
 - 2 giorni/settimana → **13,4%**
 - 3 giorni → **29,3%**
 - 4 giorni → **21,0%**
 - 5 giorni → **23,9%**

Mesi OTTOBRE–MARZO (stagione “fredda”)

- **2024**
 - 2 giorni/settimana → **8,9%**
 - 3 giorni → **25,8%**
 - 4 giorni → **25,4%**
 - 5 giorni → **30,9%**

- **2025**
 - 2 giorni/settimana → **9,1%**
 - 3 giorni → **28,0%**
 - 4 giorni → **21,6%**
 - 5 giorni → **31,3%**

Si registra una conferma delle presenze a 5 giorni nella stagione fredda (circa 31% in entrambi gli anni); una crescita della presenza a 3 giorni sia nella stagione calda che in quella fredda; una leggera riduzione della presenza piena a 5 giorni nei mesi caldi, a favore di configurazioni su 3–4 giorni.

Questi dati suggeriscono una tendenza a concentrare le presenze in un numero più contenuto di giornate, in coerenza con l'aumento delle distanze e dei tempi di viaggio.

5.2.4 Scelte modalì: stagione fredda e stagione calda

Le risposte sul mezzo di trasporto principale sono state riclassificate nelle categorie Automobile, Autobus, Treno, Piedi, Bicicletta.

Stagione fredda (ottobre–marzo) – mezzo prevalente

- **2024**
 - Automobile → **35,3%**
 - Autobus → **25,9%**
 - Treno → **21,5%**
 - Piedi → **15,2%**
 - Bicicletta → **1,1%**
- **2025**
 - Automobile → **39,1%**
 - Autobus → **22,4%**
 - Treno → **23,1%**
 - Piedi → **13,6%**
 - Bicicletta → **0,8%**

Stagione calda (aprile–settembre) – mezzo prevalente

- **2024**
 - Automobile → **32,5%**

- Autobus → **24,5%**
- Treno → **21,1%**
- Piedi → **17,5%**
- Bicicletta → **2,0%**
- **2025**
- Automobile → **36,7%**
- Autobus → **20,9%**
- Treno → **23,1%**
- Piedi → **16,2%**
- Bicicletta → **1,7%**

Dal confronto emerge che rispetto alla prima versione del PSCU 2025, aggiornata con i nuovi dati si osserva un quadro diverso:

- l'automobile privata aumenta la propria quota sia in stagione fredda (+ circa 3,8 punti) sia in stagione calda (+ circa 4,2 punti);
- il treno mostra una crescita moderata (circa +1,5/+2 punti);
- l'autobus arretra di alcuni punti percentuali;
- la mobilità a piedi e in bicicletta registra un lieve calo.

Ne deriva un quadro in cui il trasporto pubblico ferroviario mantiene una dinamica positiva, mentre l'uso del TPL su gomma appare più fragile e l'auto privata torna ad assumere un ruolo ancora più marcato.

5.2.5 Uso dell'auto, anno di immatricolazione e car pooling

L'utilizzo dell'auto è stato analizzato a partire dalla domanda sul numero di passeggeri (incluso il conducente).

- **Quota di rispondenti che utilizza l'auto (almeno qualche giorno)**
 - 2024 → circa **45,0%** del campione
 - 2025 → circa **48,2%** del campione

Tra chi utilizza l'auto:

 - **viaggio in solitaria (1 passeggero)**
 - 2024 → circa **65,9%** degli automobilisti
 - 2025 → circa **75,1%** degli automobilisti
 - **car pooling “di fatto” (≥2 persone a bordo)**
 - 2024 → circa **34,1%**

- 2025 → circa **24,9%**

Si osservano, quindi, due tendenze:

1. aumento della dipendenza dall'auto nel complesso della comunità (quasi metà dei rispondenti la utilizza almeno saltuariamente);
2. marcata crescita dei viaggi in auto con conducente solo e contrazione del car pooling spontaneo.

Questi elementi rappresentano una criticità rilevante ai fini del PSCU e indicano la necessità di azioni dedicate per strutturare il car pooling (piattaforme digitali, parcheggi riservati, incentivi simbolici, campagne mirate).

5.2.6 Pausa pranzo

La domanda sulla pausa pranzo restituisce un'informazione importante per la programmazione dei servizi di ristorazione e degli spazi dedicati.

Frequenza con cui si consuma il pranzo in Ateneo

- **2024**

- “sempre” → **28,8%**
- “spesso” → **28,2%**
- “a volte” → **25,3%**
- “quasi mai” → **8,8%**
- “mai” → **8,9%**

- **2025**

- “sempre” → **33,2%**
- “spesso” → **28,3%**
- “a volte” → **24,0%**
- “quasi mai” → **8,1%**
- “mai” → **5,9%**

In sintesi, aumenta la quota di chi pranza sempre in Ateneo, diminuisce la quota di chi non pranza mai in Ateneo, restano sostanzialmente stabili le fasce “spesso” e “a volte”.

L'incremento di chi è presente in Ateneo nelle ore centrali della giornata e consuma un pasto in loco è coerente con l'aumento dei tempi di viaggio e con la maggior incidenza di pendolari medio-lunghi, e rafforza l'esigenza di servizi di ristorazione adeguati e di spazi attrezzati per la pausa.

5.3 Analisi comparativa 2024–2025 e sintesi tabellare

Il confronto tra le due indagini, alla luce dei nuovi dati 2025, restituisce un quadro complessivamente così riassumibile:

- Profilo del campione: forte riequilibrio a favore di personale docente, ricercatore e tecnico-amministrativo; gli studenti restano il gruppo più numeroso ma scendono sotto il 50%.
- Distanze e tempi di viaggio: la pendolarità medio-lunga si conferma e si intensifica (distanza mediana 68 km nel 2025; oltre il 55% percorre più di 50 km al giorno).
- Presenza settimanale: le presenze si concentrano su 3–5 giorni, con un lieve aumento delle configurazioni a 3 giorni.
- Scelte modali: l'auto privata rafforza la propria quota; il treno cresce leggermente, mentre l'autobus perde terreno; la mobilità pedonale e ciclabile si riduce marginalmente.
- Auto e car pooling: aumenta la quota di utenti che usa l'auto e, soprattutto, cresce la percentuale di automobilisti che viaggia da solo; il car pooling spontaneo si riduce di circa 10 punti.
- Pausa pranzo: aumenta l'uso dell'Ateneo come luogo in cui consumare il pasto, riducendosi la quota di chi non pranza mai in Università.

Profilo dei rispondenti

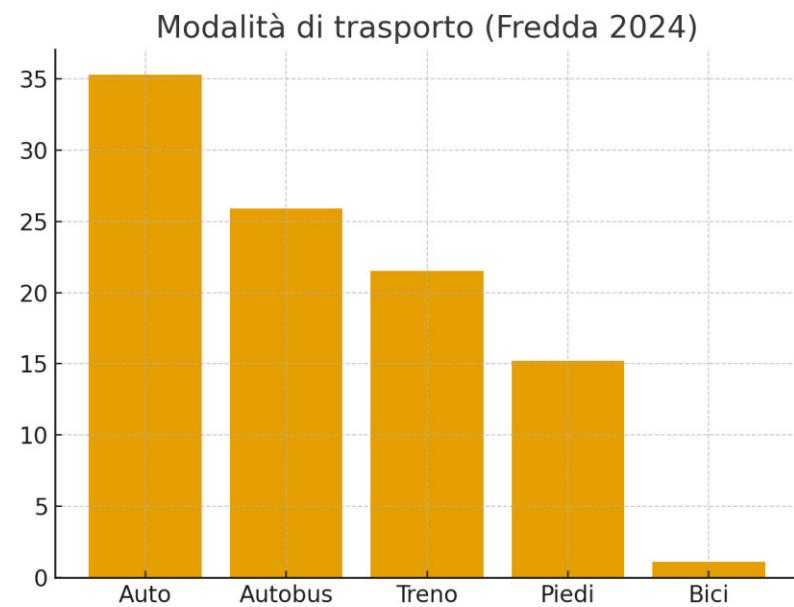
Indicatore	2024	2025	Tendenza
Rispondenti totali	834	1.069	+28,2%
Studenti	64,9%	44,8%	Calo significativo
Personale TA	15,0%	18,2%	Aumento
Docenti/Ricercatori	13,2%	23,8%	Aumento marcato
Post-laurea	6,2%	11,0%	Aumento
Distanza mediana	60 km	68 km	+8 km
Distanza >50 km	52,0%	55,4%	Aumento
Distanza <5 km	19,4%	19,3%	Stabile
Tempo 41–60 min	16,3%	18,7%	Aumento
Tempo 1–10 min	18,6%	15,7%	Riduzione

Presenza 5 giorni freddi	30,9%	31,3%	Stabile
Presenza 3 giorni freddi	25,8%	28,0%	Aumento
Presenza 5 giorni caldi	26,4%	23,9%	Riduzione
Presenza 3 giorni caldi	28,1%	29,3%	Aumento

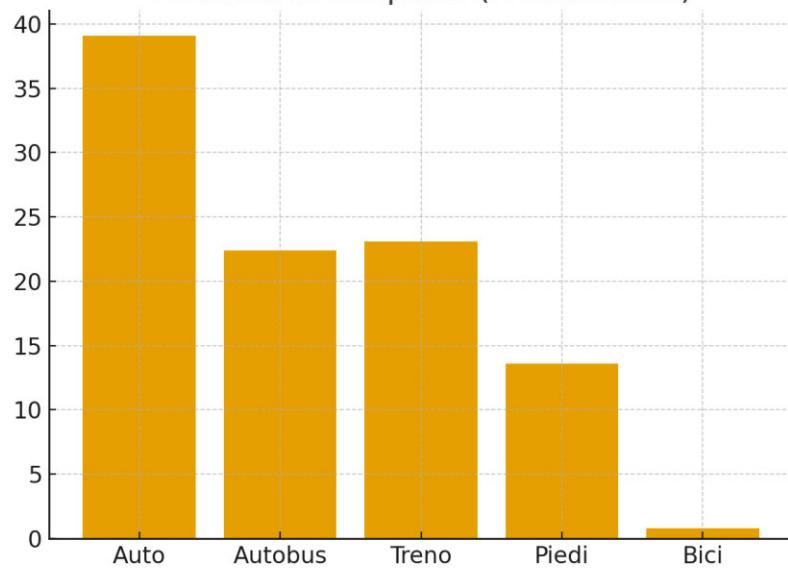
Mezzi di trasporto

Indicatore	2024	2025	Tendenza
Auto stagione fredda	35,3%	39,1%	Aumento
Autobus stagione fredda	25,9%	22,4%	Calo
Treno stagione fredda	21,5%	23,1%	Aumento
A piedi stagione fredda	15,2%	13,6%	Riduzione
Bici stagione fredda	1,1%	0,8%	Riduzione
Auto stagione calda	32,5%	36,7%	Aumento
Autobus stagione calda	24,5%	20,9%	Calo
Treno stagione calda	21,1%	23,1%	Aumento
A piedi stagione calda	17,5%	16,2%	Riduzione
Bici stagione calda	2,0%	1,7%	Riduzione
Utilizzo auto	45,1%	48,2%	Aumento

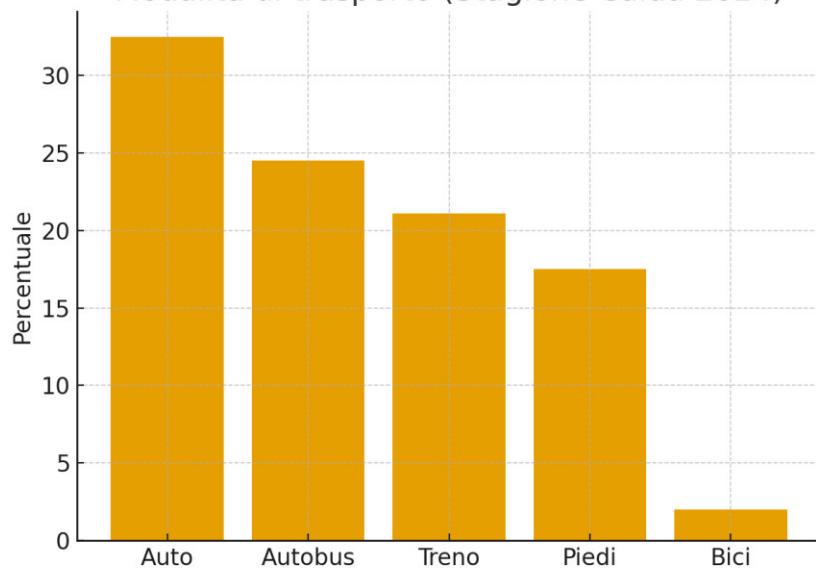
Solo conducente	65,7%	75,1%	Aumento marcato
Carpooling	34,3%	24,9%	Diminuzione
Pranzo sempre	28,8%	33,2%	Aumento
Pranzo mai	8,9%	5,9%	Riduzione

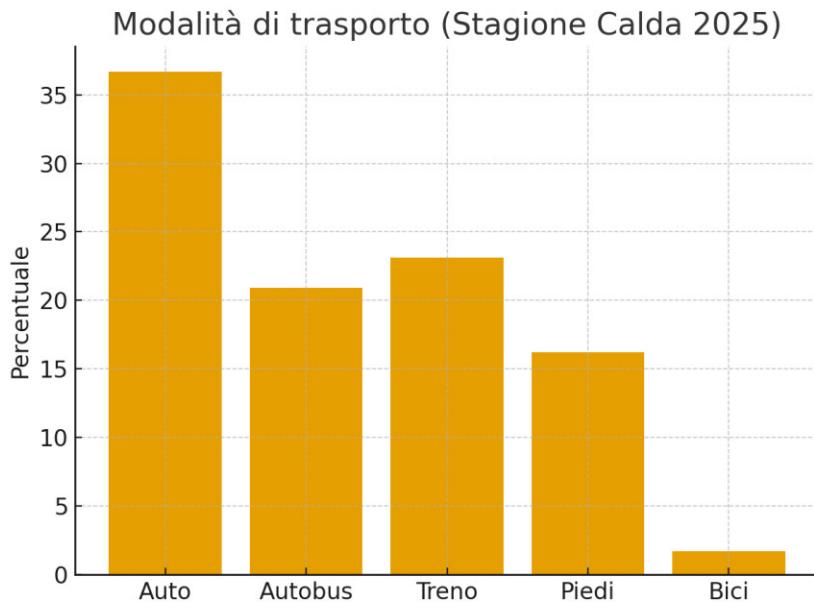


Modalità di trasporto (Fredda 2025)



Modalità di trasporto (Stagione Calda 2024)





6. Obiettivi e linee strategiche 2026–2027

6.1 Obiettivi generali

Sulla base del quadro normativo e dei risultati aggiornati dell'indagine di mobilità 2025, che evidenziano una pendolarità medio-lunga strutturale, un aumento dell'utilizzo dell'auto privata, una moderata crescita del treno, un arretramento dell'autobus e una forte diminuzione del car pooling, sono individuati i seguenti obiettivi generali per il biennio 2026–2027:

1. Contenere l'incremento dell'uso dell'automobile privata, promuovendo alternative sostenibili.
2. Rafforzare il ricorso al trasporto pubblico, collaborando con gli enti gestori per migliorare frequenze, coincidenze e accessibilità delle fermate.
3. Valorizzare la mobilità attiva (pedonale e ciclabile), aumentando la sicurezza dei percorsi e migliorando il collegamento tra i poli UniFG e i nodi urbani principali.
4. Strutturare in modo stabile il car pooling, trasformandolo da pratica episodica a servizio organizzato, soprattutto a beneficio dei pendolari che percorrono distanze medio-lunghe.

5. Integrare la mobilità con l'organizzazione delle attività universitarie, favorendo la concentrazione delle presenze, la flessibilità oraria e la riduzione degli spostamenti ripetuti.
6. Contribuire agli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti, promuovendo scelte di mobilità più sostenibili e l'adozione di veicoli a basse o zero emissioni.
7. Migliorare i servizi legati alla permanenza in Ateneo, in particolare considerando la crescente quota di utenti che consuma il pranzo nei poli UniFG.

6.2 Obiettivi specifici e indicatori di risultato (biennio 2026–2027)

Gli obiettivi quantitativi sono stati riallineati al nuovo scenario 2025, che mostra un aumento dell'uso dell'auto, una contrazione del TPL su gomma e una riduzione del car pooling.

Obiettivi quantitativi 2026–2027

- Ridurre di almeno 2 punti percentuali la quota di utenti che usa l'auto come mezzo principale nella stagione fredda (2025: 39,1%)

→ *Target 2027: ≤ 37%.*
- Aumentare di almeno 2 punti percentuali la quota di utenti che utilizza il treno come modalità principale, valorizzando la sua attuale crescita (2025: 23,1%).

→ *Target 2027: ≥ 25–26%.*
- Recuperare almeno 2 punti percentuali nell'utilizzo dell'autobus, oggi in calo (2025: 22,4%).

→ *Target 2027: ≥ 24,5%.*
- Ridurre di almeno 5 punti percentuali la quota di automobilisti che viaggiano da soli, oggi pari al 75,1%.

→ *Target 2027: ≤ 70%.*
- Incrementare di almeno 4 punti percentuali il car pooling organizzato (2025: 24,9%).

→ *Target 2027: ≥ 29%.*
- Aumentare la prescrizione e l'uso di servizi di ciclabilità, misurati tramite:
 - utilizzo rastrelliere,
 - numero di e-bike impiegate,
 - richieste di nuove postazioni presso i poli UniFG.

- Incrementare la quota di veicoli a basse o zero emissioni tra quelli utilizzati dalla comunità UniFG.
 - Aumentare la quota di persone che pranza stabilmente in Ateneo, oggi pari al 33,2%.
- *Target 2027: ≥ 35%.*

Obiettivi qualitativi 2026–2027

- Attivare una piattaforma UniFG di car pooling, con login istituzionale e criteri di sicurezza di base.
- Offrire strutture di supporto: spogliatoi, docce, parcheggi bici, per chi si reca in Ateneo in bici o a piedi — misura che negli atenei “green” è spesso pensata per aumentare la mobilità attiva.
- Introdurre orari flessibili o moduli di didattica/servizio “a blocchi” per chi ha lunghe distanze da percorrere (pendolari), riducendo così l’esigenza di spostamenti quotidiani multipli. Piani analoghi prevedono anche l’alternanza presenza/remoto per il personale
- Realizzare campagne informative periodiche (newsletter, volantini, eventi, “settimana della mobilità sostenibile”) per sensibilizzare studenti e personale sulle alternative all’auto privata.
- Avviare, insieme al Comune e agli operatori TPL, almeno una nuova fermata o riqualificazione di fermata presso un polo UniFG.
- Implementare nuove postazioni ciclabili protette in almeno due sedi dell’Ateneo.
- Rafforzare la collaborazione con Regione Puglia e Trenitalia per convenzioni dedicate agli studenti pendolari.
- Realizzare almeno due campagne annuali di sensibilizzazione sulla mobilità sostenibile (docenti, studenti, personale TA).
- Incrementare la dotazione informativa sul sito UniFG con sezioni dedicate al trasporto pubblico, intermodalità e servizi di mobilità attiva.

Monitoraggio 2026–2027

Il raggiungimento degli obiettivi sarà monitorato attraverso:

- la ripetizione annuale dell’indagine sulla mobilità;
- l’aggiornamento comparativo delle tabelle 2024–2025–2026;
- la verifica puntuale degli indicatori quantitativi.

7. Linee di intervento e azioni per il 2026

7.1 Potenziamento del trasporto pubblico locale e intermodale

Nel corso del 2026 l'Ateneo proseguirà il confronto con ATAF e con il Comune di Foggia al fine di migliorare la frequenza e la puntualità delle linee che servono le sedi universitarie, con particolare attenzione alle fasce orarie di maggiore domanda. Saranno favorite soluzioni intermodali, in particolare l'integrazione treno–bus e il ricorso a parcheggi di interscambio, in coerenza con l'incremento della pendolarità medio-lunga rilevato nell'indagine 2025. Verrà inoltre valutata la possibilità di rimodulare o istituire nuove fermate in prossimità degli ingressi dei poli UniFG, così da migliorare l'accessibilità complessiva delle sedi.

7.2 Promozione della mobilità attiva e ciclabile

Alla luce del calo della mobilità a piedi e in bicicletta registrato nel 2025, l'Ateneo intende rafforzare la promozione della mobilità attiva attraverso un'interlocuzione costante con il Comune di Foggia, finalizzata al completamento e alla messa in sicurezza dei percorsi ciclabili che collegano i quartieri ai poli universitari. Contestualmente, UniFG procederà all'installazione di nuove rastrelliere e spazi protetti per la sosta delle biciclette e valuterà di rafforzare forme di collaborazione con i servizi di bike sharing già presenti.

7.3 Razionalizzazione dell'uso dell'automobile privata e car pooling

L'aumento dell'uso dell'automobile e la crescita dei viaggi con conducente solo rendono necessario promuovere un uso più razionale del mezzo privato. L'Ateneo favorirà la condivisione dell'auto tramite strumenti digitali dedicati o piattaforme di mercato, accompagnando tali iniziative con attività di sensibilizzazione sui costi economici e ambientali dell'uso individuale dell'automobile. Nel medio periodo si valuterà la possibilità di introdurre forme di priorità di parcheggio per i veicoli che praticano il car pooling in modo continuativo.

7.4 Gestione della sosta e dei parcheggi a servizio delle sedi UniFG

Nel 2026 sarà avviata una mappatura sistematica degli spazi di sosta disponibili presso i poli universitari, così da individuare criticità e possibili interventi di razionalizzazione. In collaborazione con il Comune di Foggia, l'Ateneo promuoverà soluzioni di regolamentazione della sosta che scoraggino l'uso improprio dell'automobile per tragitti

brevi e faciliterà, ove possibile, l'integrazione con parcheggi di interscambio collegati al TPL.

7.5 Interventi organizzativi (orari, lavoro agile, didattica)

L'aumento della pendolarità medio-lunga rende opportuno un aggiornamento dell'organizzazione interna. Considerando che l'Università di Foggia si è dotata di un Regolamento per l'applicazione del lavoro agile per il personale tecnico-amministrativo. L'attuale assetto organizzativo rappresenta una leva già attiva che può essere valorizzata per ridurre gli spostamenti non necessari. In coerenza con gli obiettivi del presente PSCU, l'Ateneo intende promuovere un uso consapevole e strategico del lavoro agile, compatibilmente con le esigenze didattiche e amministrative, favorendo la conciliazione tra servizi, produttività e sostenibilità ambientale.

Parallelamente, per le attività didattiche e di servizio che richiedono la presenza in sede, si cercherà di concentrare la programmazione degli orari (lezioni, esami, servizi agli studenti) in fasce più compatte, evitando turnazioni disperse o eccessivamente frazionate, così da rendere più efficiente l'utilizzo del trasporto pubblico e contenere la mobilità su auto privata.

I Dipartimenti saranno invitati a considerare, nella programmazione degli orari, le condizioni di trasporto degli studenti pendolari.

7.6 Comunicazione, informazione e sensibilizzazione

La comunicazione rappresenta un asse strategico della mobilità sostenibile. Nel 2026 verrà potenziata la sezione del sito UniFG dedicata alla mobilità, garantendo informazioni aggiornate su TPL, treno, ciclabilità e car pooling. L'Ateneo realizzerà campagne periodiche rivolte alla comunità universitaria e organizzerà momenti di ascolto e confronto per raccogliere segnalazioni e suggerimenti.

7.7 Integrazione con la pianificazione comunale e regionale

L'Ateneo si rende disponibile a partecipare ai tavoli tecnici promossi dal Comune di Foggia nell'ambito del PUMS e delle iniziative regionali sulla mobilità sostenibile. Saranno valutate opportunità di partecipazione a progetti e bandi regionali o nazionali finalizzati al miglioramento del trasporto pubblico, della ciclabilità e dell'intermodalità.

7.8 Formazione e aggiornamento professionale del Mobility Manager

L'Ateneo riconosce come essenziale il continuo aggiornamento professionale del Mobility Manager, figura che opera in un ambito in costante evoluzione normativa, tecnica e organizzativa. Sosterrà la partecipazione a percorsi formativi specialistici offerti da enti qualificati — tra cui Ministeri, Regioni, Comuni capoluogo, Università ed enti di settore — con particolare attenzione ai temi dell'analisi dei flussi di mobilità, della redazione dei piani spostamenti, della valutazione delle emissioni, dell'intermodalità e dell'uso degli strumenti digitali per la mobilità. Sarà inoltre favorita la partecipazione a conferenze, tavoli tecnici e network nazionali dedicati alla mobilità universitaria, così da garantire un costante allineamento alle migliori pratiche adottate nel panorama accademico italiano.

7.9 Azioni a favore degli studenti pendolari

Considerato l'aumento della popolazione pendolare e delle distanze percorse, l'Ateneo intensificherà la diffusione delle informazioni relative agli abbonamenti agevolati e alle convenzioni con i gestori del TPL e del servizio ferroviario. Saranno promosse soluzioni intermodali e iniziative dedicate alla condivisione dei tragitti, favorendo l'accesso a forme di car pooling organizzato.

7.10 Azioni a favore del personale tecnico-amministrativo e docente

Per il personale UniFG verranno valorizzate forme di flessibilità oraria e lavoro agile, quando compatibili con le esigenze dell'Ateneo, e sarà promossa l'adozione del trasporto pubblico attraverso una comunicazione più capillare e l'eventuale attivazione di convenzioni. Particolare attenzione sarà posta ai percorsi intermodali per chi proviene da fuori comune o da altri centri provinciali.

7.11 Sviluppo degli strumenti digitali per la mobilità

L'Ateneo valuterà l'adozione di piattaforme dedicate al car pooling e di strumenti informativi aggiornati sulle linee del TPL, sugli orari e sui percorsi. Tali strumenti saranno integrati con le piattaforme digitali già in uso nell'Ateneo, così da offrire una gestione unificata e facilmente accessibile delle informazioni.

8. Quadro economico e fonti di finanziamento

Le fonti di finanziamento sono suddivise in risorse interne, risorse esterne e interventi in collaborazione con enti territoriali.

8.1 Risorse interne di Ateneo

Le risorse interne continuano a rappresentare la componente più immediatamente attivabile per gli interventi di entità contenuta. Rientrano in questa categoria:

- fondi per piccoli interventi infrastrutturali (rastrelliere, segnaletica, arredi per mobilità attiva, spazi di sosta bici);
- risorse destinate alle campagne di comunicazione e sensibilizzazione;
- fondi per formazione del Mobility Manager e per l'adozione di strumenti digitali (piattaforme di car pooling, servizi informativi);
- capitoli relativi a manutenzioni leggere negli spazi esterni delle sedi UniFG.

Tali spese possono essere imputate su fondi interni di funzionamento o capitoli per la sostenibilità.

8.2 Accordi e co-finanziamenti con enti locali

Gli interventi su fermate, TPL, piste ciclabili, sicurezza degli attraversamenti pedonali e illuminazione sono in genere co-finanziati insieme ai Comuni o alla Regione; le Università assumono un ruolo di programmazione e indirizzo, mentre la realizzazione fisica è spesso affidata agli enti territoriali.

Per UniFG, questo significa:

- co-progettazione con il Comune di Foggia di percorsi ciclabili verso i poli universitari;
- accordi per parcheggi di interscambio in aree strategiche;
- partecipazione ai tavoli PUMS con proposte tecniche basate sui dati dell'indagine di mobilità 2025.

8.3 Collaborazioni e sponsorizzazioni

Questa tipologia di collaborazione, seppur marginale, può sostenere iniziative specifiche come: rastrelliere o stalli protetti; eventi per la Settimana Europea della Mobilità; strumenti digitali di comunicazione.

Tale collaborazione può essere introdotta attraverso accordi con operatori privati di bike sharing, e-bike e scooter sharing; partnership con aziende di trasporto privato per convenzioni o servizi dedicati; piccole sponsorizzazioni da parte di aziende locali per campagne di sensibilizzazione.

9. Conclusioni e sviluppi futuri

L'aggiornamento del PSCU per il 2026 conferma l'impegno dell'Università di Foggia nel favorire una mobilità più sostenibile, inclusiva ed efficiente, a beneficio dell'intera comunità

accademica e del territorio. I risultati dell'indagine 2025 restituiscono un quadro articolato, caratterizzato da un incremento della pendolarità medio-lunga, da una crescita dell'utilizzo dell'automobile privata – in particolare in modalità individuale – e da un leggero aumento dell'uso del treno. Si osserva al tempo stesso una contrazione del trasporto pubblico urbano su gomma e della mobilità attiva, elementi che richiedono interventi mirati e un rafforzamento del dialogo con gli enti competenti.

In questo contesto, il Piano individua un insieme di azioni integrate che mirano a contenere l'uso non necessario dell'automobile, migliorare l'accessibilità alle sedi universitarie attraverso soluzioni intermodali e favorire forme di condivisione degli spostamenti, sostenute anche da piattaforme digitali. Parallelamente, il Piano prevede misure di supporto alla mobilità attiva e ciclabile, riconoscendone il valore in termini di sostenibilità, benessere e qualità della vita nei contesti universitari.

Gli interventi delineati per il 2026 rappresentano una fase intermedia di un percorso più ampio che richiede continuità, monitoraggio e capacità di adattarsi all'evoluzione dei comportamenti di mobilità e delle condizioni territoriali. La collaborazione con il Comune di Foggia, con la Regione Puglia e con i gestori del trasporto pubblico resta fondamentale per assicurare soluzioni efficaci e per integrare le esigenze dell'Università nelle strategie di mobilità urbana e sovracomunale.

Particolare rilievo assume il ruolo del Mobility Manager di Ateneo, chiamato a coordinare il processo, a garantire un monitoraggio costante dei dati e ad aggiornarsi sulle evoluzioni normative e tecniche del settore. Allo stesso modo, la partecipazione attiva della comunità universitaria – studenti, docenti e personale tecnico-amministrativo – costituisce un elemento essenziale per il successo delle politiche di mobilità sostenibile.

Il PSCU 2026, in definitiva, si configura come uno strumento dinamico e orientato al miglioramento continuo, capace di accompagnare l'Ateneo nelle sfide dei prossimi anni, valorizzando le opportunità offerte dalla mobilità sostenibile e contribuendo al benessere della comunità UniFG e alla qualità dell'ambiente urbano.