



# ***14° Rapporto sulla mobilità in Italia***

**Roma, 19 aprile 2017**

# Cosa c'è nel Rapporto

Il 14° Rapporto sulla mobilità in Italia è stato realizzato da Isfort con l'apporto scientifico di Asstra e di Anav. Il Rapporto è dedicato alla componente passeggeri della mobilità e si divide in **due sezioni** principali.

La **prima e più rilevante** sezione è focalizzata sulla **struttura** e le **dinamiche della domanda**, secondo lo schema di analisi consolidato nelle passate edizioni del Rapporto che fa perno sull'elaborazione in profondità dell'ampia **base dati dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort su stili e comportamenti di mobilità degli italiani**. Le elaborazioni sono aggiornate al 2016.

La **seconda** sezione propone alcuni focus settoriali e segnatamente:

- sul sistema del **trasporto pubblico locale**, attingendo ad una selezione di dati e informazioni «**dal lato dell'offerta**», con confronti europei, in buona parte contenuti in studi di recente pubblicazione
- sul **monitoraggio della mobilità privata** ed in particolare sull'analisi degli indicatori relativi al parco veicolare privato e all'incidentalità
- sulla **sharing mobility** utilizzando sia alcuni dati significativi resi disponibili dall'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility, sia il focus valutativo sul car sharing realizzato da Isfort nel 2016 attraverso l'Osservatorio «Audimob»



*La **presentazione** di oggi riassume le principali evidenze del Rapporto relative in particolare all'evoluzione della **domanda** di mobilità (dall'Osservatorio «Audimob»)*

# Sommario

**Tra nuove tendenze e punti di resistenza**  
*(Struttura e dinamica della domanda)*

**A ciascuno il suo mezzo**  
*(I cluster della popolazione nelle scelte modali)*

**Il futuro degli stili di mobilità è «condividere»?**  
*(Una breve incursione nella sharing mobility)*

**Qualche punto di riepilogo e di riflessione**

## *Le ragioni dell'Osservatorio «Audimob»*

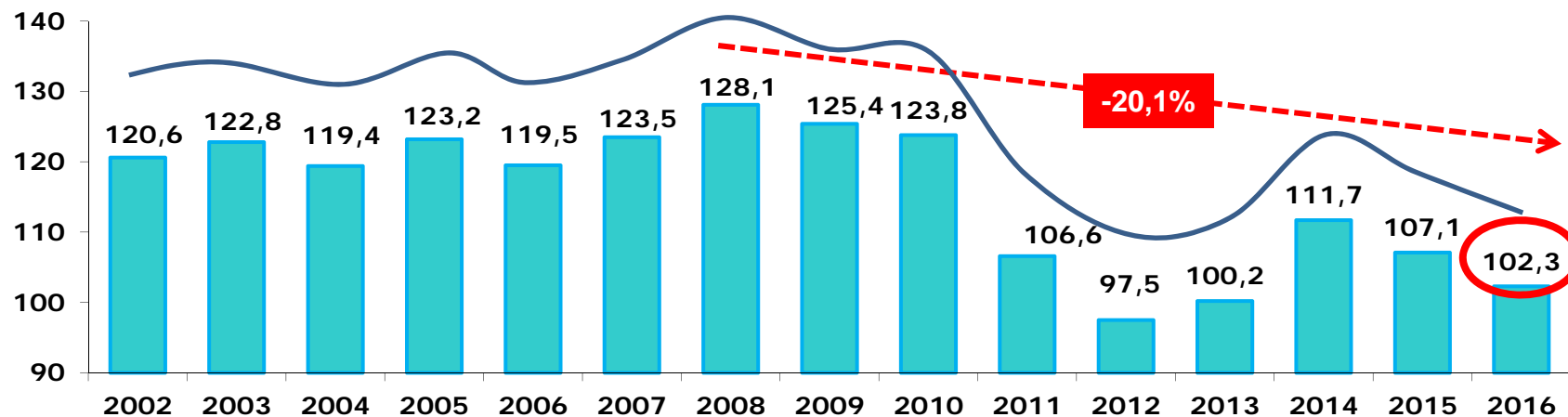
1. Il progetto dell'Osservatorio “**Audimob – Stili e comportamenti di mobilità degli italiani**” nasce nel 1999 su impulso della **Fondazione BNC** ed è realizzato annualmente da Isfort.
2. La “**domanda**” è una dimensione storicamente **poco esplorata** nelle analisi e nelle politiche del settore dei trasporti, in particolare nel segmento dei passeggeri. Lo sviluppo, seppure contraddittorio, delle logiche di **mercato** ha fatto crescere negli ultimi anni l'esigenza di arricchire le conoscenze sui comportamenti di mobilità degli individui. Esigenza avvertita dai diversi attori in campo: i soggetti istituzionali (“**ascolto**” dei bisogni), gli operatori di mercato (“**segmentazione**” della domanda), i cittadini (reclamare il “**diritto ad una buona mobilità**”).
3. L'Osservatorio “Audimob” si è posto sin dall'avvio l'obiettivo di colmare il **vuoto di conoscenze** sulla domanda di mobilità nel Paese ad un livello generale (dati nazionali e articolazioni territoriali confrontabili), nonché di **omogeneizzare** gli standard metodologico-definitivi alla base di indagini, per lo più locali, di questo tipo.

## ***Il disegno metodologico di «Audimob»***

- l'Osservatorio «Audimob» si basa su **un'indagine telefonica annuale**, con sistema **CATI** (in fase di integrazione il sistema CAWI, in particolare per intercettare le fasce giovani e le famiglie senza telefono fisso), sulla mobilità della **popolazione italiana tra 14 e 80 anni**; la **base dati** di «Audimob» è attualmente alimentata da 17 annualità, **dal 2000 al 2016**
- il **campione** di intervistati, statisticamente rappresentativo con margine di errore inferiore all'1% per i dati nazionali, è distribuito su base regionale e per principali caratteri demografici della popolazione; nel 2016 sono stati intervistati complessivamente **12.200 individui**, ripartiti in due survey gemelle (maggio-giugno e ottobre-dicembre)
- l'indagine rileva in modo dettagliato e sistematico **tutti gli spostamenti** effettuati dall'intervistato nel giorno precedente l'intervista (**solo giorni feriali**), ad eccezione degli spostamenti a piedi che hanno richiesto meno di 5 minuti di tempo
- l'indagine rileva le caratteristiche principali dello spostamento: **lunghezza e tempo di percorrenza, origine e destinazione, motivazione, sistematicità, mezzo di trasporto utilizzato** (distinto per eventuali tratte del viaggio)
- per **mobilità urbana** si intende lo spostamento che ha origine e destinazione all'interno del perimetro comunale e di lunghezza comunque non superiore ai 20 km

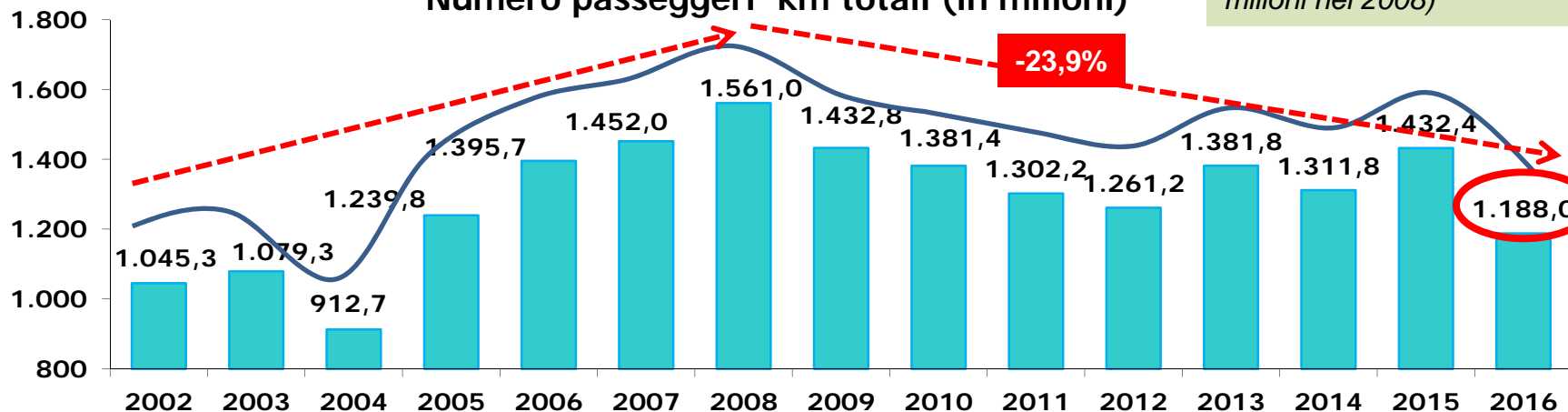
## Il dato generale sui volumi della domanda di mobilità: gli effetti della crisi e la tendenza alla contrazione

Numero spostamenti totali nel giorno medio feriale (in milioni)

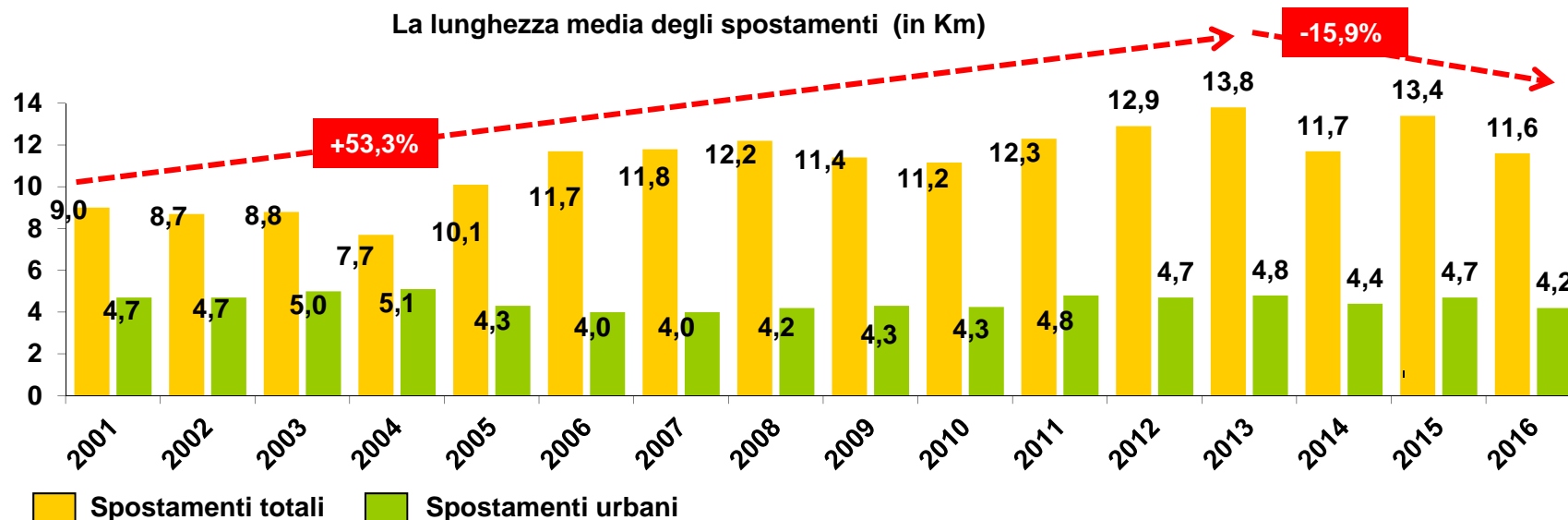


Nel 2016 **40 milioni di ore** dedicate dagli italiani alla mobilità **quotidianamente** (erano 45 milioni nel 2008)

Numero passeggeri\*km totali (in milioni)



# La lunghezza degli spostamenti: il (perdurante) baricentro della mobilità locale

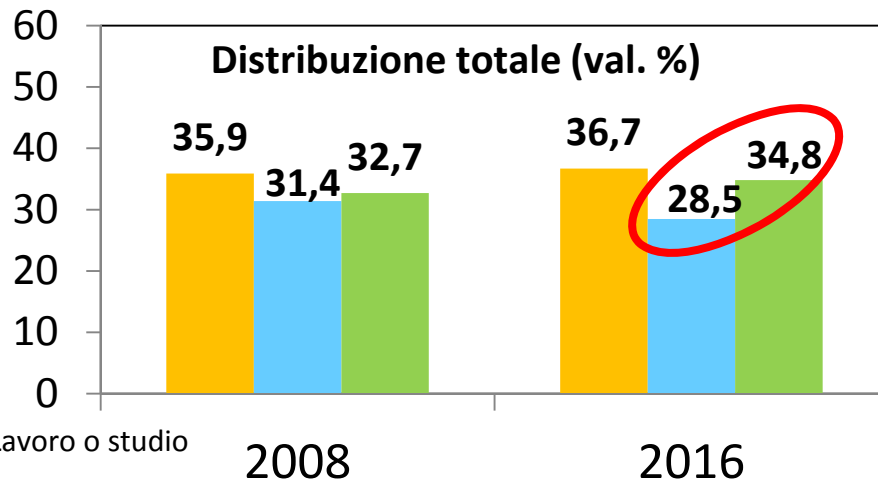


## Distribuzione % degli spostamenti e dei passeggeri\*km per lunghezza dei viaggi

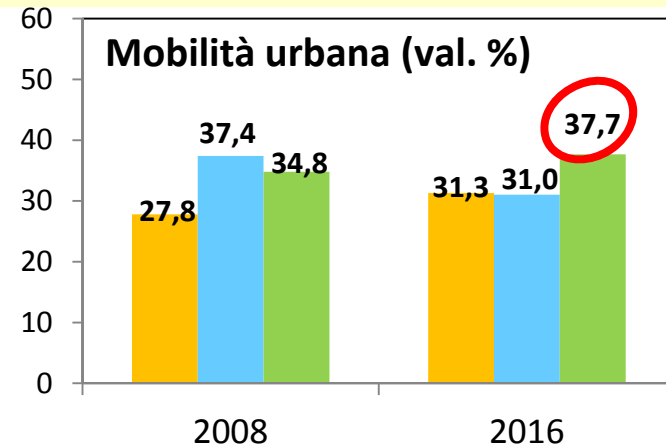
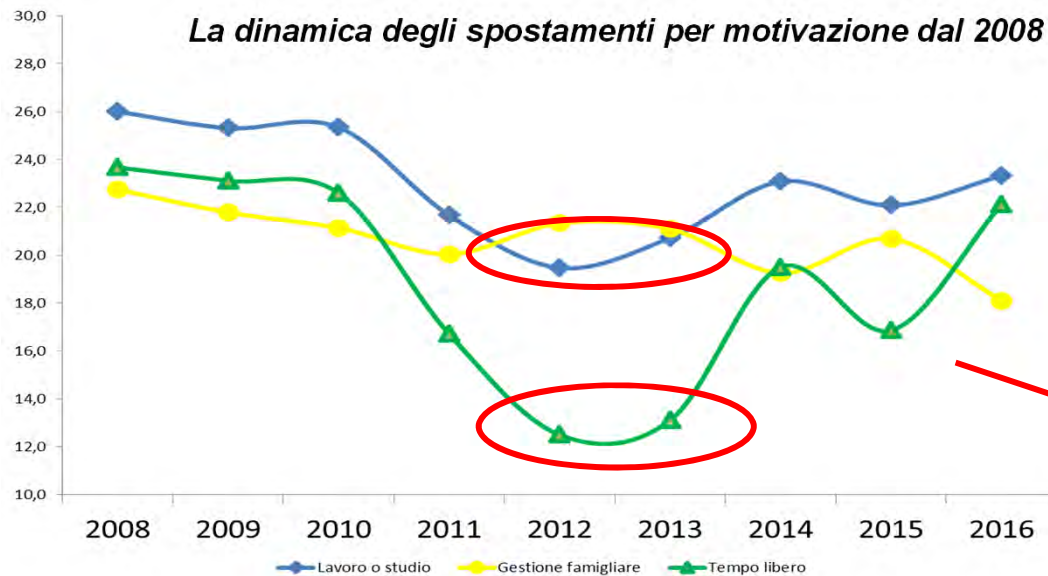
|                              | Spост. 2016  | Spост. 2001  | Pass.*km 2016 | Pass.*km 2001 |
|------------------------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| Prossimità (fino a 2 km)     | 27,6         | 38,6         | 3,3           | 5,7           |
| Scala urbana (2-10 km)       | 46,0         | 42,5         | 23,1          | 27,5          |
| Medio raggio (10-50 km)      | 23,5         | 17,1         | 45,3          | 42,1          |
| Lunga distanza (oltre 50 km) | 2,9          | 1,8          | 28,3          | 24,7          |
| <b>Totale</b>                | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b>  | <b>100,0</b>  |

Note: The percentage change for the urban scale category (2-10 km) is **73,6%** (from 42,5% in 2001 to 46,0% in 2016). The percentage change for the passenger-km in the urban scale category is **71,7%** (from 27,5 in 2001 to 23,1 in 2016).

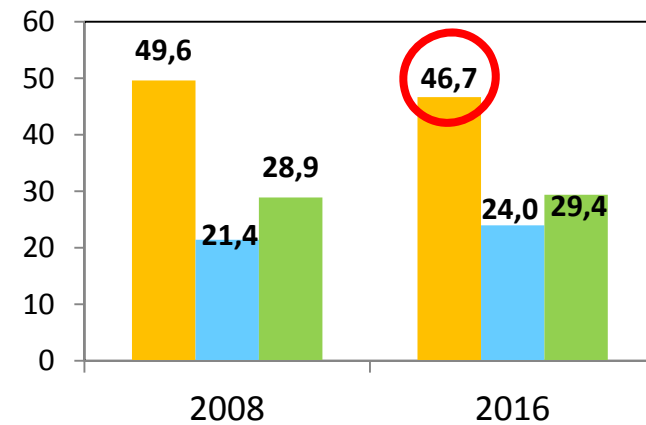
# Le motivazioni degli spostamenti: non solo pendolarismo per lavoro e studio!



- Lavoro o studio
- Gestione familiare
- Tempo libero



**Mobilità extraurbana (val. %)**



| Motivazione        | Var. 08-16:<br>v.a in milioni | Var. % 08-16 |
|--------------------|-------------------------------|--------------|
| Lavoro o studio    | -2,7                          | -10,3        |
| Tempo libero       | -1,5                          | -6,5         |
| Gestione familiare | -4,6                          | -20,4        |



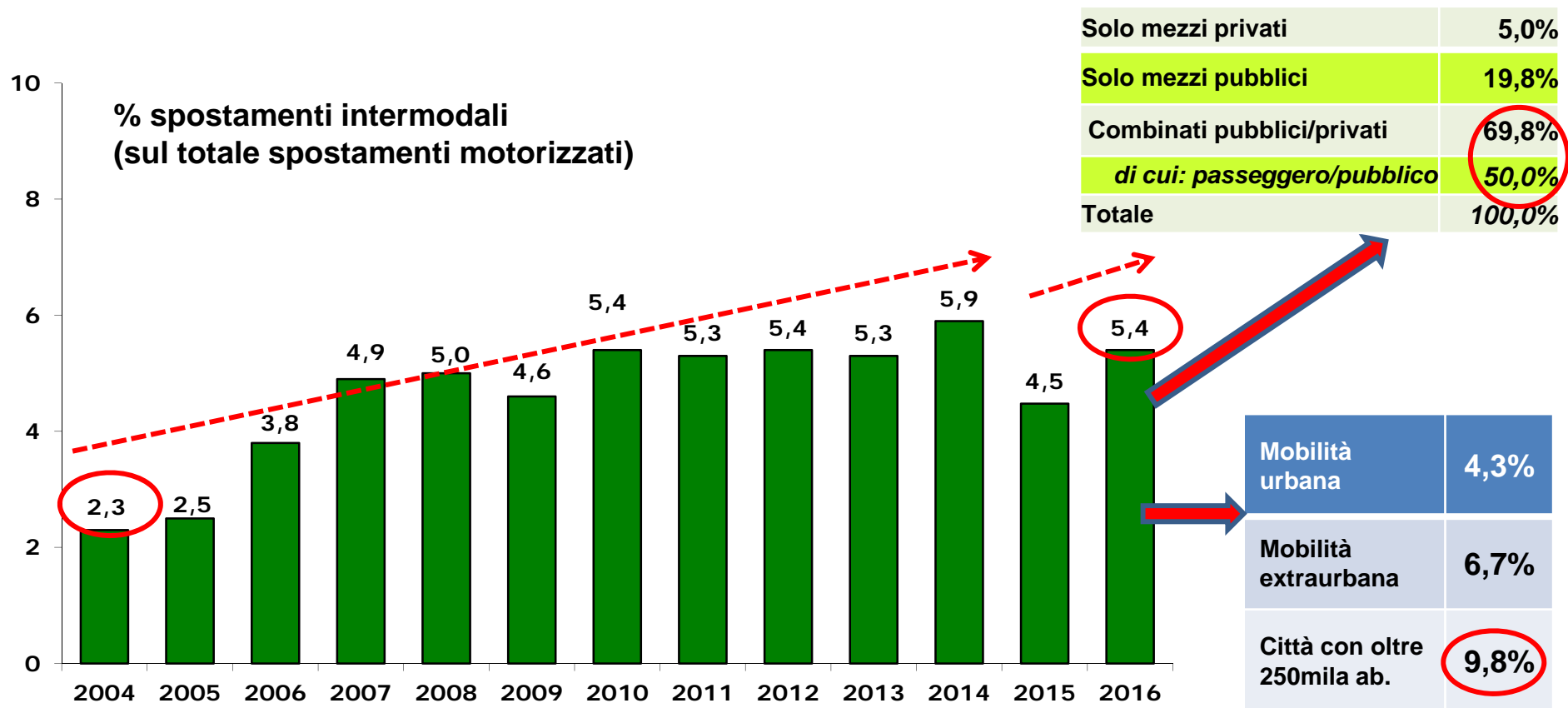
## *I mezzi di trasporto utilizzati: il dominio (incontrastato?) dell'automobile*

Distribuzione % degli spostamenti per mezzo di trasporto utilizzato

|                                 | 2016         | 2008         | 2001         |
|---------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Piedi                           | 17,1         | 17,5         | 23,1         |
| Bici                            | 3,3          | 3,6          | 3,8          |
| Moto                            | 3,0          | 4,5          | 5,7          |
| Auto                            | 65,3         | 63,9         | 57,5         |
| <i>di cui come passeggero</i>   | 8,5          | 7,6          | 8,0          |
| Bus/Tram/Metropolitana          | 4,4          | 4,1          | 5,7          |
| Pullman                         | 1,3          | 1,4          | 1,4          |
| Treno                           | 0,9          | 0,6          | 0,7          |
| Combinazione di mezzi (e altro) | 4,6          | 4,5          | 2,3          |
| <b>Totale</b>                   | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |

*71,4% dei passeggeri\*km, 63% del tempo quotidiano dedicato alla mobilità*

**Una finestra sulla «mobilità di scambio»: riprende il trend di crescita, il potenziale è ancora alto**



**Lo sguardo congiunturale: 2016 in recupero per la mobilità sostenibile, ma i volumi di inizio crisi sono ancora lontani per tutti i modi**

|                       | Var. % spostamenti 2015-2016 | Var. % spostamenti 2015-2016 |
|-----------------------|------------------------------|------------------------------|
| <i>Piedi e bici</i>   | +8,4                         | -22,6                        |
| <i>Auto</i>           | -8,5                         | -18,0                        |
| <i>Mezzi pubblici</i> | +6,3                         | -16,4                        |

**Distribuzione % degli spostamenti totali e non motorizzati per mezzi di trasporto**

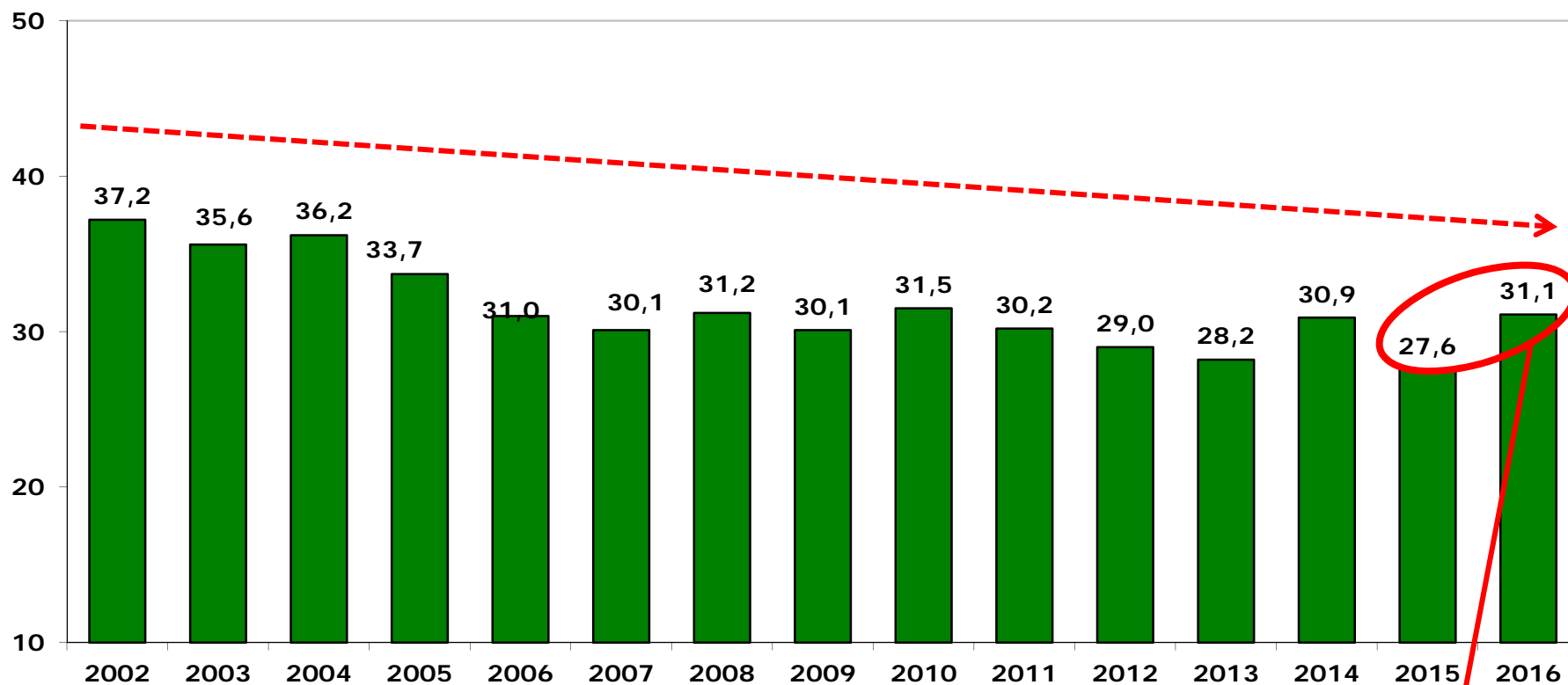
|                                    | 2016         | 2015         | 2008  |
|------------------------------------|--------------|--------------|-------|
| - A piedi                          | 17,1         | 14,3         | 17,5  |
| - In bicicletta                    | 3,3          | 3,6          | 3,6   |
| <b>Totale «mobilità attiva»</b>    | <b>20,4</b>  | <b>18,0</b>  | 21,1  |
| <i>Totale mobilità motorizzata</i> | 79,6         | 82,0         | 78,9  |
| <b>Totale</b>                      | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | 100,0 |

**Distribuzione % degli spostamenti motorizzati per mezzi di trasporto**

|                | 2016         | 2015         | 2008  |
|----------------|--------------|--------------|-------|
| Auto           | 82,8         | 83,8         | 81,4  |
| Moto           | 3,7          | 4,5          | 5,7   |
| Mezzi pubblici | 13,4         | 11,7         | 12,9  |
| <b>Totale</b>  | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | 100,0 |

***Il tasso di mobilità sostenibile ha «rialzato la testa», un segnale importante di inversione di tendenza, tuttavia il bilancio di lungo periodo resta negativo***

**% mobilità sostenibile (spostamenti mezzi collettivi + piedi+bici sul totale)**



Possibile innesco di un **circuito virtuoso** per la mobilità sostenibile tra maggiore attenzione delle **politiche nazionali** (risorse per materiale rotabile, investimenti nelle infrastrutture, ciclabilità, riforma di settore...) e **segnali del mercato?**

|             |      |                          |      |
|-------------|------|--------------------------|------|
| Nord-Ovest  | 32,2 | Comuni fino a 10mila ab. | 22,9 |
| Nord-Est    | 30,2 | Comuni 10-50mila ab.     | 27,0 |
| Centro      | 32,3 | Comuni 50-250mila ab.    | 32,9 |
| Sud e Isole | 30,0 | Comuni oltre 250mila ab. | 48,5 |

## Nell'altra metà campo, il mercato dell'auto gode di ottima salute...

### Numero di autovetture (.000) e tasso di motorizzazione (auto ogni 100 abitanti) - Italia

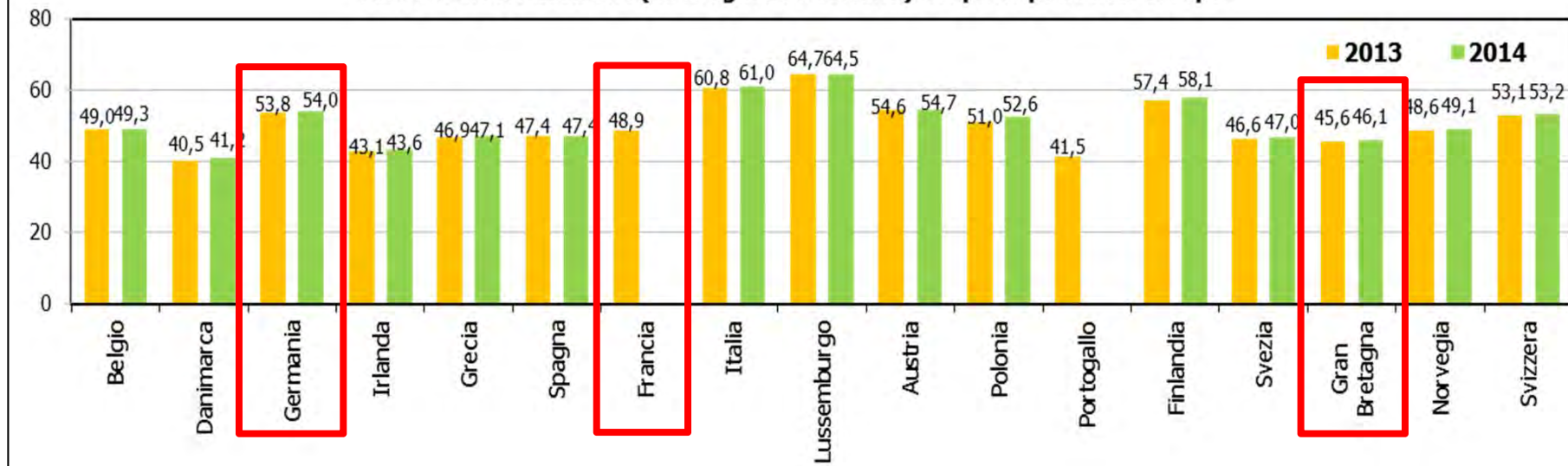


|        | 2002       | 2005       | 2006       | 2007       | 2008       | 2009       | 2010       | 2011       | 2012       | 2013       | 2014       | 2015       | 2016*      |
|--------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Numero | 33.706.153 | 34.667.485 | 35.297.282 | 35.680.097 | 36.105.183 | 36.371.790 | 36.751.311 | 37.113.300 | 37.078.274 | 36.962.934 | 37.080.753 | 37.351.233 | 37.828.646 |
| Tasso  | 58,8       | 59,0       | 59,7       | 59,8       | 60,1       | 60,3       | 60,6       | 62,5       | 62,1       | 60,8       | 61,0       | 61,6       | 62,4       |

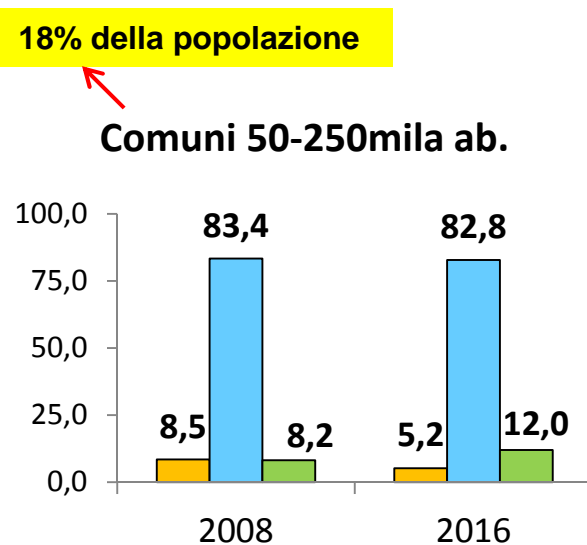
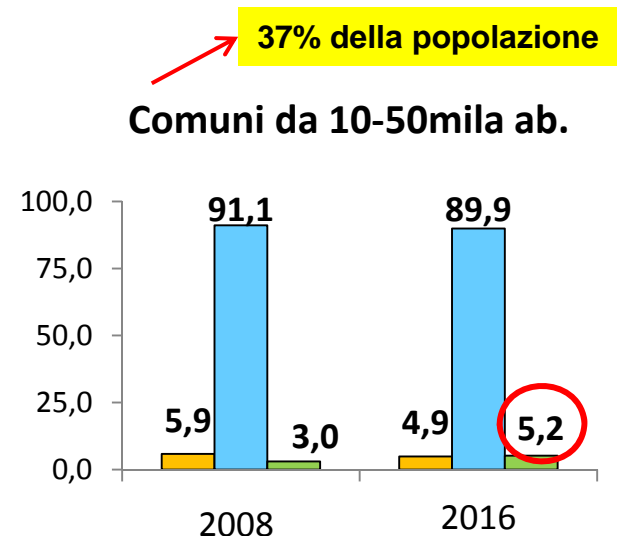
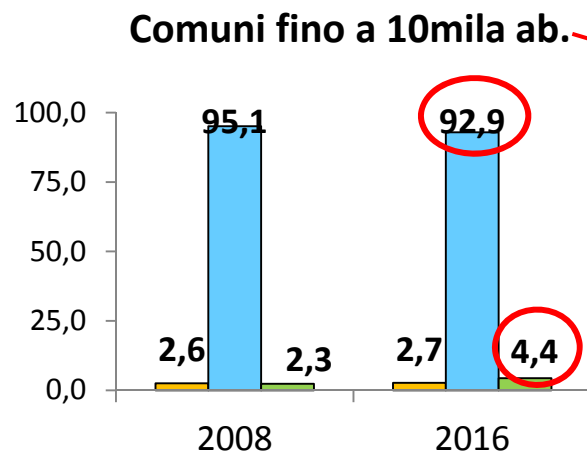
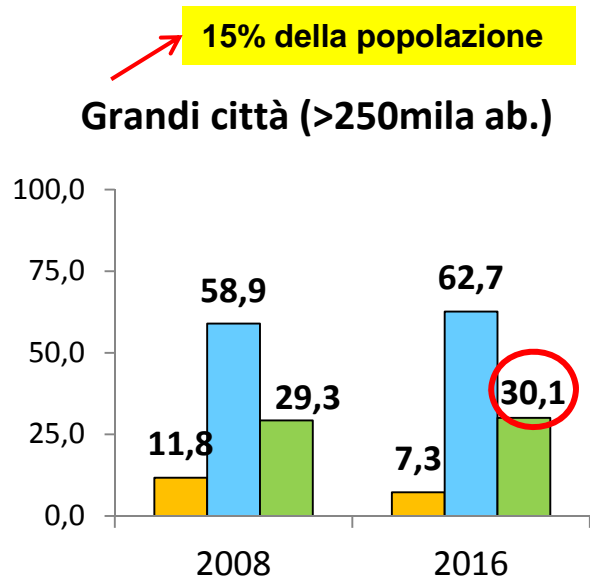
\* Valore stimato

Fonte: Elaborazione sport su dati Aci e Istat

### Tasso di motorizzazione (auto ogni 100 abitanti) nei principali Paesi europei

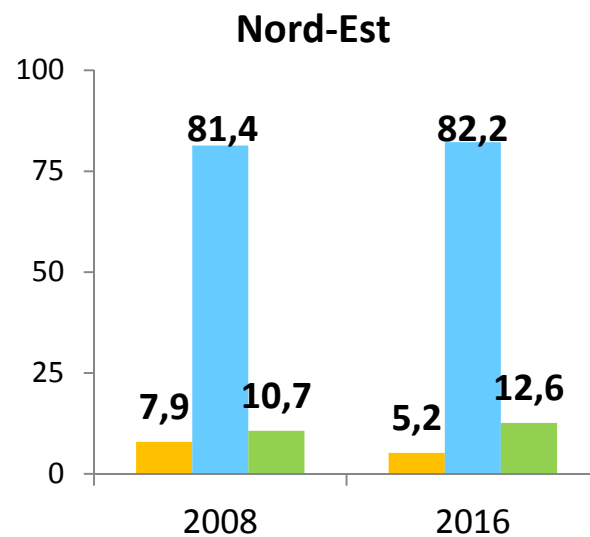
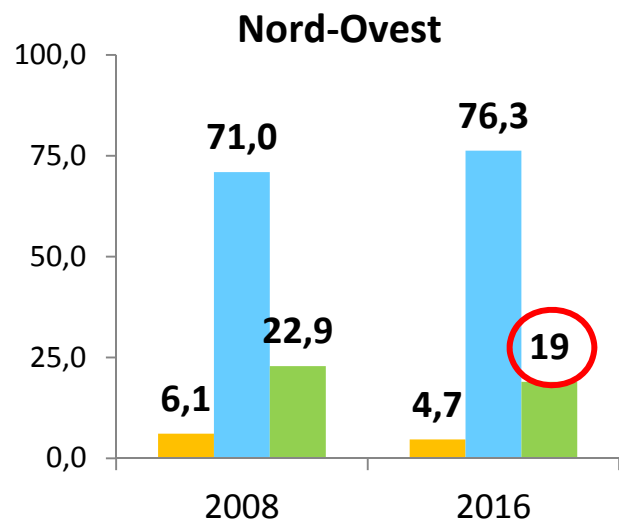


***Il trasporto pubblico urbano ha un mercato molto squilibrato: significativo nelle aree metropolitane, residuale nella diffusa (e popolata) rete dei piccoli centri***

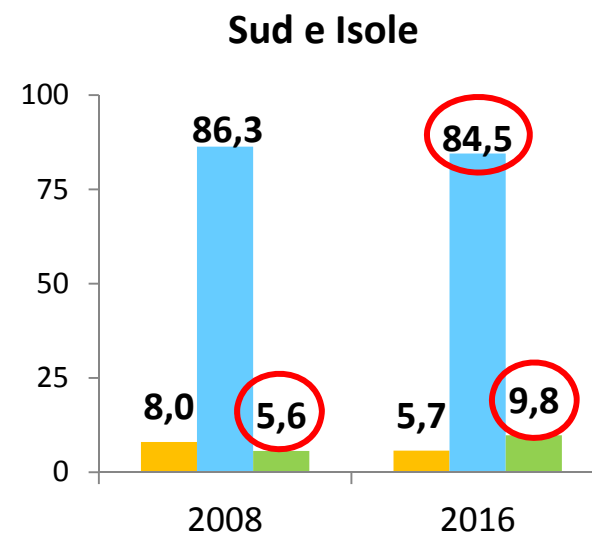
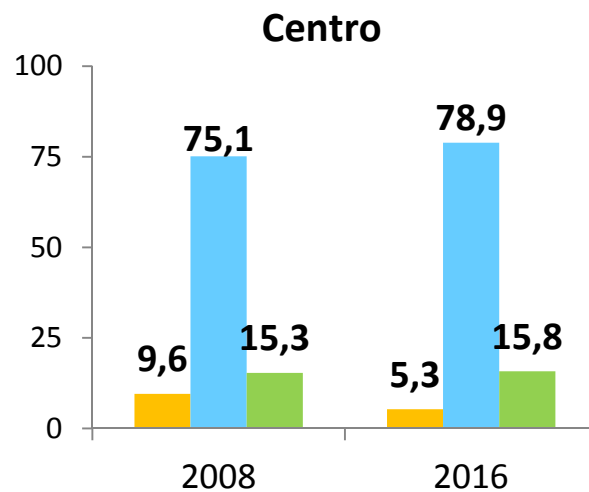


- Moto, ciclomotore o scooter
- Mezzi privati (auto)
- Mezzi pubblici

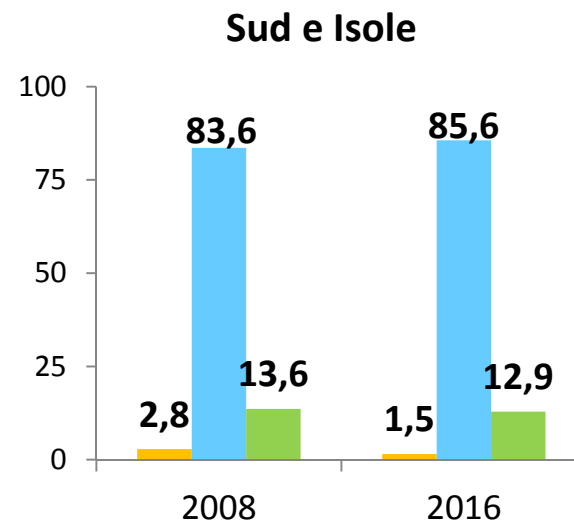
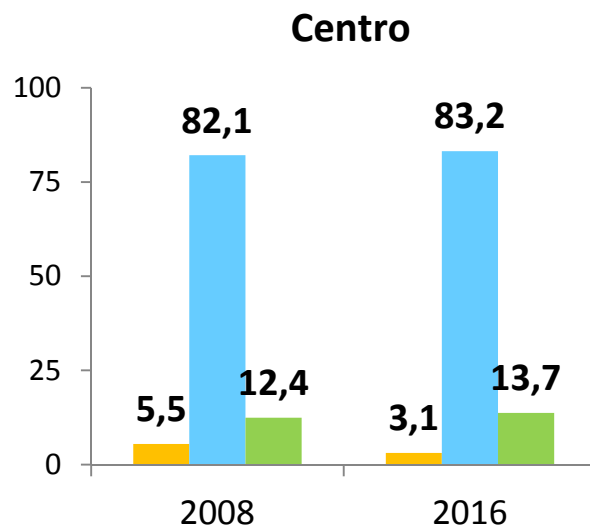
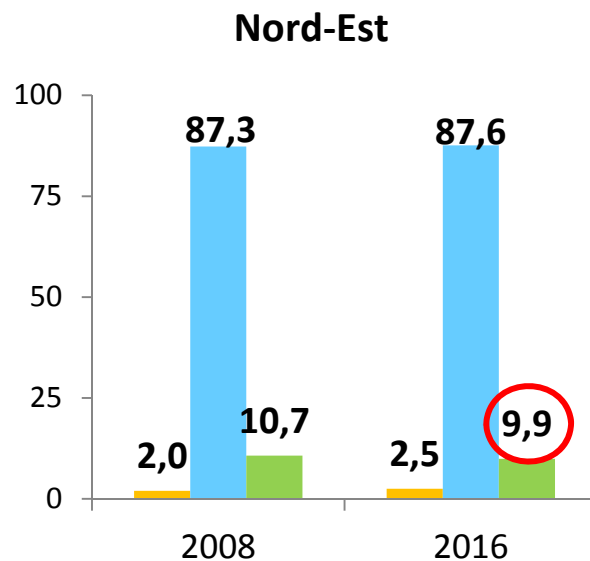
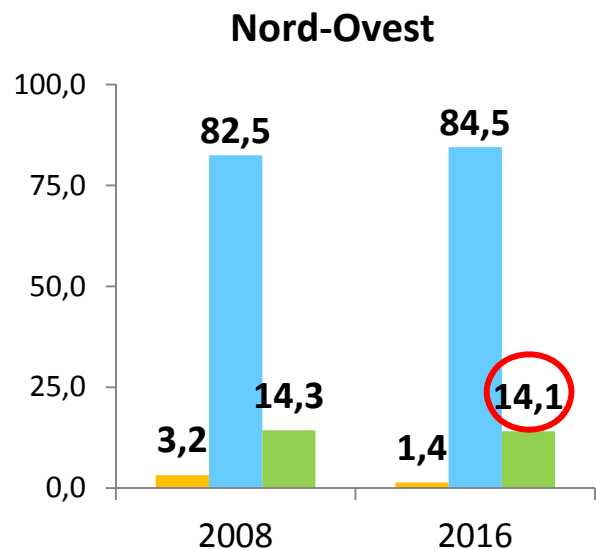
## Un'altra linea di frattura del mercato del trasporto pubblico urbano da Nord a Sud






- Moto, ciclomotore o scooter
- Mezzi privati (auto)
- Mezzi pubblici



***Viceversa, il peso del trasporto pubblico extraurbano è più omogeneo sul territorio nazionale***



-  Moto, ciclomotore o scooter
-  Mezzi privati (auto)
-  Mezzi pubblici



# Sommario

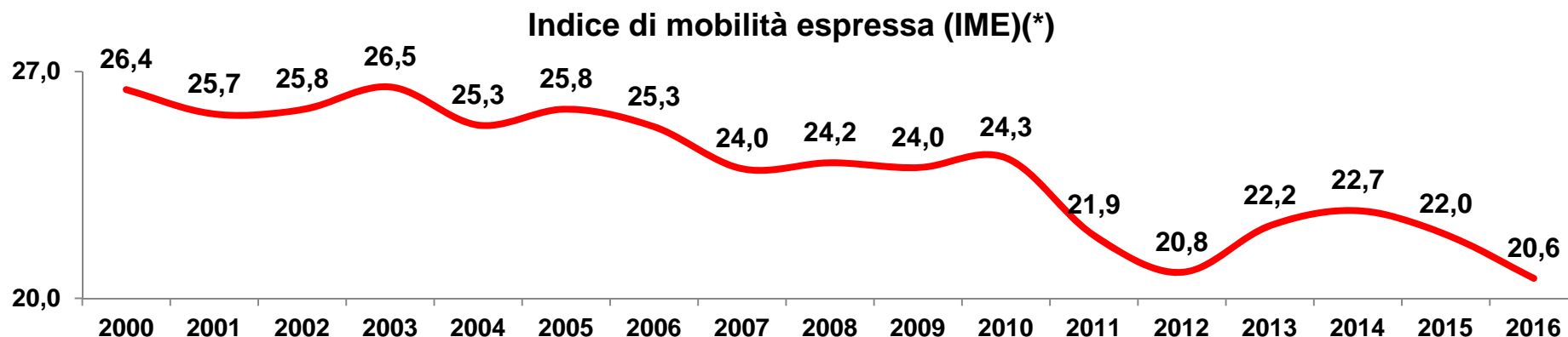
Tra nuove tendenze e punti di resistenza  
*(Struttura e dinamica della domanda)*

A ciascuno il suo mezzo  
*(I cluster della popolazione nelle scelte modali)*

Il futuro degli stili di mobilità è «condividere»?  
*(Una breve incursione nella sharing mobility)*

Qualche punto di riepilogo e di riflessione

## La segmentazione della domanda di mobilità: una forbice che si allarga



(\*) L'IME è un **indicatore sintetico** della domanda di mobilità individuale che tiene contemporaneamente conto del **tasso di mobilità**, del **numero di spostamenti giornalieri**, dei **km percorsi giornalieri**, del **tempo giornaliero dedicato alla mobilità** e della **quota di spostamenti sistematici**

*I 10 segmenti della popolazione **a più elevata domanda di mobilità** (IME nel 2016, tra parentesi il rank 2001)*

1. **Occupati dipendenti** - 24,9 (1)
2. **Occupati autonomi** - 22,9 (3)
3. **Laureati** - 22,8 (2)
4. **Studenti** - 22,4 (8)
5. **Età 30-45 anni** - 22,3 (3)
6. **Età 14-29 anni** - 21,9 (5)
7. **Uomini** - 21,8 (6)
8. **Residenti nel Nord-Ovest** - 21,8 (12)
9. **Residenti nei comuni fino a 10mila abitanti** - 21,4 (9)
10. **Età 46-64 anni** - 21,4 (17)

*I 10 segmenti della popolazione **a domanda di mobilità più contenuta** (IME nel 2016, tra parentesi il rank 2001)*

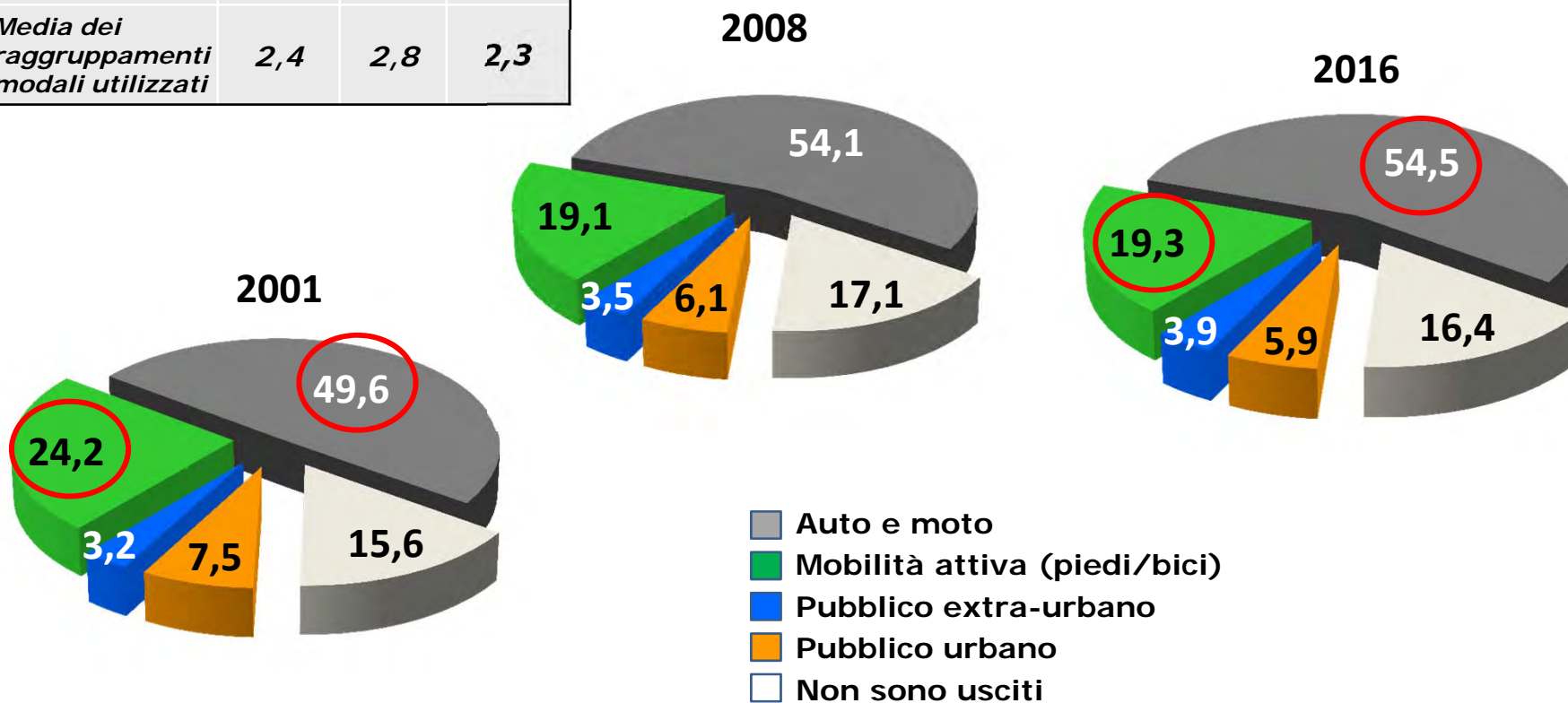
1. **Istruzione fino a licenza elementare** - 13,3 (4)
2. **Età over 65** - 14,2 (1)
3. **Pensionati** - 14,3 (3)
4. **Disoccupati** - 14,4 (5)
5. **Casalinghe** - 14,5 (2)
6. **Istruzione fino a licenza media** - 19,0 (8)
7. **Donne** - 19,4 (6)
8. **Residenti nei comuni 50-250mila abitanti** - 19,8 (9)
9. **Residenti nel Nord-Est** - 20,0 (14)
10. **Residenti nel Sud e Isole** - 20,1 (9)

**Nel 2001 i primi 5 cluster con IME più elevato avevano un indice medio superiore del 43% rispetto agli ultimi 5. Nel 2016 questo divario si è alzato al 63,8% evidenziando una tendenza al rafforzamento della segmentazione dei consumi di mobilità.**

## I cluster di scelta modale: la polarizzazione dei comportamenti attorno al mezzo privato

| La dinamica degli spostamenti<br>(valori medi giornalieri) |      |      |      |
|--|------|------|------|
|  | 2001 | 2008 | 2016 |
| Media spostamenti effettuati                               | 3,0  | 3,2  | 2,5  |
| Media dei raggruppamenti modalizzati utilizzati            | 2,4  | 2,8  | 2,3  |

Distribuzione e dinamica dei cluster di popolazione per scelta modale prevalente nel giorno medio feriale (% individui)



# L'identikit dei cluster di scelta modale

## MOBILITÀ ATTIVA 19,3

|  |             |
|--|-------------|
| Donne  | 19,9        |
| <b>Da 14 a 29 anni</b>                             | <b>22,5</b> |
| Oltre 65 anni                                      | 22,0        |
| Lic. media inf-avviamento                          | 22,4        |
| Diploma universitario-laurea, post universitario   | 20,2        |
| <b>Disoccupato e in cerca di prima occupazione</b> | <b>24,6</b> |
| Casalinga  | 21,0        |
| <b>Studente</b>                                    | <b>24,9</b> |
| Ritirato dal lavoro                                | 22,1        |
| Nord-Est   | 21,5        |
| Sud e Isole  | 19,7        |
| <b>Comuni da 50.001 a 250.000 abitanti</b>         | <b>22,9</b> |
| <b>Comuni oltre 250.000 abitanti</b>               | <b>27,5</b> |



## AUTO e MOTO 54,5

|   |             |
|---|-------------|
| Uomini  | 58,4        |
| <b>Da 30 a 45 anni</b>                                  | <b>66,0</b> |
| Da 46 a 64 anni   | 59,0        |
| Diploma medie superiori                                 | 59,4        |
| <b>Diploma universitario-laurea, post universitario</b> | <b>60,7</b> |
| <b>Occupato alle dipendenze</b>                         | <b>67,7</b> |
| <b>Occupato in conto proprio</b>                        | <b>66,4</b> |
| Nord-Ovest  | 55,0        |
| Nord-Est  | 56,0        |
| Centro  | 54,7        |
| <b>Comuni fino a 10.000 abitanti</b>                    | <b>59,8</b> |
| Comuni da 10.001 a 50.000 abitanti!                     | 57,3        |



## PUBBLICO URBANO 5,9

|   |             |
|---|-------------|
| Uomini  | 6,6         |
| <b>Da 14 a 29 anni</b>                                  | <b>11,6</b> |
| Diploma medie superiori                                 | 6,2         |
| <b>Diploma universitario-laurea, post universitario</b> | <b>7,5</b>  |
| Occupato alle dipendenze                                | 7,0         |
| <b>Studente</b>   | <b>13,0</b> |
| Nord-Ovest  | 6,8         |
| <b>Centro</b>   | <b>7,9</b>  |
| Comuni da 50.001 a 250.000 abitanti                     | 6,6         |
| <b>Comuni oltre 250.000 abitanti</b>                    | <b>18,2</b> |

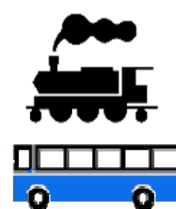


*Il profilo socioanagrafico di chi prende in prevalenza l'auto o la moto tende a sovrapporsi con il profilo dei consumatori «forti» di mobilità: occupati, uomini, alta istruzione, fasce centrali di età, residenti nei comuni piccoli e medio-piccoli.*

*Più variegata la composizione per gli altri cluster di scelta modale.*

## PUBBLICO EXTRAURBANO 3,9

|  |             |
|--|-------------|
| Uomini   | 4,3         |
| <b>Da 14 a 29 anni</b>                           | <b>10,6</b> |
| <b>Lic. media inf-avviamento</b>                 | <b>5,0</b>  |
| Diploma universitario-laurea, post universitario | 4,2         |
| <b>Studente</b>                                  | <b>14,6</b> |
| <b>Nord-Ovest</b>                                | <b>5,4</b>  |
| Comuni fino a 10.000 abitanti                    | 4,1         |
| <b>Comuni da 10.001 a 50.000 abitanti!</b>       | <b>5,0</b>  |



## NON SONO USCITI 16,4

|   |             |
|---|-------------|
| Donne                                       | 20,5        |
| <b>Oltre 65 anni</b>                        | <b>32,8</b> |
| <b>Nessun titolo, licenza elementare</b>    | <b>50,7</b> |
| <b>Lic. media inf-avviamento</b>            | <b>23,7</b> |
| Disoccupato e in cerca di prima occupazione | 18,5        |
| <b>Casalinga</b>                            | <b>33,5</b> |
| <b>Ritirato dal lavoro</b>                  | <b>28,9</b> |
| Sud e Isole                                 | 18,8        |
| Comuni fino a 10.000 abitanti               | 20,8        |
| Comuni da 10.001 a 50.000 abitanti!         | 17,6        |

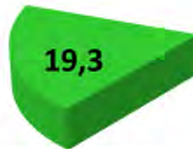


# Chi prende l'auto...va solo in auto! (la sfida della multimodalità)

## MOBILITÀ ATTIVA



| La dinamica degli spostamenti<br>(valori medi giornalieri) |     |
|--|-----|
| Totale   | 2,5 |
| Mezzi utilizzati (tratte)                                  | 2,7 |
| di cui a <u>piedi o in bicicletta</u>                      | 2,2 |
| di cui auto o moto   | 0,4 |
| di cui mezzi pubblici                                      | 0,1 |



## AUTO e MOTO



| La dinamica degli spostamenti<br>(valori medi giornalieri) |      |
|--|------|
| Totale   | 2,5  |
| Mezzi utilizzati (tratte)                                  | 2,6  |
| di cui a <u>auto o moto</u>                                | 2,45 |
| di cui a piedi o in bicicletta                             | 0,1  |
| di cui mezzi pubblici                                      | 0,05 |



## PUBBLICO EXTRAURBANO



3,9

| La dinamica degli spostamenti<br>(valori medi giornalieri) |     |
|--|-----|
| Totale   | 2,1 |
| Mezzi utilizzati (tratte)                                  | 3,3 |
| di cui a <u>treno</u>                                      | 1,0 |
| di cui a <u>pullman</u>                                    | 0,8 |
| di cui a piedi o in bicicletta                             | 0,4 |
| di cui auto o moto   | 0,7 |
| di cui mezzi pubblici urbani                               | 0,4 |

## NON SONO USCITI



16,4

## PUBBLICO URBANO

5,9



| La dinamica degli spostamenti<br>(valori medi giornalieri) |     |
|--|-----|
| Totale   | 2,3 |
| Mezzi utilizzati (tratte)                                  | 3,3 |
| di cui a <u>bus, tram, metro</u>                           | 2,1 |
| di cui a piedi o in bicicletta                             | 0,5 |
| di cui auto o moto   | 0,4 |
| di cui mezzi pubblici extraurbani                          | 0,1 |

***Infine, la soddisfazione dichiarata: il divario tra mezzi individuali e mezzi collettivi è (nell'insieme) molto ampio, ma il quadro è variegato***

Giudizi medi di soddisfazione in scala 1-10 sull'utilizzo del mezzo nei tre mesi precedenti l'intervista

|                              | 2016 | 2008 | % voti<br>6-10 (2016) | % voti<br>7-10 (2016) |
|------------------------------|------|------|-----------------------|-----------------------|
| Moto, ciclomotore, scooter   | 8,1  | 8,4  | 92,8                  | 87,0                  |
| Automobile                   | 8,4  | 7,8  | 93,9                  | 88,7                  |
| Bicicletta                   | 8,0  | 8,2  | 91,1                  | 83,1                  |
| Metropolitana                | 7,2  | 7,3  | 79,9                  | 65,7                  |
| Autobus, tram                | 6,3  | 6,0  | 66,4                  | 45,6                  |
| Treno locale                 | 6,3  | 6,0  | 66,7                  | 47,3                  |
| Treno di lunga percorrenza   | 7,5  | 6,5  | 89,9                  | 79,8                  |
| Pullman, autobus extraurbano | 6,6  | 6,5  | 71,4                  | 52,6                  |

|             |     |                          |     |
|-------------|-----|--------------------------|-----|
| Nord-Ovest  | 6,6 | Comuni fino a 10mila ab. | 6,7 |
| Nord-Est    | 6,7 | Comuni 10-50mila ab.     | 6,2 |
| Centro      | 5,9 | Comuni 50-250mila ab.    | 6,4 |
| Sud e Isole | 6,1 | Comuni oltre 250mila ab. | 6,0 |

# Sommario

Tra nuove tendenze e punti di resistenza  
*(Struttura e dinamica della domanda)*

A ciascuno il suo mezzo  
*(I cluster della popolazione nelle scelte modali)*

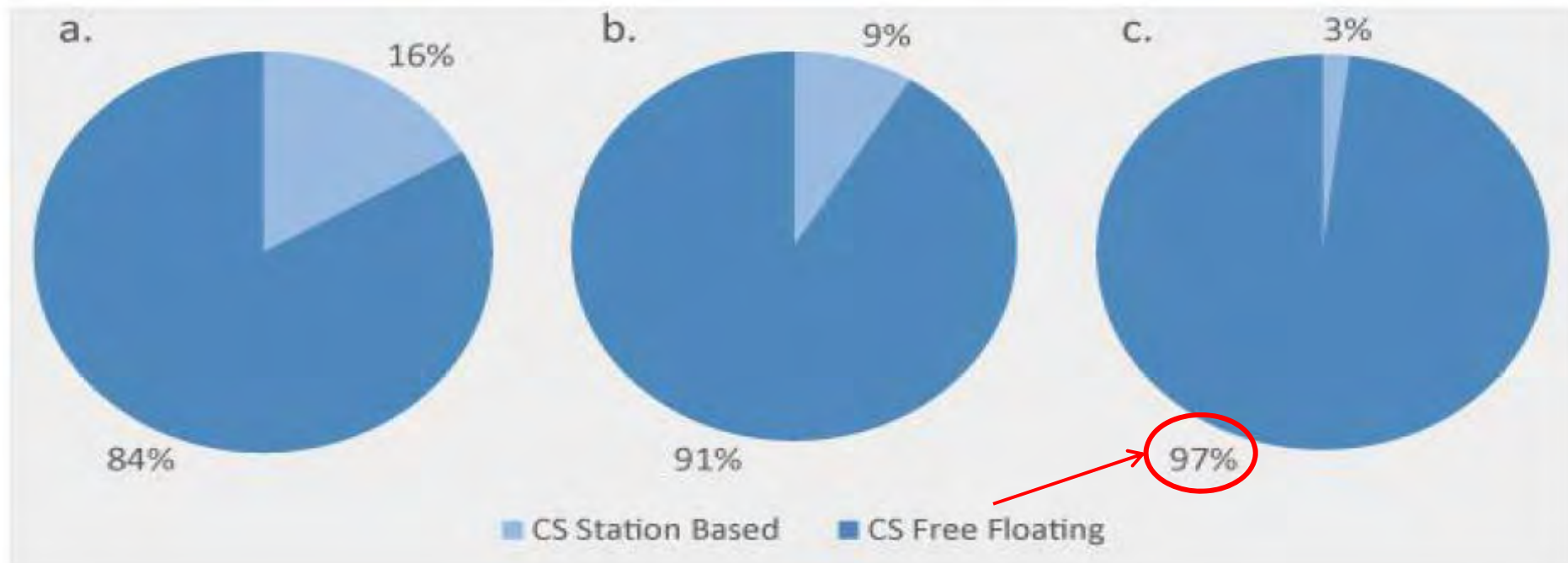
Il futuro degli stili di mobilità è «condividere»?  
*(Una breve incursione nella sharing mobility)*

Qualche punto di riepilogo e di riflessione

## ***Un primo dato di fatto: lo sviluppo della mobilità condivisa (per il car sharing grazie al modello «a flusso libero»)***

**I numeri complessivi del car sharing in Italia (a fine 2015): 5.400 veicoli, 700.000 iscritti, 6.500.000 noleggi all'anno, 50.000.000 chilometri percorsi all'anno (in gran parte in alcune grandi città: Milano, Roma, Torino, Firenze)**

**Il confronto tra servizi «a postazione fissa» e servizi «a flusso libero» in Italia:  
a. veicoli, b. iscritti, c. noleggi**



**...e i numeri complessivi del bike sharing (2015): presenza in 184 città (piccole, medie e grandi) oltre 13.000 bici in condivisione e circa 200.000 iscritti**



## ***Un secondo dato di fatto: la sharing mobility ha potenzialità enormi, ma cattura ancora un mercato di nicchia***

Per il car sharing, partendo dal dato 2015 di 6,5 milioni di noleggi e 50 milioni di percorrenze e ipotizzando un incremento nel 2016 del 20% si avrebbe (arrotondando per tener conto dei viaggi con più di un passeggero) un mercato attuale di circa 8 milioni di spostamenti con uno sviluppo di 60-70 milioni di km annui percorsi. Quanto al bike sharing ipotizzando 500 noleggi annui per bici si arriva a stimare circa 6,5 milioni di spostamenti anno.



In totale quindi si possono stimare circa 15 milioni di spostamenti annui in mobilità condivisa (bike e car sharing), ovvero in media poco più di 40.000 spostamenti al giorno che nel caso del car sharing interessano in larga prevalenza solo alcune grandi città.



Tenendo conto che in Italia nel giorno medio feriale si effettuano circa 12 milioni di viaggi con mezzi pubblici e circa 75 milioni in auto (stime Audimob), il peso del bike e car sharing nel mercato della mobilità complessiva vale circa lo 0,35% di quello del trasporto collettivo e circa lo 0,05% di quello dell'auto. Ovviamente in riferimento alle sole grandi città le due quote salgono in misura rilevante fino almeno a raddoppiare; e a Milano secondo indagini condotte localmente il solo car sharing avrebbe una quota modale dell'1,3%.



**Da queste stime approssimate si deduce che allo stato attuale il peso dei servizi di *mobilità condivisa* non è paragonabile a quello dei servizi di *mobilità collettiva* né delle scelte individuali di *mobilità attiva*, in assenza dei quali la domanda di trasporto dei cittadini italiani si orienterebbe ancora più nettamente verso la *mobilità privata (auto)*.**

## ***I cittadini sono pronti ad usare di più il car sharing? Al posto dell'auto di proprietà?***

**Qual è la condizione più importante che la porterebbe ad utilizzare di più il car sharing? (%)**

|  | <b>Totale</b> | <b>Grandi città</b> |
|--|---------------|---------------------|
| Più spazi dedicati alla sosta (es. strisce blu gratis)             | 8,2           | 10,5                |
| Minor costo del servizio   | <b>22,9</b>   | <b>28,2</b>         |
| La possibilità di utilizzare le corsie preferenziali/accesso a ZTL | 4,8           | 8,6                 |
| La possibilità di usufruire del servizio vicino a casa             | 14,5          | 14,1                |
| Nessuna condizione   | <b>34,3</b>   | <b>29,9</b>         |
| Non conosco il car sharing (non leggere)                           | 9,3           | 4,9                 |
| La possibilità di spostarsi da un Comune all'altro                 | 6,0           | 3,8                 |
| <b>Totale</b>  | <b>100</b>    | <b>100</b>          |

**Rispetto ai mezzi di trasporto che lei usa di solito, i servizi di car sharing le potrebbero fare più comodo in alternativa agli spostamenti che fa..(%)**

|   | <b>Totale</b> | <b>Grandi città</b> |
|---|---------------|---------------------|
| Con i mezzi pubblici (autobus, metro, etc.)                                   | 20,6          | <b>29,0</b>         |
| Con l'auto  | <b>54,5</b>   | 49,6                |
| Con la moto/scooter   | 2,2           | 3,2                 |
| A piedi o in bicicletta   | 3,2           | 2,5                 |
| Indifferentemente, come alternativa a tutti i mezzi di trasporto che utilizzo | 11,3          | 10,4                |
| Non sa  | 8,2           | 5,3                 |
| <b>Totale (sulle risposte utili)</b>  | <b>100</b>    | <b>100</b>          |

# Sommario

Tra nuove tendenze e punti di resistenza  
*(Struttura e dinamica della domanda)*

A ciascuno il suo mezzo  
*(I cluster della popolazione nelle scelte modali)*

Il futuro degli stili di mobilità è «condividere»?  
*(Una breve incursione nella sharing mobility)*

Qualche punto di riepilogo e di riflessione

## ***L'Osservatorio «Audimob» dopo quasi 20 anni: un contributo a conoscere meglio la mobilità dei cittadini «dal lato della domanda»***

L'Osservatorio «Audimob» ha aiutato a ridisegnare la conoscenza di alcuni profili strutturali dei comportamenti di mobilità che oggi appare acquisita nella **cultura collettiva** con rilevanti impatti per le politiche di settore (dai titoli di pagine del Rapporto):

1. *«La lunghezza degli spostamenti: il (perdurante) **baricentro della mobilità locale**»*
2. *«Le motivazioni degli spostamenti: **non solo pendolarismo per lavoro e studio!**»*
3. *«Il **peso della mobilità occasionale**»*

Rispetto ad altre opinioni piuttosto radicate, i dati di «Audimob» invitano quanto meno a problematizzare i temi:

1. La crescita continua della domanda vs. *«Il dato generale sui volumi della domanda: gli effetti della crisi la **tendenza alla contrazione**»*
2. L'insoddisfazione tout court per i mezzi pubblici vs. *«La **soddisfazione dichiarata: il divario tra mezzi individuali e mezzi collettivi è (nell'insieme) molto ampio, ma il quadro è variegato**»*
3. L'avanzata dei nuovi stili: l'opzione per la sostenibilità, lo sharing, la multimodalità vs. *«Il **tasso di mobilità sostenibile** ha rialzato la testa, un segnale importante di inversione di tendenza ma il **bilancio di lungo periodo è ancora negativo**», «...la **sharing mobility ha potenzialità enormi, ma cattura ancora un mercato di nicchia**», «**Chi va in auto...va solo in auto!** (la sfida della multimodalità)»*

## ***I nodi in emersione (o in consolidamento) che le politiche e la pianificazione di settore devono affrontare***

I nuovi modelli e i nuovi stili di mobilità aprono o approfondiscono alcune **preoccupanti linee di frattura**:

1. nei livelli di **domanda** di mobilità: si amplia la forbice tra i «consumatori forti» (occupati, fasce centrali di età, ad alta istruzione) e i «consumatori deboli» (chi non lavora, anziani, a bassa istruzione)
2. nel **radicamento delle abitudini di mobilità**, tra l'impermeabile atteggiamento «monomodale» di chi usa l'auto e una maggiore propensione a cambiare e a «combinare» di chi usa i mezzi pubblici o i modi non motorizzati
3. nella **ripartizione modale**, in particolare per il ruolo della mobilità collettiva, tra Nord e Sud ma soprattutto tra aree urbane dense e piccoli centri o aree diffuse dove la marginalità del trasporto pubblico è drammatica; dal lato dell'offerta c'è anche un tema di accessibilità ai servizi nelle aree interne dove la domanda è dispersa e i vincoli di bilancio pesano
4. nella **diffusione dei servizi innovativi** e della nuova imprenditorialità (es. nelle filiere degli ITS, dello sharing, dell'elettrico) di nuovo tra aree urbane e periferie, tra Nord e Sud
5. nella **promozione locale di modelli di mobilità** più equilibrati tra territori e città che pianificano, regolano (e aprono al mercato), incentivano le innovazioni, contrastano inquinamento e congestione, da un lato, e territori e città che gestiscono la continuità, dall'altro lato



...ricordando che l'**obiettivo della mobilità sostenibile** è un sistema di trasporto non solo a basso impatto (sostenibilità **ambientale**), ma anche accessibile, inclusivo, sicuro (sostenibilità **sociale**) ed efficiente (sostenibilità **economica**)



# ***14° Rapporto sulla mobilità in Italia***

“ Eventuali richieste di dati di approfondimento o di ulteriore segmentazione/stratificazione dell'Osservatorio sulla Mobilità in Italia, finalizzati ad esigenze conoscitive, di studio o ricerca possono essere indirizzate a [statistica@isfort.it](mailto:statistica@isfort.it) Seguirà un preventivo per accettazione, le indicazioni per le modalità di pagamento e fatturazione. Quindi, il relativo invio della documentazione richiesta.”

**Roma, 19 aprile 2017**