

16° Rapporto sulla mobilità degli italiani

Roma, 27 novembre 2019



Cosa c'è nel Rapporto

Il 16° Rapporto sulla mobilità in Italia è stato realizzato da Isfort con l'apporto scientifico di Agens, Anav e Asstra. 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 2018.

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

- sul sistema del **Trasporto pubblico locale** attingendo ad una selezione di dati e informazioni sulla struttura del settore in particolare dal Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (ultima edizione Anni 2017-2018) e dalla Relazione annuale 2017 dell'Osservatorio nazionale sulle politiche per il Trasporto pubblico locale del MIT (aggiornamenti al 2016)
- sul **monitoraggio della mobilità privata** ed in particolare sull'analisi degli indicatori relativi al parco veicolare privato (auto, moto, bici), con aggiornamenti al 2018 e, per le immatricolazioni, a ottobre 2019
- sulla **sharing mobility**, utilizzando i dati più significativi resi disponibili dal 3° Rapporto nazionale sulla Sharing Mobility (2018) curato dall'Osservatorio nazionale sulla Sharing Mobility
- sull'**incidentalità stradale** (aggiornamenti al 2018)

Sommario

Prima sezione

Struttura e dinamiche della domanda (<i>l'Osservatorio Audimob</i>)	2
1. Volumi e profili degli spostamenti	3
2. I mezzi di trasporto utilizzati: posizionamenti e tendenze	7
3. I mezzi di trasporto utilizzati: un'analisi di segmentazione	15
4. Soddisfazione e propensione al cambio modale	19

Seconda sezione

Focus settoriali e tematici	21
1. I fondamentali del Trasporto pubblico locale	21
2. La mobilità individuale: il parco veicolare	25
3. La sharing mobility	30
4. L'incidentalità	33

Qualche punto di riepilogo	35
----------------------------	----

L'Osservatorio «Audimob» sui comportamenti di mobilità degli italiani

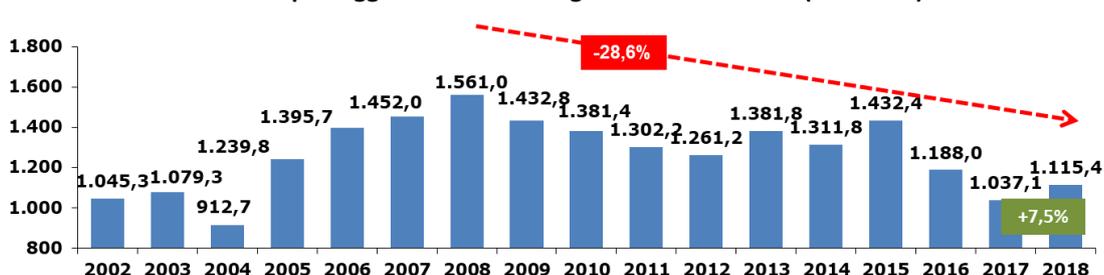
- ❑ l'Osservatorio «Audimob», realizzato da Isfort, si basa su **un'indagine campionaria annuale** sulla mobilità della **popolazione italiana tra 14 e 80 anni**, attraverso interviste telefoniche (70% del totale, con metodo CATI) e via computer (30% del totale, con metodo CAWI); l'indagine è attualmente alimentata da 19 annualità, dal 2000 al 2018 (il 2019 è in corso di completamento)
- ❑ 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 2018 sono stati intervistati complessivamente **12.200 individui**
- ❑ 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 in modo analitico le caratteristiche dello spostamento: **lunghezza e tempo di percorrenza, origine e destinazione, motivazione, sistematicità, mezzo di trasporto utilizzato** (distinto per eventuali tratte dello spostamento)
- ❑ l'Osservatorio «Audimob» è inserito nel Programma Statistico Nazionale 2020-2022 del **SISTAN**

La dinamica della domanda di mobilità: i fondamentali

Numero di spostamenti totali nel giorno medio feriale (in milioni)



Numero di passeggeri*km totali nel giorno medio feriale (in milioni)



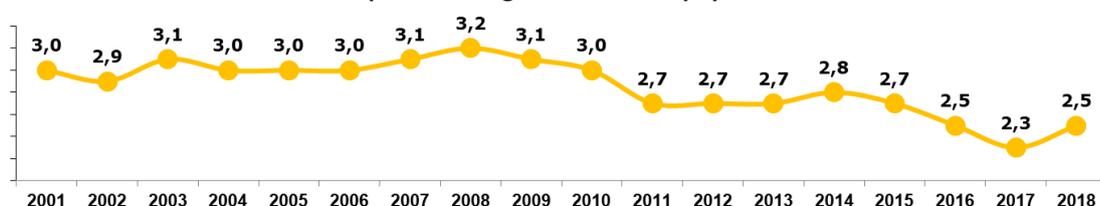
L'Osservatorio Audimob stima che nel giorno medio feriale la popolazione italiana (14-80 anni) effettui complessivamente poco più di 100 milioni di spostamenti e percorra circa 1,1 miliardi di km. Al netto delle oscillazioni cicliche **la domanda di mobilità nel Paese non cresce e anzi registra un forte calo nell'ultimo decennio**: circa un quinto degli spostamenti e quasi il 30% di passeggeri*km in meno. **Il 2018 è stato tuttavia un anno di ripresa della domanda** (+4,8 gli spostamenti e +7,5% i passeggeri*km).

La dinamica della domanda: il tasso di mobilità e il numero medio di spostamenti

Tasso di mobilità (% di persone uscite di casa nel giorno medio feriale)



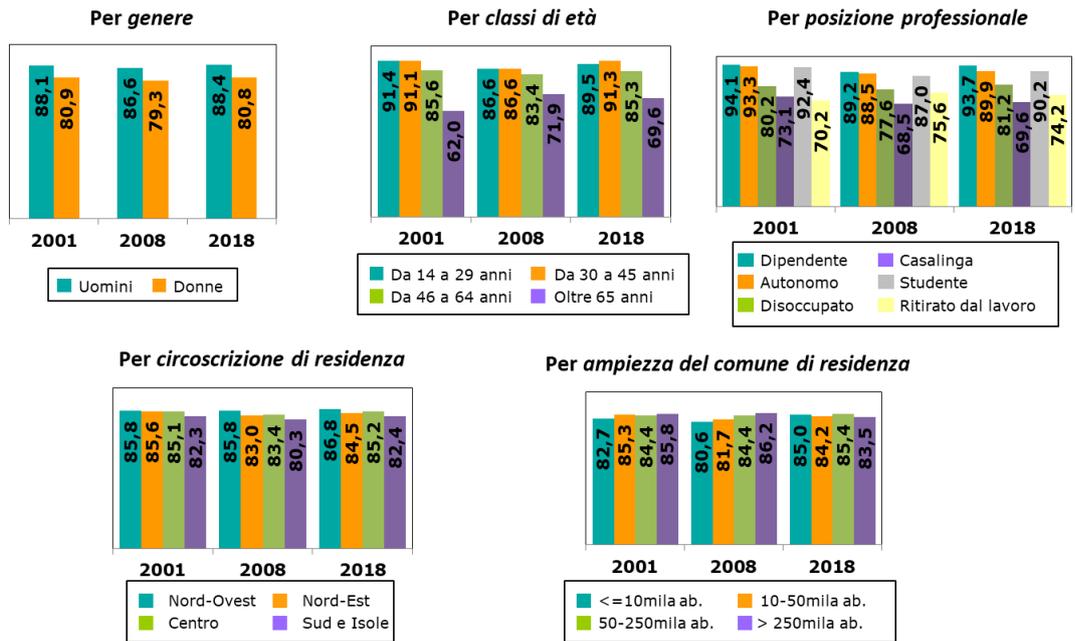
Numero medio di spostamenti giornalieri della popolazione mobile(*)



(*) Riferito ai soli intervistati che hanno effettuato almeno uno spostamento nel giorno medio feriale

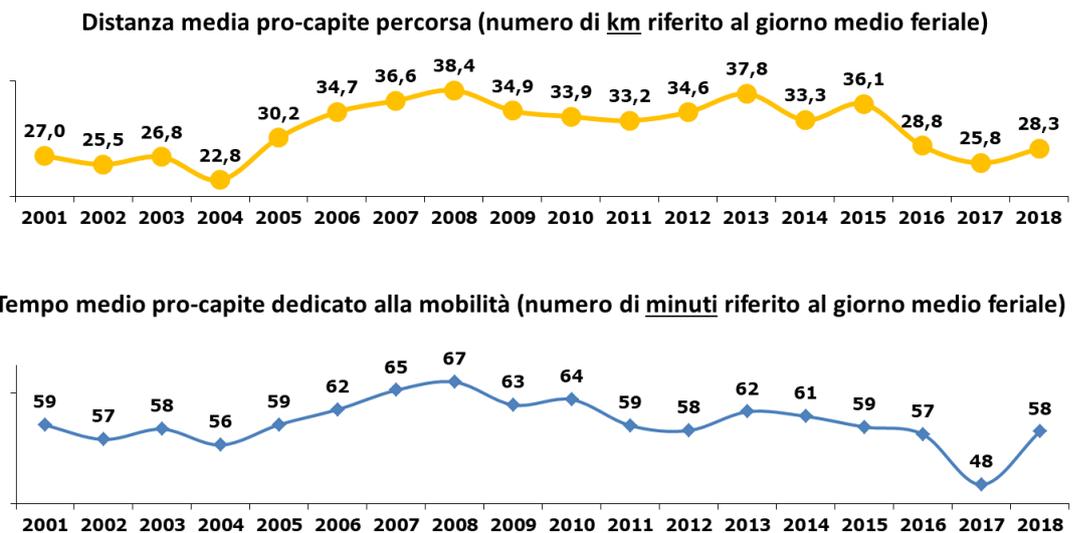
Il tasso di mobilità registra nel 2018 una contrazione di 4 punti percentuali attestandosi al valore di 84,5% che resta tuttavia uno dei più alti nella serie storica. Viceversa il numero medio di spostamenti giornalieri della popolazione mobile risale a 2,5 dopo il marcato declino sperimentato nel triennio precedente. **Il modello di mobilità degli italiani è caratterizzato da una maggiore «distribuzione»** (più persone si muovono ogni giorno, ma con meno spostamenti ciascuno) rispetto a qualche anno fa, **ma nel 2018 questa traiettoria evolutiva si è arrestata** e anzi si assiste ad una leggera inversione di trend, probabile effetto di un processo di assestamento dopo lo «strappo» registrato lo scorso anno.

La segmentazione del tasso di mobilità



Il tasso di mobilità è significativamente **più elevato tra gli uomini** rispetto alle donne, **i giovani e giovanissimi** rispetto agli over 65 (dove l'indice scende al 69,6%), tra **chi lavora** (indice al 93,7%) o **studia** rispetto a disoccupati, pensionati (74,2%) e casalinghe (69,6%). E' inoltre un po' più alto tra chi abita nel Centro-Nord (Nord-Ovest in particolare) e nelle città grandi e medie. **I divari** del tasso di mobilità tra i diversi segmenti della popolazione sono stabili dal 2008 e il 2018 rispetto al genere e ai territori di residenza mentre **cregono guardando alle fasce di età e alla posizione professionale**.

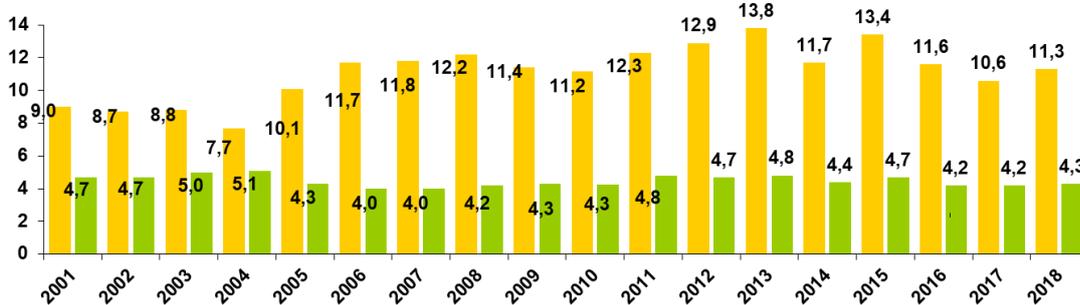
La dinamica della domanda: la distanza percorsa e il tempo dedicato agli spostamenti



I cittadini dedicano poco meno di **un'ora al giorno** (media feriale) alle esigenze di spostamento, **percorrendo poco meno di 30 Km**. I valori registrati **nel 2018 sono in crescita** rispetto all'anno precedente, riallineandosi al 2016. Si tratta di un'embrionale inversione di tendenza dopo la dinamica discendente che perdurava dal 2015 nel caso delle distanze percorse e dal 2013 nel caso dei tempi di mobilità. **Rispetto al 2008 il calo di entrambi gli indicatori resta tuttavia sensibile: -25% per le distanze medie e -13,4% per i tempi di mobilità.**

Le caratteristiche della domanda: la lunghezza degli spostamenti

Lunghezza media degli spostamenti (in km)



Peso della mobilità urbana (val. %)(*)

	2008	2017	2018
■ Spostamenti totali	62,6	69,1	71,7
■ Spostamenti urbani			

(*) % di spostamenti con origine e destinazione nel perimetro comunale rispetto al totale

La lunghezza media degli spostamenti si è attestata nel 2018 a **11,3 km**, in **leggero aumento** rispetto ai 10,6 km del 2017. La **tendenza degli ultimi anni** resta però **negativa**, dopo la lunga fase di graduale «allungamento» dei viaggi fino al valore apicale di 13,8 km registrato nel 2013 (quasi 4 km in più rispetto al 2001 e oltre 3 km in più rispetto al 2018) determinata soprattutto dalla crescente migrazione della popolazione delle maggiori aree urbane verso le periferie e i comuni di corona. Più stabile invece la lunghezza media delle sole percorrenze urbane (4,3 km nel 2018, in linea con i valori del biennio precedente). Da sottolineare che il **peso della mobilità urbana**, di per sé **preponderante già nel 2008** (62,6% delle percorrenze), è **cresciuto di quasi 10 punti negli ultimi dieci anni** (71,7% nel 2018).

Le caratteristiche della domanda: l'articolazione della mobilità per raggio delle distanze percorse

Distribuzione % degli spostamenti e dei passeggeri*km per classi di lunghezza

	Spostamenti			Passeggeri*km		
	2001	2017	2018	2001	2017	2018
Prossimità (fino a 2 km)	38,6	34,7	33,2	5,7	4,2	4,2
Breve distanza (2-10 km)	42,5	76,5	43,3	27,5	65,9	23,8
Media distanza (10-50 km)	17,1	21,3	19,8	42,1	43,3	37,9
Lunga distanza (oltre 50 km)	1,8	2,3	2,8	24,7	29,4	34,9
Totale	100	100	100	100	100	100

La **mobilità di corto raggio**, che assorbe la quasi totalità degli spostamenti a piedi e in bicicletta (poco più di un quarto del totale), ha una **posizione dominante nel modello di domanda** degli italiani: più di 3 spostamenti su 4 sono inferiori ai 10 km, a fronte di meno di 3 su 100 superiori ai 50 km. Anche in relazione alle distanze percorse (passeggeri*km) la mobilità «locale» (fino a 50km) assorbe il 65% della domanda. Nel 2018 i tragitti di prossimità (fino a 2 km), che sono circa 1/3 del totale, hanno leggermente perso peso a favore della fascia 2-10km (1,5 punti) e la lunga distanza ha guadagnato mezzo punto a scapito della media (10-50 km). **Rispetto ad inizio millennio il peso degli spostamenti inferiori ai 10 km è tuttavia sceso di qualche punto** (dall'81,1% del 2001 al 76,5% del 2018) e ancora di più la concentrazione dei km percorsi (dal 75,3% al 65,9%).

Le caratteristiche della domanda: le motivazioni degli spostamenti

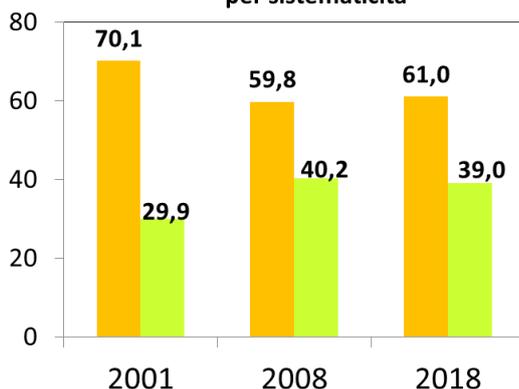
Distribuzione % degli spostamenti per motivazione

	2001	2008	2018
• Lavoro	34,5	30,8	29,0
• Studio	5,5	5,1	3,9
Totale lavoro e studio (a)	40,0	36,9	32,9
• Gestione familiare dedicata ai servizi	19,5	19,5	22,0
• Gestione familiare dedicata alle persone	9,2	11,9	11,0
Totale gestione familiare (b)	28,7	31,4	33,0
Tempo libero (c)	31,2	32,7	34,2
Totale (a+b+c)	100	100	100

Le tradizionali motivazioni legate al lavoro e allo studio rappresentano solo un terzo delle ragioni di mobilità degli italiani. Il **peso più significativo** è invece da assegnare a **poli motivazionali diversificati**, legati alla fruizione del **tempo libero (34,2%)** e alla **gestione familiare (28,5%**, di cui 2/3 per i servizi e 1/3 per le persone). **Nel lungo periodo** si è assistito ad un rilevante **processo di redistribuzione della domanda** verso il tempo libero e la gestione familiare - dal 2001 il peso di queste motivazioni è aumentato rispettivamente di 3 e di 4,3 punti - a scapito della componente «lavoro e studio»; stessa dinamica nel sotto-periodo 2008-20018. Si consolida quindi strutturalmente la maggiore articolazione dei comportamenti di mobilità dei cittadini che in ultima analisi riflette il **processo di differenziazione dei loro stili di vita**.

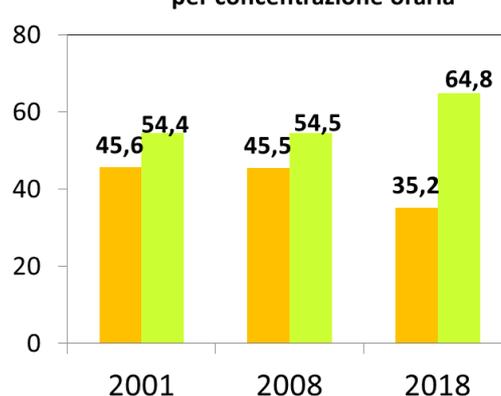
Le caratteristiche della domanda: frequenza e orari degli spostamenti

Distribuzione % degli spostamenti per sistematicità



■ Sistematici (spostamenti effettuati almeno 3/4 volte a settimana)
 ■ Non sistematici (spostamenti effettuati con frequenza minore)

Distribuzione % degli spostamenti per concentrazione oraria



■ Orari di punta (7-9 e 17-19)
 ■ Orari di morbida (tutti gli altri orari)

Circa il **40% degli spostamenti** effettuati dagli italiani nei giorni feriali sono di tipo occasionale, ovvero ripetuti meno di 3-4 volte in una settimana. I tradizionali flussi sistematici di mobilità, e soprattutto la componente del pendolarismo, restano quindi maggioritari ma non spiegano l'intero volume della domanda. Dall'inizio del millennio il **peso della mobilità sistematica ha iniziato a declinare in misura rilevante (oltre 10 punti in meno fino al 2008)** per poi stabilizzarsi negli ultimi dieci anni. Parallelamente è molto **aumentata la de-sincronizzazione oraria** dei flussi: gli orari "di morbida" assorbono ormai il 65% degli spostamenti, 10 punti in più rispetto a dieci anni fa. Questi andamenti confermano **l'evoluzione degli stili di mobilità verso un modello più frammentato, differenziato e maggiormente distribuito spazialmente (destinazioni/motivazioni) e temporalmente (frequenze/orari)**.

Il quadro della ripartizione modale e la sua evoluzione

Distribuzione % degli spostamenti per modo di trasporto utilizzato

	2001	2008	2016	2017	2018
Piedi	23,1	17,5	17,1	22,3	22,9
Bicicletta	3,8	3,6	3,3	5,2	4,2
Moto	5,7	4,5	3,0	3,0	3,1
Auto	57,5	63,9	65,3	58,6	59,1
di cui come passeggero	8,0	7,6	8,5	12,3	9,9
Mezzi pubblici ^(*)	7,8	6,1	6,6	7,0	7,0
Combinazione di mezzi	2,3	4,5	4,6	3,9	3,7
Totale	100	0,6	100	100	100

^(*) Raggruppa tutti i mezzi di trasporto collettivi, urbani (autobus urbano, metro, tram ecc.) ed extraurbani (autobus di lunga percorrenza, treno locale e di lunga percorrenza, aereo ecc.) nonché altri mezzi, anche individuali, ma a disponibilità pubblica (taxi, NCC, car sharing, piattaforme car pooling). Gli spostamenti si riferiscono sia al trasporto a compensazione economica (Tpi in generale), sia a quello interamente sul mercato (es. treni AV, segmenti del trasporto pubblico su gomma di lunga percorrenza).

L'automobile, non è una novità, è di gran lunga il modo di trasporto più utilizzato dagli italiani: nel complesso quasi 6 spostamenti su 10 si effettuano in auto, di cui 5 come conducente. La salda posizione baricentrica dell'auto si è incrinata nel 2017 con una perdita di oltre 7 punti di share, a favore soprattutto dei mezzi non motorizzati. Nel 2018 il trend di inversione modale ha invece subito una **battuta d'arresto**: in un quadro poco mosso l'auto ha riguadagnato mezzo punto, così come la mobilità pedonale (ora attestata al 22,9%), mentre la bici ne ha perso uno (4,2%) e la mobilità pubblica nel suo insieme è stabile (circa il 10%). Due ulteriori **segnali negativi** nella prospettiva di comportamenti di mobilità più innovativi e sostenibili: **la quota delle "quattro ruote" come passeggero** (car pooling "auto-organizzato") **ha perso nel 2018 oltre due punti**, dopo il rilevante incremento del 2017, e **le combinazioni di mezzi confermano una tendenza negativa già avviata nel 2016**, che si lascia alle spalle la grande crescita osservata tra il 2001 e il 2008.

Le distanze percorse e il tempo dedicato alla mobilità: la ripartizione per raggruppamenti modali

Distribuzione % delle distanze percorse (passeggeri*km) nel giorno medio ferialo per raggruppamenti modali

	2001	2008	2016	2017	2018
Mobilità attiva (a piedi, in bicicletta)	4,5	3,0	3,1	4,4	5,2
Mobilità privata (auto, moto)	76,3	75,5	74,4	74,0	71,3
Mobilità pubblica	19,2	21,6	22,5	21,6	23,5
Totale	100	100	100	100	100

Distribuzione % dei tempi dedicati alla mobilità nel giorno medio per raggruppamenti modali

	2001	2008	2016	2017	2018
Mobilità attiva (a piedi, in bicicletta)	16,5	13,7	14,4	21,0	22,5
Mobilità privata (auto, moto)	64,8	64,5	63,0	59,1	58,2
Mobilità pubblica	18,7	21,9	22,5	20,0	19,3
Totale	100	100	100	100	100

Il peso dei mezzi privati sale ad oltre il 70% se la domanda di mobilità è misurata in passeggeri*km, con una tendenza alla **diminuzione** da inizio millennio (oltre il 75% nel 2001). La vocazione alla media e lunga distanza fa crescere anche la quota di domanda in passeggeri*km soddisfatta dai **mezzi pubblici, salita al 23,5% nel 2018** (19,2% nel 2001). Circa il tempo dedicato dagli italiani alla mobilità, per poco meno del 60% è trascorso in auto (o moto) - valore in progressiva diminuzione -, per circa il 20% con un mezzo collettivo e per il restante **22,5% negli spostamenti a piedi o in bicicletta (quota in marcato incremento negli ultimi 10 anni)**.

Le quote modali della mobilità motorizzata e di quella non-motorizzata

Distribuzione % degli spostamenti non-motorizzati e totali per modi di trasporto

	2008	2016	2017	2018
A piedi	17,5	17,1	22,3	22,9
In bicicletta	3,6	3,3	5,3	4,2
Totale mobilità non-motorizzata (a)	21,1	20,4	27,6	27,1
Totale mobilità motorizzata (b)	78,9	79,6	72,4	72,9
Totale (a+b)	100	100	100	100

Distribuzione % degli spostamenti motorizzati per mezzi di trasporto

	2008	2016	2017	2018
Auto	81,4	82,8	81,6	81,5
Moto	5,7	3,7	4,2	4,3
Mezzi pubblici	12,9	13,4	14,2	14,2
Totale	100	100	100	100

La **mobilità attiva (non-motorizzata)** ha assorbito nel 2018 il 27,1% degli spostamenti, ovvero quasi 7 punti in più rispetto al 2016 (nonostante il modesto arretramento tra il 2017 e il 2018). Simmetricamente la mobilità motorizzata soddisfa il 72,9% della domanda rispetto al quasi 80% registrato nel 2016. Considerando i **soli spostamenti motorizzati oltre l' 80% sono effettuati con le «quattro ruote»**, mentre l'insieme di tutti i **mezzi collettivi** aggrega una quota modale di **poco inferiore al 15%**; il residuo 4,3% è lo share stimato per la moto. Il profilo della ripartizione modale motorizzata non si è significativamente modificato negli ultimi 10 anni, tuttavia è da rilevare il consolidamento, seppure modesto, della fetta di mercato dei mezzi pubblici. D'altra parte **l'auto ha mantenuto le posizioni nonostante la prolungata crisi economica**.

La dinamica degli spostamenti nei diversi raggruppamenti modali

	Variazioni % spostamenti 2017-2018	Variazioni % spostamenti 2008-2018	Variazioni % spostamenti 2001-2018
Mobilità attiva	3,3	3,4	-15,0
Mobilità privata	6,0	-36,6	-17,2
Mobilità pubblica	1,6	-28,0	-11,3
Totale spostamenti	4,8	-24,8	-16,1

Nel quadro generale di ripresa della domanda registrata nel 2018 la **variazione positiva dei passeggeri trasportati ha interessato tutti i raggruppamenti modali**, in particolare quella della mobilità privata è stata superiore alla media (+6% contro 4,8%). Rispetto al 2008 tuttavia resta il saldo maggiormente negativo proprio degli spostamenti con i mezzi privati (-36,6%, a fronte di una media del -24,8%). La mobilità attiva è l'unico raggruppamento che segna un piccolo incremento (+3,3%) nei dieci anni. **Nel lungo periodo (variazioni dal 2001) la migliore tenuta della domanda è stata quella della mobilità collettiva** (spostamenti diminuiti dell'11,3% a fronte del -17,2% dei mezzi privati e del -15% dei mezzi non-motorizzati).

Le ripartizione modale nella mobilità urbana e in quella extraurbana

Distribuzione % degli spostamenti per tipologia urbano/extraurbano e modi di trasporto

	Mobilità urbana			Mobilità extraurbana		
	2008	2017	2018	2008	2017	2018
Piedi	27,6	31,5	31,3	0,4	1,8	1,4
Bicicletta	5,2	7,1	5,6	0,9	1,1	1,0
Mezzi privati (auto e moto)	58,8	52,1	53,8	85,8	84,8	85,8
Mezzi pubblici	8,4	9,3	9,3	12,9	12,3	11,7
Totale	100	100	100	100	100	100

Il profilo della **ripartizione modale cambia radicalmente tra mobilità urbana e mobilità extraurbana** per la sostanziale (e logica) assenza, negli spostamenti fuori dal comune, dell'uso dei mezzi non-motorizzati. Nella **mobilità urbana i tragitti pedonali evidenziano un peso superiore al 30%**, in crescita dal 2008; il mezzo privato (auto soprattutto) resta la soluzione di trasporto largamente più adottata ma lo share scende al 53,8%, con una riduzione di 5 punti dal 2008; la quota dei **mezzi pubblici** infine resta **sotto il 10%** (9,3%), circa un punto in più rispetto al 2008. Nella **mobilità extraurbana**, piedi e bici soddisfano insieme solo il 2,4% degli spostamenti (comunque con un forte trend di crescita dal 2008), **l'auto tende a monopolizzare il mercato con oltre l'85% della domanda assorbita**, mentre ai mezzi pubblici afferisce una frazione pari all'11,7%, peraltro in diminuzione dal 2008 (12,9%).

La segmentazione territoriale dell'uso dei mezzi di trasporto: i comuni di residenza

Distribuzione % degli spostamenti per modo di trasporto e ampiezza del comune di residenza degli intervistati (2018)

	A piedi	Bicicletta	Moto	Auto	Mezzi pubblici	Totale
Comuni fino a 10mila abitanti	20,2	4,2	1,7	68,3	5,6	100
Comuni 10-50mila abitanti	21,8	4,5	2,2	67,1	4,5	100
Comuni 50-250mila abitanti	23,1	4,9	3,3	60,6	8,2	100
Comuni oltre 250mila abitanti	26,4	3,4	5,7	40,7	23,7	100
Totale	22,9	4,3	3,2	59,7	9,9	100

Segmentando il dato della ripartizione modale per ampiezza dei Comuni di residenza, risulta molto evidente la differenza d'uso del **trasporto pubblico** tra i **poli urbani maggiori, dove lo share si avvicina al 25%** (mentre quello dell'auto scende al 40%), e le **città di piccola e piccolo-media dimensione** dove viceversa la quota della **mobilità collettiva è del tutto marginale (4-5%)** a fronte della presenza dominante dell'auto (circa i 2/3 della domanda servita). Quanto agli altri modi, **la pedonalità accentua la propria diffusione nelle grandi città (26,4%)** rispetto ai piccoli comuni (20,2%), **la bicicletta** espone la quota più elevata **nei centri medi (4,9%)** e la più bassa nelle grandi aree urbane (3,4%: qui incide il livello molto modesto dell'uso del pedale in alcune poli metropolitani del Centro-Sud), mentre **la moto - come ci si poteva attendere - è utilizzata soprattutto nelle grandi città (5,7%, più del triplo rispetto ai centri minori).**

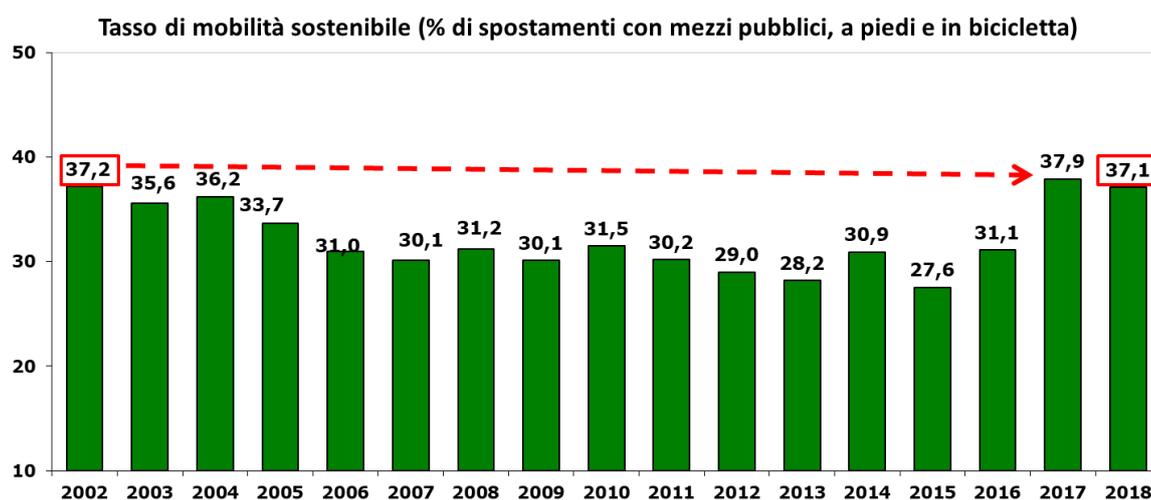
La segmentazione territoriale dell'uso dei mezzi di trasporto: le circoscrizioni territoriali

Distribuzione % degli spostamenti per modo di trasporto e circoscrizione territoriale (2018)

	A piedi	Bicicletta	Moto	Auto	Mezzi pubblici	Totale
Nord-Ovest	24,2	4,5	2,9	54,7	13,7	100
Nord-Est	20,4	9,7	2,4	59,1	8,3	100
Centro	20,2	3,0	4,7	61,0	11,2	100
Sud e Isole	25,0	1,7	3,0	63,3	7,1	100
Totale	22,9	4,3	3,2	59,7	9,9	100

Anche rispetto alle circoscrizioni territoriali i differenziali di peso del **trasporto pubblico** sono significativi: nelle regioni del **Nord-Ovest** la quota modale si attesta attorno al **13,7%**, quasi il **doppio rispetto alle regioni meridionali**. Per converso, **l'auto ha un tasso di penetrazione molto alto al Sud e nelle Isole** (63,3%) e più contenuto, ma pur sempre maggioritario, nel Nord-Ovest (quasi 10 punti in meno di share rispetto al Sud). La **bicicletta** è il mezzo che mostra le **divaricazioni più ampie** nelle quote modali: si va **dal residuo 1,7% delle regioni meridionali al 4,5% del Nord-Ovest** (oltre il doppio del Sud) e **soprattutto al quasi 10% del Nord-Est** (oltre il quintuplo). La moto infine registra la diffusione maggiore nelle regioni del Centro Italia dove il peso delle grandi aree metropolitane (Roma in particolare) è più incidente.

La dinamica del "tasso di mobilità sostenibile"



Il "tasso di mobilità sostenibile", ovvero la somma delle quote di spostamenti a piedi, in bicicletta e con mezzi pubblici, si è attestato nel 2018 al 37,1%, in leggero ripiegamento rispetto al 37,9% registrato nel 2017. Il quadro di lungo periodo relativo al grado di sostenibilità delle preferenze modali degli italiani mostra **diverse ombre**. In particolare tra il 2002 e il 2016 l'indice è sceso di ben 6 punti (dal 37,2% al 31,1%; e fino al 2015 la riduzione è stata di quasi 10 punti!), per poi recuperare moltissimo nel biennio successivo. Di fatto, tuttavia, il tasso di mobilità sostenibile è stimato da "Audimob" ancora sotto il 40% e **praticamente allo stesso livello di inizio millennio, a testimoniare l'insufficienza delle politiche, centrali e locali, a favore della "mobilità sostenibile" applicate negli anni passati.**

L'articolazione del tasso di mobilità sostenibile per contesti territoriali

Tasso di mobilità sostenibile (% di spostamenti con mezzi pubblici, a piedi e in bicicletta)

	2001	2017	2018
Nord-Ovest	39,1	43,7	42,4
Nord-Est	35,2	38,6	38,5
Centro	32,9	34,1	34,4
Sud e Isole	36,5	35,4	33,8
Comuni fino a 10mila abitanti	33,4	29,0	30,0
Comuni 10-50mila abitanti	32,0	36,3	30,7
Comuni 50-250mila abitanti	37,9	36,9	36,1
Comuni oltre 250mila abitanti	46,5	50,4	53,6
<i>Media generale</i>	36,3	37,9	37,1

Il tasso di mobilità sostenibile è **molto segmentato rispetto ai diversi contesti territoriali**. Nello specifico la forbice più significativa interessa l'ampiezza dei comuni di residenza: **nel 2018 l'indice ha superato abbondantemente il 50% nelle aree urbane maggiori** (con oltre 250mila abitanti) mentre **si è fermato attorno al 30% nei comuni più piccoli** (fino a 10mila abitanti) e **in quelli piccolo-medi** (10-50mila abitanti). Da sottolineare che **il gap è cresciuto molto tra il 2017 e il 2018** (quasi 10 punti tra grandi e piccolo-medie città) e **in misura ancora più marcata nel lungo periodo** (dal 2001). Un po' meno evidenti le differenze del tasso di mobilità sostenibile, invece, tra le circoscrizioni territoriali. E' tuttavia **preoccupante il ritardo del Sud e delle Isole: 33,8% il valore dell'indice, quasi 10 punti in meno rispetto al Nord-Ovest** e unica circoscrizione a registrare un calo rispetto al 2001.

L'articolazione del tasso di mobilità sostenibile per caratteristiche degli spostamenti

Tasso di mobilità sostenibile (% di spostamenti con mezzi pubblici, a piedi e in bicicletta)

	2017	2018
Mobilità di prossimità (1-2 Km)	70,5	65,5
Mobilità di breve distanza (2-10 Km)	23,4	25,7
Mobilità di media distanza (10-50 Km)	14,2	16,6
Mobilità di lunga distanza (oltre 50 Km)	14,6	26,8
Lavoro/Studio	33,5	33,0
Gestione familiare	35,1	33,8
Tempo libero	42,9	47,6
Sistematici (almeno 3-4 giorni a settimana)	42,4	41,2
Non-sistematici (1-2 volte a settimana o più occasionalmente)	30,5	30,8
<i>Media generale</i>	37,9	37,1

Il tasso di mobilità sostenibile presenta ugualmente **divari molto rilevanti rispetto al raggio degli spostamenti**: **supera il 65%** (ma in calo di 5 punti dal 2017) **nella mobilità di prossimità** per effetto della dominante componente pedonale, scende a poco più del 25% nel corto e nel lungo raggio, **precipita al 16,6% nella media distanza** (nonostante i due punti in più sull'anno precedente). Inoltre il tasso di mobilità sostenibile è decisamente **più alto tra gli spostamenti per tempo libero** (quasi al 50%, in forte crescita dal 2017) rispetto a lavoro, studio e gestione familiare, e **tra quelli sistematici** rispetto ai non-sistematici.

L'articolazione del tasso di mobilità sostenibile per caratteri socioanagrafici associati agli spostamenti

Tasso di mobilità sostenibile (% di spostamenti con mezzi pubblici, a piedi e in bicicletta)

	2017	2018
Uomini	37,7	37,2
Donne	38,1	37,1
Da 14 a 29 anni	44,7	46,6
Da 29 a 45 anni	35,4	33,1
Da 45 a 65 anni	34,1	33,3
Oltre 65 anni	42,1	41,4
Nessun titolo, licenza elementare	48,5	49,7
Media inferiore - avviamento professionale	43,1	41,4
Diploma medie superiori	35,5	34,6
Diploma universitario-laurea, post universitario	38,0	38,0
Media generale	37,9	37,1

Rispetto ai profili socioanagrafici associati agli spostamenti il tasso di mobilità sostenibile mostra **divaricazioni accentuate sia nelle classi di età, sia nei livelli di istruzione**, mentre una sostanziale omogeneità si registra tra il modello di mobilità maschile e quello femminile. In particolare l'indice è **molto alto tra i giovani e i giovanissimi (46,6%, in crescita dal 2017) e – all'opposto – tra gli over 65 (41,4%)**; si tratta in effetti delle fasce di popolazione che, per ragioni diverse, vanno di più a piedi e con i mezzi pubblici. Parallelamente il tasso di mobilità sostenibile **sale a quasi il 50% negli spostamenti di chi ha livelli di istruzione molto bassi** (forte presenza di anziani in questo segmento) e scende invece al 34,6% tra gli spostamenti associati a un diploma superiore; non ci sono variazioni significative nei confronti con il 2017.

Il focus sulla mobilità motorizzata urbana ed extraurbana

Distribuzione % degli spostamenti motorizzati per mezzi di trasporto - URBANI

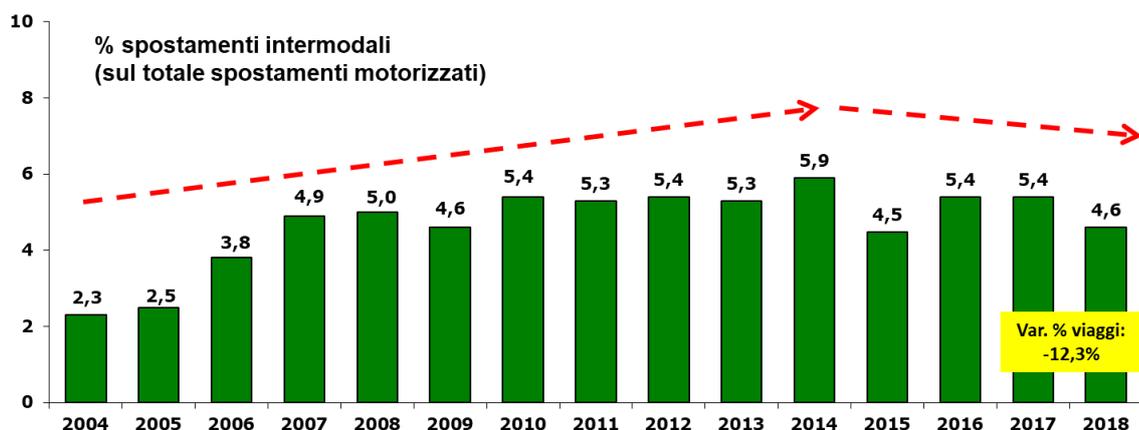
	2008	2017	2018
Auto	79,5	79,2	79,4
Moto	8,0	5,5	5,5
Mezzi pubblici	12,6	15,3	15,1
Totale	100	100	100

Distribuzione % degli spostamenti motorizzati per mezzi di trasporto - EXTRAURBANI

	2008	2017	2018
Auto	83,8	85,0	84,9
Moto	3,2	2,4	2,3
Mezzi pubblici	13,0	12,6	12,8
Totale	100	100	100

Il profilo della ripartizione relativa ai soli mezzi motorizzati **presenta alcune differenze** tra la mobilità **urbana** e quella **extraurbana**, ma non particolarmente accentuate. Il peso del **trasporto pubblico** è **maggiore nei contesti urbani (15,1%)** rispetto alle relazioni extracomunali (12,8%), così come l'incidenza della moto è più che doppia (5,5% contro 2,3%). Simmetricamente l'auto vede aumentare il proprio peso nella mobilità extraurbana dove sfiora l'85% dei viaggi serviti. Rispetto al 2017 il profilo delle ripartizioni modali non è cambiato sia nell'urbano che nell'extraurbano. Rispetto al 2008 si osserva nella mobilità urbana un consolidamento rimarchevole del peso del trasporto pubblico (2,4 punti in più) a scapito esclusivamente della moto, mentre nella mobilità extraurbana il consuntivo del decennio è di sostanziale stabilità.

La dinamica della «mobilità di scambio»



La mobilità «di scambio» ha registrato nel 2018 una **diminuzione non marginale del proprio peso**, scendendo sotto la soglia del 5% degli spostamenti motorizzati e allontanandosi dal picco del 5,9% raggiunto nel 2014. In valori assoluti la diminuzione dei viaggi combinati è stata superiore al 10% nel 2018. Resta il **trend positivo di lungo periodo** (dal 2004 al 2018 la quota di spostamenti intermodali è raddoppiata), tuttavia negli ultimi anni si può dire che **la mobilità di scambio non cresce più** e questo dato è potenzialmente **negativo per la prospettiva di ampliare l'offerta di servizi del trasporto pubblico in logiche di integrazione**, al fine di ottimizzarne efficienza (razionalizzazione e gerarchizzazione delle reti) ed efficacia (riduzione dei tempi di viaggio).

Le tipologie di combinazioni modali e i parcheggi di scambio

Distribuzione % degli spostamenti intermodali per tipo di combinazione

	2008	2017	2018
Combinazioni tra soli mezzi privati	1,9	1,9	2,9
Combinazioni tra mezzi pubblici e mezzi privati	72,8	71,1	78,2
Combinazioni tra soli mezzi pubblici	25,4	21,1	18,9
Totale	100	100	100

Numero di stalli di sosta in parcheggi di scambio nei comuni capoluogo di provincia (*)

	2017	2015	Var. % 2015-2017
	133.375	135.360	-1,5

(*) I dati si riferiscono al totale stalli dei 65 capoluoghi per i quali i dati sono disponibili per entrambi gli anni (includono comunque tutte le medie e grandi città)

Fonte: Istat, Rilevazione dati ambientali nelle città

Quanto alle tipologie di intermodalità **crece la quota**, già prevalente, **di combinazioni tra mezzi pubblici e mezzi privati** che ormai si avvicina all'80% del totale, a fronte del 18,9% di combinazioni «tutto pubblico» e del residuo 2,9% di combinazioni «tutto privato». Il calo dell'integrazione modale nel suo insieme, e delle combinazioni tra mezzi pubblici in particolare, sembrano indicare l'insufficienza delle politiche di investimento e di regolazione nella mobilità di scambio (nodi, integrazione oraria e tariffaria ecc.). A conferma, almeno parziale, di questa valutazione si può osservare il dato Istat relativo agli **stalli disponibili in parcheggi di scambio** che **segna un decremento dell'1,5% tra il 2015 e il 2017** (ultimo disponibile) nel complesso di 65 città (incluse tutte le medie e grandi).

La dinamica del coefficiente di riempimento dell'auto

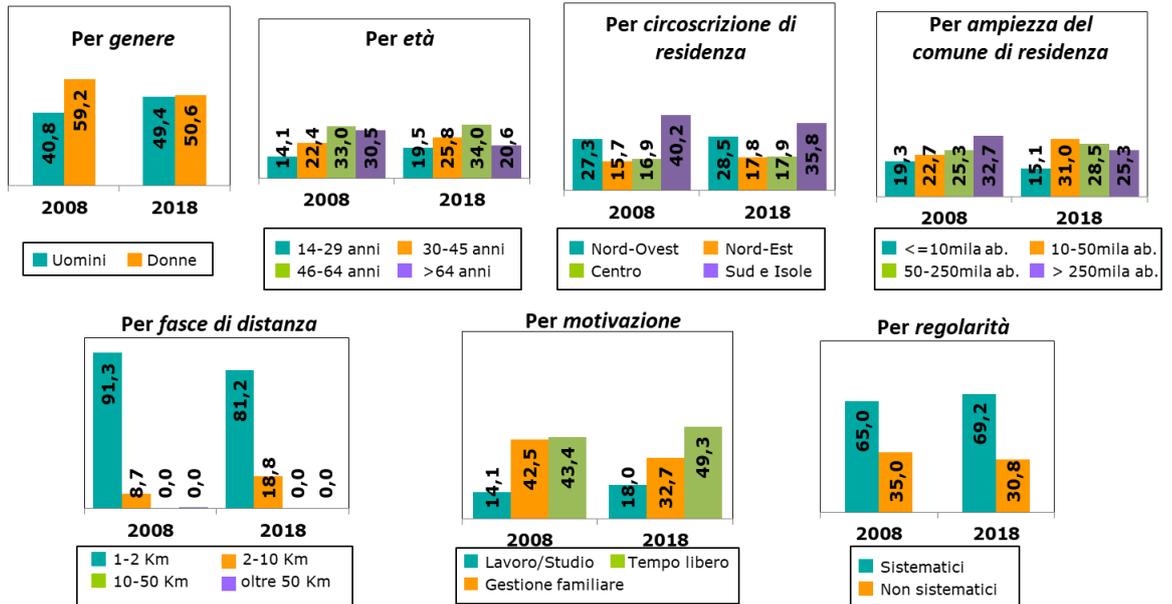
Coefficiente medio di riempimento dell'auto (numero passeggeri per veicolo)

	2001	2008	2017	2018
Nord-Ovest	1,13	1,34	1,40	1,37
Nord-Est	1,11	1,33	1,38	1,32
Centro	1,14	1,36	1,40	1,34
Sud e Isole	1,17	1,44	1,44	1,40
<i>Totale</i>	<i>1,14</i>	<i>1,38</i>	<i>1,41</i>	<i>1,36</i>

Il coefficiente medio di riempimento dell'auto nel 2018 è stimato da «Audimob» a **1,36 passeggeri per veicolo**, in leggera diminuzione rispetto all'anno precedente. E' un dato **cresciuto molto tra il 2001 e il 2008**, ma sostanzialmente rimasto **stabile nell'ultimo decennio**, nonostante si siano registrati ultimamente comportamenti – evidentemente non abbastanza sistematici e strutturati – di risparmio sul costo dell'auto «in tempo di crisi» attraverso soluzioni di car pooling spontaneo. Il load factor dell'auto è un po' più alto al Sud rispetto al Centro-Nord (soprattutto rispetto al Nord-Est), ma **le differenze territoriali non sono molto marcate**.

La segmentazione della domanda: la mobilità pedonale

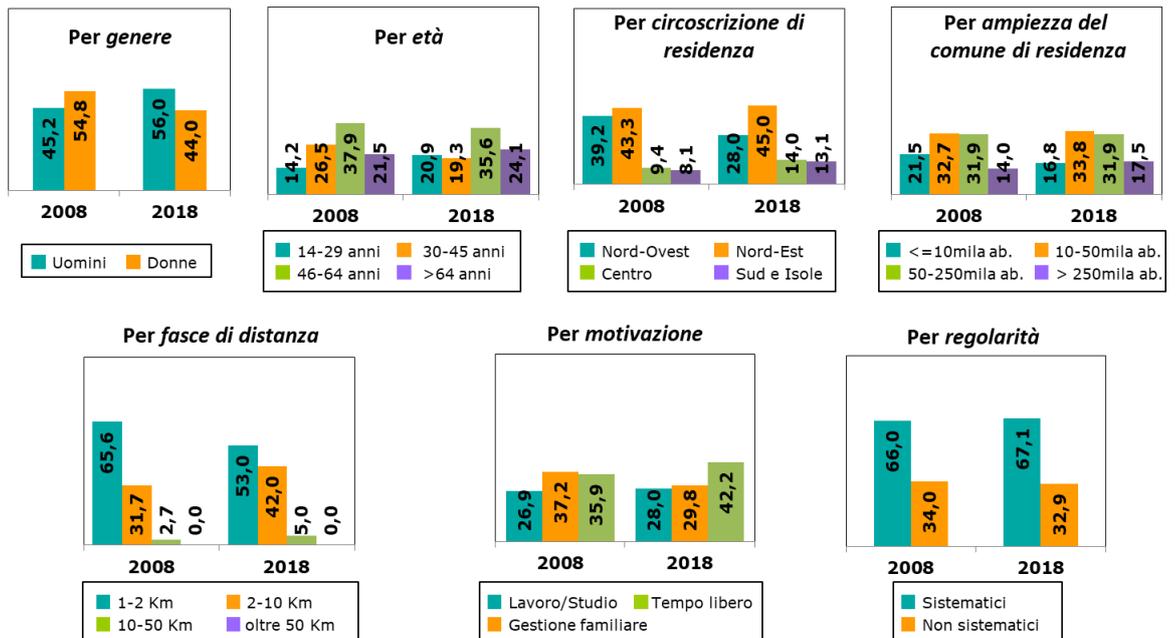
Distribuzione % degli spostamenti a piedi



Gli spostamenti a piedi evidenziano un profilo di segmentazione molto netto e ben differenziato dai valori medi. Infatti, la camminata ha una specifica vocazione sulla prossimità territoriale (e non potrebbe essere altrimenti: oltre il 90% dei tragitti sono inferiori ai 2 km) ed è inoltre molto caratterizzata da motivazioni legate al tempo libero (quasi il 50%, in crescita dal 2008) e da una elevata regolarità (routines quotidiane di mobilità delle fasce anziane). Rispetto ai profili socioanagrafici la caratterizzazione della mobilità pedonale sembra essersi molto indebolita nell'ultimo decennio: resta tuttavia più alta tra le fasce di popolazione mature e anziane che vivono al Sud e nei comuni media e medio-piccola dimensione.

La segmentazione della domanda: la mobilità ciclistica

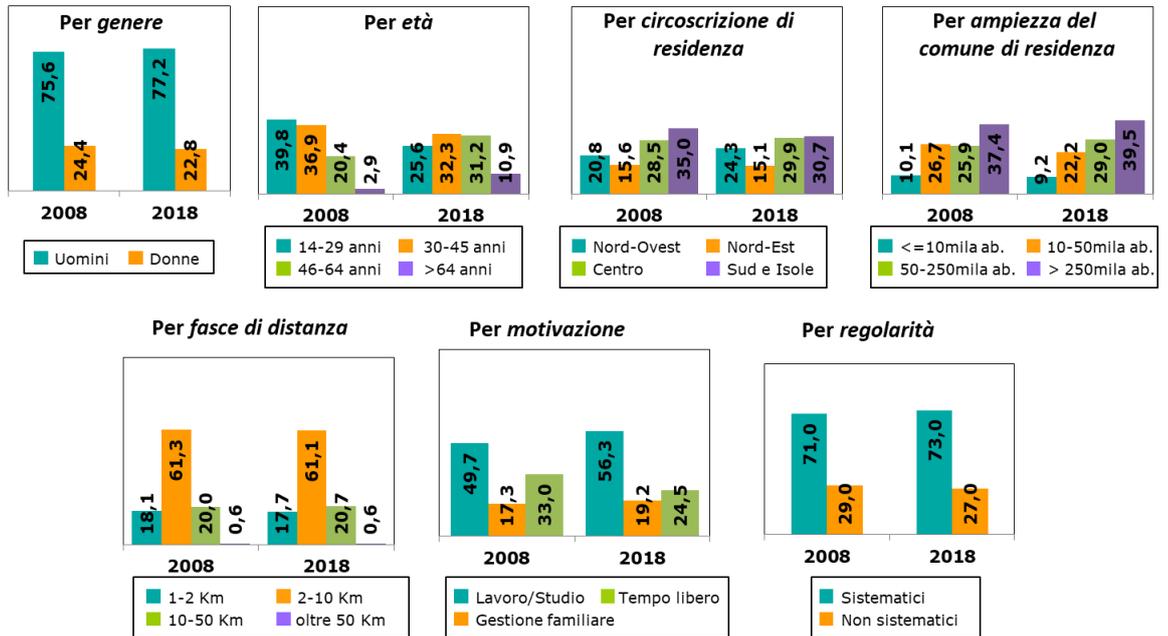
Distribuzione % degli spostamenti in bicicletta



Gli spostamenti in bicicletta mostrano un rilievo tipologico solo in parte simile a quello della mobilità pedonale. La maggior parte degli spostamenti in bicicletta non supera i 2 km (53%) ma il presidio del corto raggio (2-10km) è significativo e crescente (oltre il 40% dei viaggi). Si usa inoltre la bici con regolarità e soprattutto per il tempo libero (42,2% in crescita). Scelgono il pedale soprattutto gli uomini (56% gli spostamenti "maschili"), le classi di età più mature, chi abita al Nord (in particolare nel Nord-Est dove si concentra quasi la metà di tutti gli spostamenti in bici) e nei centri di piccolo-media e media dimensione.

La segmentazione della domanda: la mobilità motociclistica

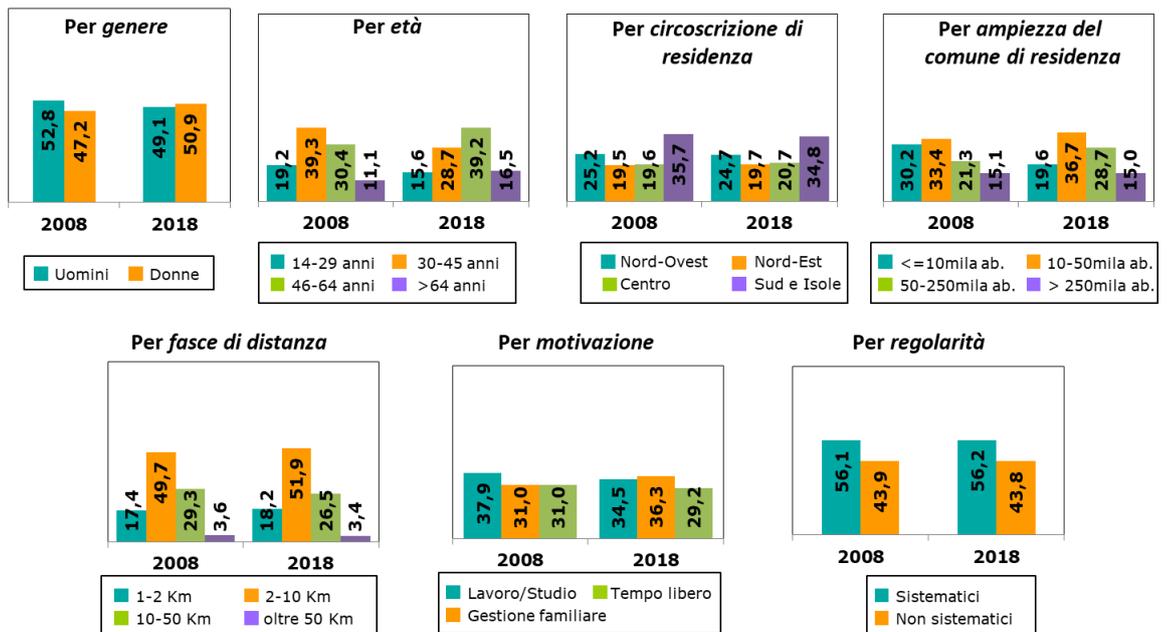
Distribuzione % degli spostamenti in moto



Le "due ruote" motorizzate mostrano una cifra caratteristica ancora più marcata. E' infatti il mezzo di gran lunga preferito dai giovani (ma in crescita è l'uso nella fasce centrali di età), studenti o lavoratori, di sesso maschile (quasi 3 spostamenti su 4 in moto sono maschili) e che vivono nei contesti urbani (quasi il 40% di spostamenti in moto è concentrato nelle grandi città). La segmentazione evidenziata è del tutto conseguente a questo forte asse di identificazione ("giovani-maschi-urbani-lavoratori/studenti"). I viaggi in moto sono inoltre in larga misura di breve distanza (oltre il 60% nella fascia 2-10km) e si associano soprattutto a motivazioni di lavoro o studio (56,3%) e in seconda battuta al tempo libero (ma in diminuzione).

La segmentazione della domanda: la mobilità automobilistica

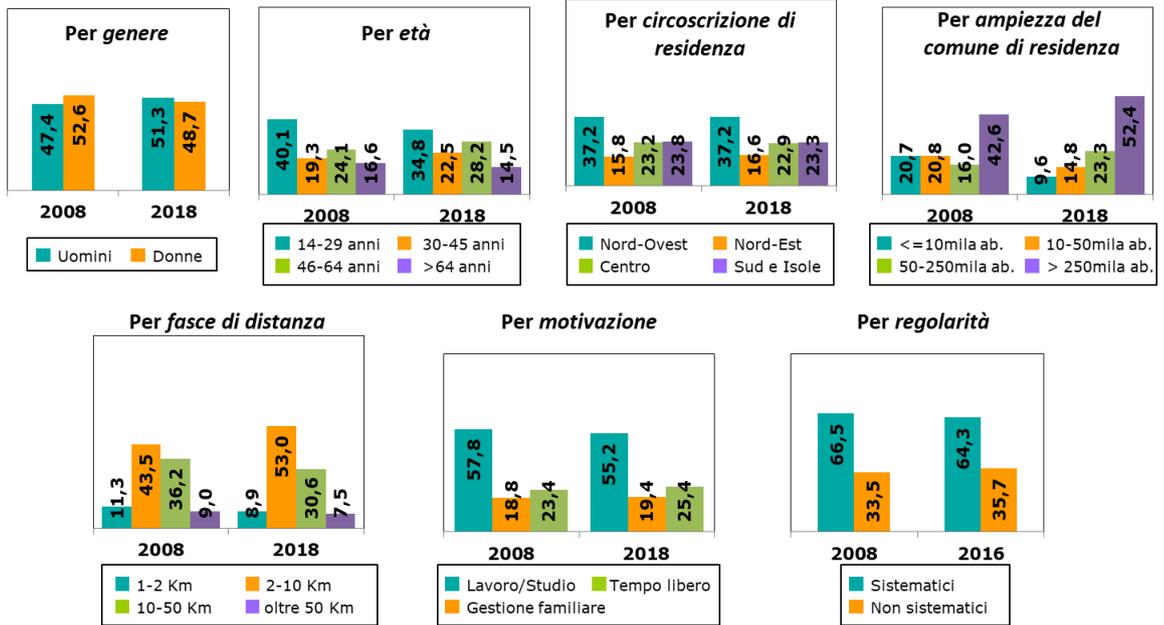
Distribuzione % degli spostamenti in auto



L'auto mostra un profilo di segmentazione meno polarizzato rispetto agli altri mezzi, in coerenza con quel modello universalistico di corrispondenza alle più disparate esigenze della domanda a cui essa funzionalmente aderisce. Specifici tratti "vocazionali" nell'attrazione della domanda sono tuttavia ugualmente rintracciabili. E' evidente soprattutto che sono la fasce a più forte consumo di mobilità, in gran parte corrispondenti agli strati sociali più ricchi e dinamici, ad usare di più le "quattro ruote". Gli spostamenti in automobile si addensano in modo significativo nel corto e nel medio raggio, ma anche i tragitti brevi sono ben presidiati (quasi il 20% di viaggi in auto sono inferiori ai 2 km), così come è molto alto, rispetto alla media, il peso della mobilità non sistematica a conferma della capacità delle «quattro ruote» di inseguire e soddisfare la frammentazione della domanda.

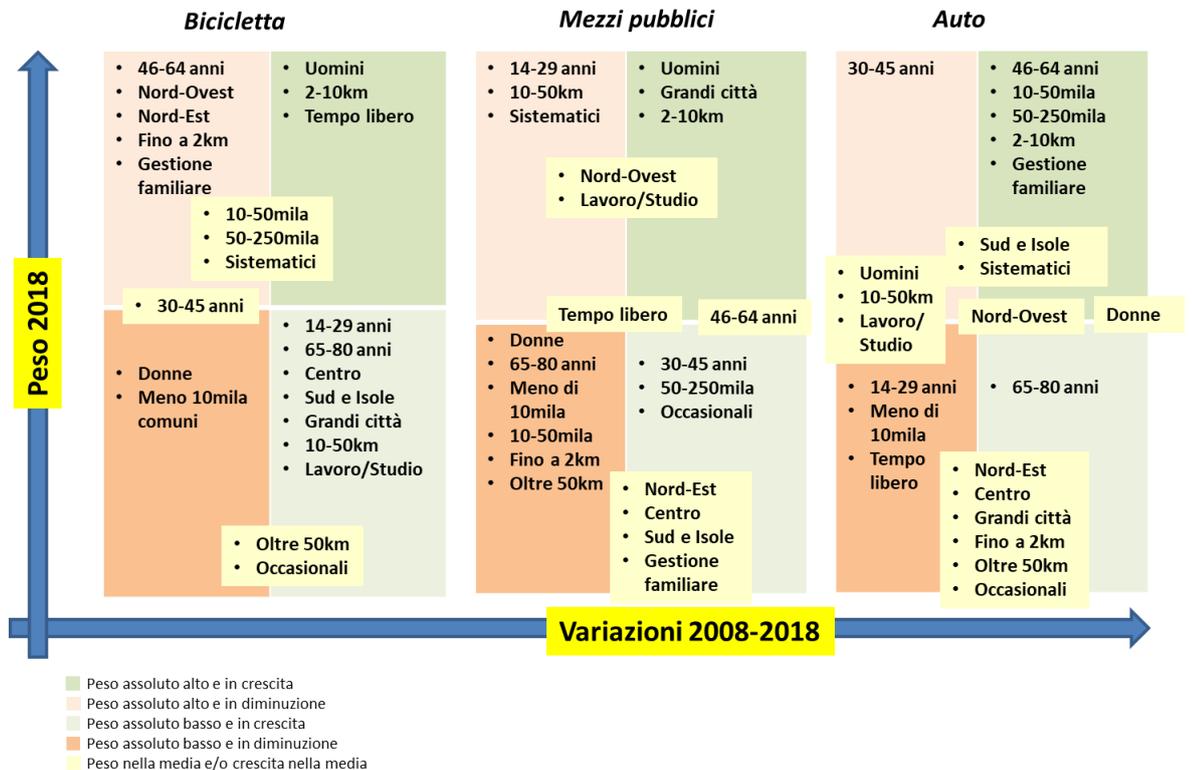
La segmentazione della domanda: la mobilità collettiva

Distribuzione % degli spostamenti con i mezzi pubblici



Nonostante la pluralità di vettori che compongono l'aggregato "mobilità collettiva" (a vocazione urbana ed extraurbana) i mezzi pubblici mostrano profili di utenza e caratteristiche ben marcati. In sintesi, il trasporto collettivo è la soluzione di mobilità adottata soprattutto, per scelta o per necessità, dai pendolari per lavoro o studio di media e lunga distanza, da chi vive nelle grandi città (oltre metà degli spostamenti, in forte crescita), da giovani e giovanissimi (molti studenti non hanno la patente). Questa tipologizzazione ha grossomodo mantenuto lo stesso profilo negli ultimi 10 anni, se si eccettua la tendenza alla polarizzazione del mezzo pubblico nelle grandi aree urbane.

I posizionamenti di sintesi per bici, mezzi pubblici e auto: un abbozzo schematico



Un'analisi corrispondente dei disallineamenti di mercato

	<i>Forza del cluster</i> ^(*)	Mezzi pubblici ^(**)	Bicicletta ^(**)	Auto ^(**)
Uomini	<i>Forte</i>	Moito forte	Moito forte	Debole
Donne	<i>Debole</i>	Moito debole	Moito debole	Forte
14-29 anni	<i>Moito forte</i>	Mediano	Mediano	Moito debole
29-45 anni	<i>Moito forte</i>	Mediano	Debole	Mediano
45-64 anni	<i>Mediano</i>	Forte	Mediano	Moito forte
65-80 anni	<i>Moito debole</i>	Moito debole	Mediano	Mediano
Nord-Ovest	<i>Mediano</i>	Forte	Mediano	Forte
Nord-Est	<i>Mediano</i>	Debole	Mediano	Debole
Centro	<i>Mediano</i>	Debole	Mediano	Debole
Sud e Isole	<i>Mediano</i>	Debole	Mediano	Forte
Comuni fino a 10mila ab.	<i>Forte</i>	Moito debole	Moito debole	Moito debole
Comuni 10-50mila ab.	<i>Forte</i>	Moito debole	Forte	Debole
Comuni 50-250mila ab.	<i>Debole</i>	Mediano	Forte	Moito forte
Comuni oltre 250mila ab.	<i>Debole</i>	Forte	Mediano	Debole

(*) Posizione rispetto al tasso medio di mobilità 2018 e alla variazione media del tasso 2008-2018

(**) In base ai posizionamenti della slide precedente

Disallineamento molto alto

Disallineamento alto

Ipotizzando (con semplificazioni) che al tasso di mobilità e alla sua variazione si associ il livello (da molto basso a molto alto) della domanda di mobilità è possibile ora identificare i segmenti socioanagrafici «forti» rispetto ai quali i diversi mezzi di trasporto sono disallineati (basso peso e/o basso dinamismo nel mercato). I **mezzi pubblici** presentano un alto **disallineamento** rispetto alla mobilità nei **Comuni fino a 50mila abitanti** e un disallineamento significativo, ma più contenuto, rispetto alle fasce di età giovani (14-45 anni). La **bici** ha un cattivo posizionamento soprattutto rispetto alla fascia 29-45 anni e nei **Comuni più piccoli**. L'**auto** cattura meno i segmenti forti dei più giovani e, di chi vive nei **Comuni più piccoli**.

Il quadro della soddisfazione dichiarata per i diversi mezzi di trasporto

Giudizi medi di soddisfazione in scala 1-10 e valori % sull'uso del mezzo nei tre mesi precedenti l'intervista

	2008	2017	2018	% voti 6-10 (2018)	% voti 7-10 (2018)
Moto, ciclomotore, scooter	8,4	7,6	7,6	86,6	73,9
Automobile	7,8	8,3	8,2	92,5	84,2
Bicicletta	8,2	7,8	7,8	88,9	78,6
Metropolitana	7,3	6,7	6,9	77,0	61,2
Autobus urbano, tram	6,0	6,1	6,1	64,5	45,5
Autobus di lunga percorrenza	6,5	6,5	6,3	68,6	48,7
Treno locale	6,0	6,0	6,2	67,1	46,7
Treno di lunga percorrenza	6,5	7,1	7,2	84,3	68,0
Sharing mobility	nd	nd	7,0	81,4	65,7

I giudizi di soddisfazione sui diversi mezzi di trasporto utilizzati confermano nel 2018 i divari molto alti tra i mezzi individuali (auto, moto e bici), che raccolgono punteggi medi attorno o superiori all'8 (l'auto in particolare guida la graduatoria assoluta con 8,2, e i mezzi collettivi che si posizionano tra il 6 e il 7, con l'eccezione positiva del treno di lunga percorrenza (7,2). In ogni caso le percentuali di giudizi sufficienti (voti da 6 a 10) sono ampiamente superiori al 60% anche per i tutti i mezzi pubblici, mentre in un posizionamento di soddisfazione «piena» (voti da 7 a 10), sia l'autobus (urbano e di lunga percorrenza), sia il treno locale vedono scendere la percentuale sotto il 50% (a fronte dell'84,2% dell'auto). Rispetto al 2017, inoltre, migliorano leggermente i giudizi medi per i mezzi pubblici. Rispetto invece al 2008 gli indici di soddisfazione sono diminuiti per tutti i mezzi con le eccezioni del treno (locale e di lunga percorrenza) e dell'auto che ora è saldamente al primo posto nella graduatoria del gradimento.

La velocità media percepita dei diversi mezzi di trasporto

Velocità media dei diversi mezzi di trasporto per tipologia di spostamenti urbani/extraurbani (in km/h)^(*)

TUTTI GLI SPOSTAMENTI	2008	2017	2018
Bici	13	12	13
Moto o ciclomotore	34	29	30
Auto	36	37	36
Mezzi pubblici	27	28	35
Totale	29	29	29
SPOSTAMENTI URBANI	2008	2017	2018
Bici	13	11	12
Moto o ciclomotore	30	25	26
Auto	26	23	22
Mezzi pubblici	15	14	14
Totale	19	15	14
SPOSTAMENTI EXTRAURBANI	2008	2017	2018
Bici	17	14	18
Moto o ciclomotore	47	37	37
Auto	46	47	45
Mezzi pubblici	39	47	56
Totale	45	45	46

^(*) Il dato è frutto delle valutazioni dell'intervistato su lunghezza e tempo (che include il tempo «perso» per l'attesa dei mezzi o il parcheggio) degli spostamenti; non si tratta quindi di valori oggettivamente registrati quanto piuttosto di «percezioni» di velocità

La velocità media «percepita» degli spostamenti è stata pari nel 2018 a 29 km/h per l'insieme di tutti i mezzi (escludendo i tragitti a piedi), valore che non si è modificato negli ultimi 10 anni. Auto e mezzi pubblici evidenziano numeri sostanzialmente allineati (attorno ai 35 km/h), un po' superiori alla moto. Nel caso dei mezzi pubblici si è registrato un significativo incremento della velocità media rispetto al 2017 (da 28 a 35 km/h). L'indice è, come logico, molto differenziato tra mobilità urbana ed extraurbana. Gli spostamenti urbani con mezzi pubblici si fermato ad una velocità media di 14 km/h (con tendenza alla diminuzione), mentre nell'extraurbano si attestano ad un valore quattro volte superiore. Meno ampia invece la forbice per l'auto: 22 km/h nel ciclo urbano, in moderato decremento, contro i 45 km/h del ciclo extraurbano.

La propensione a modificare l'uso dei mezzi: auto e mezzi pubblici

Rispetto all'attuale livello d'uso di auto e mezzi pubblici in prospettiva lei vorrebbe...(valori%)

Auto	2008	2017	2018
Aumentare l'utilizzo	7,5	11,5	9,9
Diminuire l'utilizzo	36,7	34,0	29,4
Non modificare l'utilizzo	55,1	50,0	54,4
Non sa	0,7	4,6	6,3
Totale	100	100	100

Mezzi pubblici	2008	2017	2018
Aumentare l'utilizzo	41,6	32,3	30,0
Diminuire l'utilizzo	5,4	9,8	7,7
Non modificare l'utilizzo	52,2	45,2	49,7
Non sa	0,8	12,6	12,5
Totale	100	100	100

In quota maggioritaria i cittadini non vogliono modificare l'attuale livello di utilizzazione dei diversi mezzi di trasporto: il 54,4% nel caso dell'auto, il 49,7% nel caso dei mezzi pubblici. Tuttavia, **tra chi esprime invece un desiderio di cambiamento si registra una certa propensione allo shift modale**: il 29,4% degli intervistati vorrebbe diminuire l'uso dell'auto (a fronte del 9,9% che vorrebbe incrementarlo) mentre per i mezzi pubblici le percentuali praticamente si invertono. Va tuttavia sottolineato **che nell'ultimo decennio questa propensione al cambio modale sembra essersi infiacchita**: 10 punti in meno nella percentuale di intervistati che vorrebbe aumentare l'uso dei mezzi pubblici e 7 punti in meno tra quelli che vorrebbero diminuire l'uso dell'auto.

La propensione a modificare l'uso dei mezzi: bici e sharing mobility

Rispetto all'attuale livello d'uso della bici e della sharing mobility in prospettiva lei vorrebbe...(valori%)

Bicicletta	2017	2018
Aumentare l'utilizzo	38,8	33,6
Diminuire l'utilizzo	3,4	3,1
Non modificare l'utilizzo	44,8	49,1
Non sa	13,0	14,2
Totale	100	100

Sharing mobility	2018
Aumentare l'utilizzo	11,9
Diminuire l'utilizzo	3,2
Non modificare l'utilizzo	56,5
Non sa	28,3
Totale	100

Per la bicicletta, la quota di chi vorrebbe incrementarne la frequenza d'uso sale al 33,6%, ma come per i mezzi pubblici si registra una **diminuzione rispetto al 2017** (38,8%). Quanto invece alle soluzioni di trasporto con la **sharing mobility** raccolgono al momento **valutazioni interlocutorie**, dovute alla **scarsa conoscenza e oggettiva indisponibilità** di questi mezzi: il 56,5% preferisce non modificare la situazione attuale (sia che usi, sia che non usi i mezzi della sharing mobility) e ben il 28,3% non esprime un'opinione. Nel residuo 15% di chi desidera cambiare è decisamente più alta la percentuale di quanti **vorrebbero incrementarne l'uso**.

I numeri-chiave del Trasporto pubblico locale in Italia (2016)

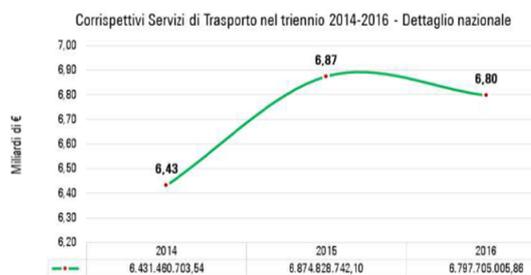
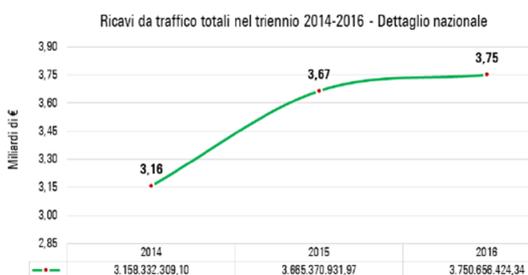
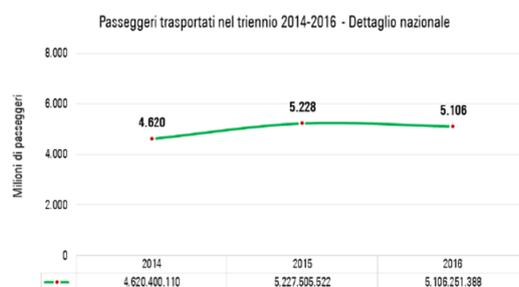
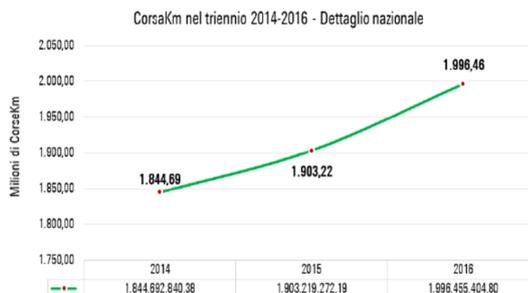
Indicatori di offerta (in milioni)		Indicatori economici	
• Quantità di bus*km	1.685	Ricavi da traffico totali (totale, in milioni)	3.751
• Quantità di treni*km	301	di cui: autolinee/metro/tranvie/altro	2.150
• Quantità di corsa*miglio (navigaz.)	9	di cui: trasporto ferroviario regionale	1.411
Indicatori di domanda		di cui: navigazione	189
Quantità di passeggeri trasportati (totale, in milioni)	5.106	Corrispettivi totali (compresi contributi CCNL, totale in milioni di euro)	7.883
di cui: autolinee/metro/tranvie/altro	4.080	di cui: autolinee/metro/tranvie/altro	4.727
di cui: trasporto ferroviario regionale	877	di cui: trasporto ferroviario regionale	3.037
di cui: navigazione	149	di cui: navigazione	119
Indicatori occupazionali		Ricavi da traffico su costo «pubblico» (*) (totale)	0,33
Quantità di addetti (totale)	117.072	di cui: autolinee/metro/tranvie/altro	0,33
di cui: autolinee/metro/tranvie/altro	83.612	di cui: trasporto ferroviario regionale	0,32
di cui: trasporto ferroviario regionale	29.029	di cui: navigazione	0,61
di cui: navigazione	4.440		

(*) Il costo «pubblico» è la somma di: a) corrispettivi pubblici, b) delle agevolazioni ed esenzioni tariffarie da parte di Enti diversi dall'affidante, c) contributi per CCNL eventualmente non ricompresi nei corrispettivi e d) ricavi da traffico

Fonte: Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale (dati riferiti all'anno 2016)

Il trasporto pubblico locale è un settore tutt'altro che marginale nell'economia del Paese: quasi 120.000 addetti, circa 3,8 mld di ricavi da traffico, poco meno di 8 mld di corrispettivi pubblici, 5,1 mld di passeggeri trasportati (dati 2016). Il trasporto su gomma, incluso il servizio urbano metro e tram, contribuisce in quota maggioritaria ai numeri del settore: 57% dei ricavi da traffico, 60% dei corrispettivi, 71,4% degli addetti, 80% dei passeggeri trasportati.

L'andamento del trasporto pubblico locale: alcuni indicatori-chiave



Fonte: Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale

Tra il 2014 e il 2016 il trasporto pubblico locale ha registrato una crescita complessiva nella produzione e nei risultati economici. In particolare, l'offerta di corse*km è aumentata del +8% a fronte di una domanda soddisfatta (passeggeri trasportati) cresciuta ad un ritmo leggermente superiore (+10,5%; +13,5% il solo trasporto ferroviario regionale 2015-2016). Contestualmente, i ricavi da traffico hanno registrato un significativo incremento pari a +18,7%, tre volte superiore al parallelo incremento dei corrispettivi per i servizi (+5,7%).

L'articolazione regionale di alcuni indicatori del Tpl

	OFFERTA		DOMANDA (Quantità di passeggeri trasportati per 1000 abitanti)
	Quantità di BusKm per abitante	Quantità di TreniKm per abitante	
Abruzzo	49,9	3,9	338,0
Basilicata	67,6	7,3	249,4
Calabria	27,9	3,6	603,0
Campania	21,6	2,9	781,7
Emilia-Romagna	22,4	4,0	752,7
Friuli-Venezia Giulia	34,3	2,9	490,9
Lazio	39,5	8,9	426,8
Liguria	37,0	4,7	455,6
Lombardia	20,4	6,9	825,1
Marche	26,7	2,7	632,2
Molise	47,9	6,7	351,5
Piemonte	19,0	6,0	888,6
Puglia	26,5	3,3	636,0
Sardegna	40,1	3,1	420,1
Sicilia	23,4	2,1	721,3
Toscana	29,5	6,4	570,6
Pr. Aut. Di Bolzano	83,3	10,2	202,3
Pr. Aut. Di Trento	35,4	5,9	476,6
Umbria	31,7	5,2	532,4
Valle d'Aosta	28,0	0,0	602,1
Veneto	25,4	3,8	662,3
Media Italia	27,8	5,0	606,7

Le **differenze regionali** negli indicatori di produzione (offerta di BusKm e TreniKm) e di domanda soddisfatta (passeggeri trasportati) sono **evidenti in rapporto alla popolazione**. Piemonte, Lombardia, Campania ed Emilia-Romagna guidano la graduatoria dei passeggeri trasportati (per abitanti), Alto Adige, Basilicata, Abruzzo e Molise la chiudono.

Da sottolineare che le tre regioni che hanno allo stesso tempo un'offerta inferiore alla media nazionale (sia per BusKm che per TreniKm) e una domanda soddisfatta superiore si trovano al Sud: Campania, Puglia e Sicilia.

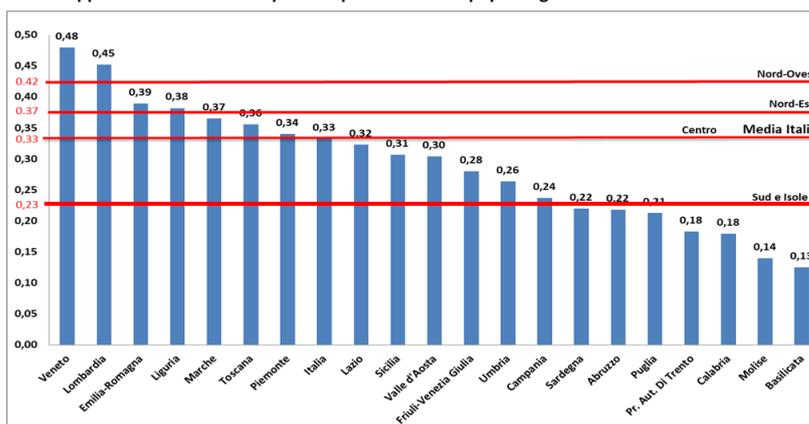
Fonte: Elaborazioni Isfort su dati dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale ([dati riferiti all'anno 2016](#))

■ Sopra alla media nazionale
■ Sotto la media nazionale
■ Intorno alla media nazionale

L'articolazione regionale di alcuni indicatori del Tpl

	Corrispettivi	Ricavi da traffico
Abruzzo	2,2	1,2
Basilicata	1,8	0,5
Calabria	2,9	1,3
Campania	6,9	5,3
Emilia-Romagna	5,0	6,5
Friuli-V.G.	2,3	1,7
Lazio	17,6	17,5
Liguria	3,3	4,1
Lombardia	19,8	24,5
Marche	1,6	1,7
Molise	0,7	0,2
Piemonte	5,8	6,5
Puglia	4,8	3,1
Sardegna	3,1	1,6
Sicilia	5,4	4,4
Toscana	6,7	7,8
Pr. Aut. Di Bolzano	2,0	0,1
Pr. Aut. Di Trento	1,3	0,6
Umbria	1,6	1,2
Valle d'Aosta	0,1	0,1
Veneto	5,2	10,1
Totale Italia	100	100

Rapporto ricavi da traffico/costo «pubblico» nel Tpl per regioni e circoscrizioni



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale ([dati riferiti all'anno 2016](#))

Il rapporto tra ricavi da traffico e costo «pubblico», tradizionale indicatore di efficienza del settore (in relazione al minor impegno di risorse pubbliche per l'erogazione dei servizi) si è attestato complessivamente nel 2016 al 33%, in lieve crescita rispetto al 31,7% del 2014. L'indice è tuttavia molto differenziato a livello territoriale: sale al 42% nella media del Nord-Ovest e scende al 23% (quasi la metà) in quella del Sud e Isole. La graduatoria per singole regioni è guidata dal Veneto (48%), seguita da Lombardia (45%) ed Emilia-Romagna (39%); Provincia di Trento, Calabria, Molise e Basilicata hanno invece tutte valori inferiori al 20%. La migliore performance al Sud è quella della Sicilia (31%), al Centro quella delle Marche (37%).

Peso e struttura del Trasporto pubblico locale su gomma

Composizione e dinamica del Tpl gomma per numero aziende, addetti e autobus (v.a e var.%)

	2005	2016	2017(*)	Var. % 2016- 2017(*)	Var. % 2005- 2017(*)
Numero aziende	1.200	915	914	-	-23,8
Numero addetti	87.518	83.545	81.416	-2,5	-7,0
Numero autobus	45.691	45.101	44.739	-0,8	-2,1

Distribuzione % delle aziende del Tpl gomma per classi dimensionali di addetti

	2005	2016	2017(*)
Fino a 10 addetti	64,2	58,2	57,8
Da 10 a 100 addetti	26,9	28,9	29,9
Oltre 100 addetti	8,9	12,9	12,3
Totale	100	100	100

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati del Conte Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti Anno 2017-2018

Le aziende del trasporto pubblico locale su gomma sono **poco più di 900** (dato 2017). Il settore mostra un **significativo livello di frammentazione**: quasi il 60% delle aziende ha meno di 10 addetti e solo il 12,3% più di 100. **E' in corso tuttavia un processo di concentrazione e consolidamento** che si protrae da diversi anni. **Dal 2005 al 2017 il numero di aziende è sceso di quasi il 25%** mentre l'occupazione è diminuita ad ritmo molto più contenuto (-7%); di conseguenza è **aumentata la dimensione media** delle aziende e la quota di quelle con meno di 10 addetti si è ridotta di oltre 6 punti. Allo stesso tempo il parco autobus a disposizione delle imprese, pari a circa 45.000 veicoli nel 2017, si è ridotto solo marginalmente (-2,1% nel periodo).

Tipologia di offerta dei servizi e indicatori di domanda del Trasporto pubblico locale su gomma

Distribuzione % delle aziende del Tpl gomma per diversificazione del servizio

	2005	2016	2017(*)
Aziende "solo servizio urbano"	23,8	25,9	26,9
Aziende "solo servizio extraurbano"	57,6	51,7	50,6
Aziende "servizio misto"	18,7	22,4	22,5
Totale	100	100	100

Domanda soddisfatta dalle aziende del Tpl gomma per tipologia di servizio

	2005	2016	2017 (*)	2018 (**)
Totale passeggeri (milioni)	3.837	3.684	3.833	3.747
di cui: servizio urbano (%)	76,3	75,4	76,2	75,4
di cui: servizio extraurbano (%)	23,7	24,6	23,8	24,6
Totale passeggeri*km (miliardi)	29,5	28,5	28,7	29,0
di cui: servizio urbano (%)	39,3	38,6	40,3	38,6
di cui: servizio extraurbano (%)	60,7	61,4	59,7	61,4

(*) Dati non definitivi (**) Stima

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati del Conte Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti Anno 2017-2018

Circa **metà delle aziende** del trasporto pubblico locale su gomma **eroga servizi solo di tipo extraurbano**, oltre un quarto solo di tipo urbano e il **restante 22,5% di tipo misto**. Nel lungo periodo si osserva un **graduale trend di diversificazione dell'offerta**, a fronte del quale la quota delle aziende a servizio misto crescono di quasi 4 punti tra il 2005 e il 2012. Nell'articolazione della domanda **soddisfatta il servizio urbano assorbe ben il 75% dei passeggeri ma meno del 40% dei passeggeri*km** (l'inverso ovviamente accade per l'extraurbano), valori rimasti sostanzialmente stabili negli ultimi anni.

Il trasporto su rotaia: indicatori base del sistema ferroviario^(*)

	2005	2016	2017	Var. % 2016-2017	Var. % 2005-2017
Estensione rete (in km)	16.225	16.788	16.787	-	+3,5
Passeggeri*km (in miliardi)	50,1	52,2	53,2	+1,9	+6,2
Percorrenza media passeggero (in km)	65,9	60,0	61,6	+2,7	-6,5
Offerta treni*km (in migliaia)	312.624	330.690	332.642	+0,6	+6,4

(*) Inclusa la media e lunga percorrenza

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati del Conte Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti Anno 2017-2018

La **rete ferroviaria** italiana ha uno sviluppo di **16.787 km** (2017), estensione cresciuta leggermente dal 2005 (+3,5%). I **passeggeri*km annui** complessivi, inclusi quelli della media e lunga percorrenza, ammontano a **53 miliardi**, in **crescita** tra il 2016 e il 2017 (+1,9%) ad un ritmo più sostenuto del parallelo incremento dell'offerta (+0,6%). Da sottolineare che tra il 2005 e il 2017 la percorrenza media del viaggio, pari nel 2017 a 61,6 km, è diminuita del 6,5% attestando quindi il **consolidamento progressivo** del peso del **trasporto ferroviario locale**.

Il trasporto su rotaia: indicatori base del sistema tranviario e del sistema metropolitano

<i>Il sistema delle tranvie urbane ed extraurb.</i>	2005	2017(**)	2018(*)	Var. % 2017-2018	Var. % 2005-2018
Estensione rete (in km)	447	386	nd	nd	-13,6
Passeggeri (in milioni)	307	414	420	+1,4	+36,8
Passeggeri*km (in miliardi)	1,10	1,47	1,49	+1,4	+35,5
Offerta vetture*km (in migliaia)	36.490	28.359	28.559	+0,7	-21,7

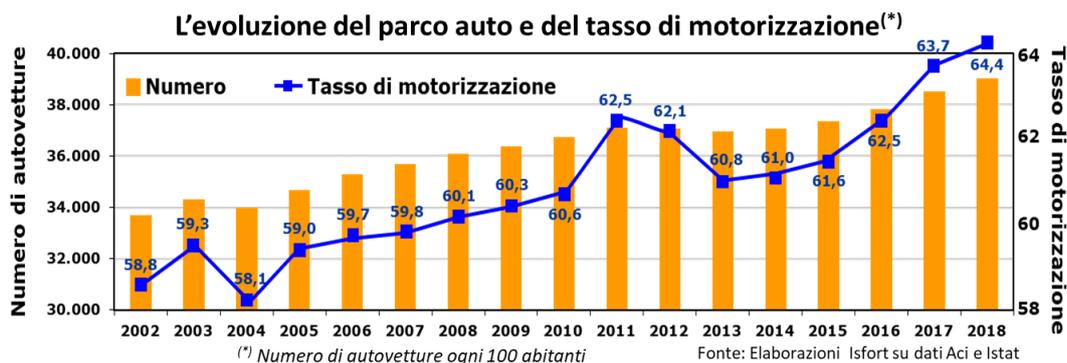
<i>Il sistema delle metropolitane</i>	2005	2017(**)	2018(*)	Var. % 2017-2018	Var. % 2005-2018
Estensione rete (in km)	131	215	240(***)	+11,6	+83,2
Passeggeri (in milioni)	663	786	760	-3,3	+14,6
Passeggeri*km (in miliardi)	4,98	5,56	5,46	-1,8	+9,6
Offerta vetture*km (in migliaia)	88.517	133.821	131.080	-2,0	+48,1

(*) Stima (**) Dati definitivi solo per l'estensione delle reti (***) Fonte: Pendolaria 2018

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati del Conte Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti Anno 2017-2018

La **rete tranviaria**, urbana e suburbana, ha una estensione di **386 km** (2017) che si è «accorciata» del **13,6%** rispetto al 2005. E' da sottolineare il **processo di efficientamento del settore** in termini di riempimento dei vettori: infatti i **passeggeri trasportati**, che nel 2018 hanno raggiunto i **420 milioni annui**, hanno registrato tra il 2005 e il 2018 un incremento significativo, pari a **+36,8%**, a fronte di un'offerta di vetture*km che contestualmente è diminuita del **21,7%**. Quanto al sistema delle **metropolitane**, la rete attualmente in esercizio nelle città è di **240 km complessivi**, quasi **raddoppiata dal 2005**; contrariamente a quanto accaduto per il settore tranviario per le metropolitane l'offerta è aumentata ad un ritmo molto più alto rispetto ai passeggeri trasportati: **+48%** contro **+14,6%** (nel 2018 i passeggeri trasportati si sono attestati a **760 milioni**).

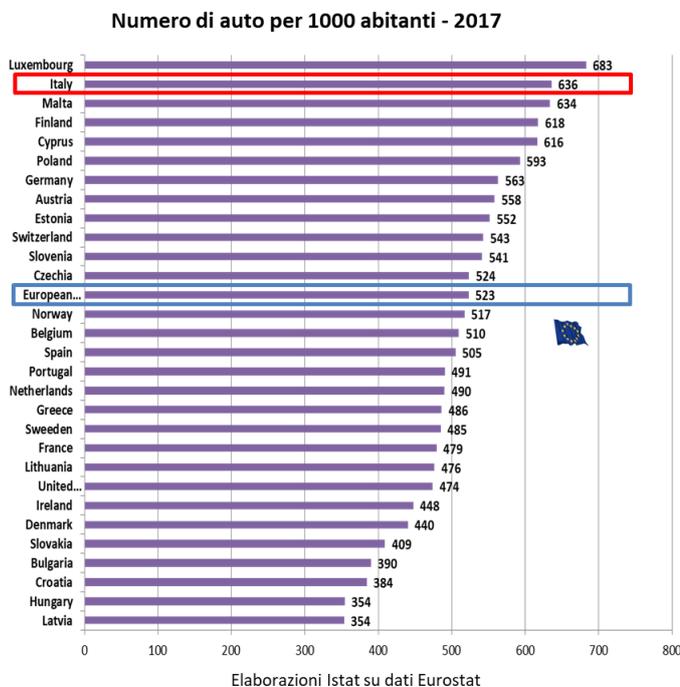
Consistenza e dinamica del parco auto



	2008	2017	2018	Var. % 2017-2018	Var. % 2008-2018
Parco auto (v.a e var. %)	36.105.183	38.520.321	39.018.170	+1,3	+8,1
	2017	2018	2019 (gen-ott)	Var. % 2018-2019 (gen-ott)	Var. % 2017-2018
Immatricolazioni auto (v.a e var. %)	1.994.407	1.945.120	1.652.932	-0,8	-2,5

Le autovetture circolanti in Italia hanno superato nel 2018 la soglia dei 39 milioni, con una crescita del +1,3% nell'ultimo anno e del +8,1% negli ultimi 10 anni, nonostante il calo delle immatricolazioni (-2,5%) tra il 2017 e il 2018. Il ritmo delle rottamazioni è quindi inferiore a quello delle nuove vetture immesse nel mercato; ne è una conferma il tasso di motorizzazione che è stato pari nel 2018 a 64,4 autovetture ogni 100 abitanti, nuovo massimo storico (63,7 nel 2017). Ne primi 10 mesi del 2019 le immatricolazioni di auto sono state oltre 1,6 milioni con una modesta riduzione (-0,8%) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Il tasso di motorizzazione: il confronto tra Paesi europei

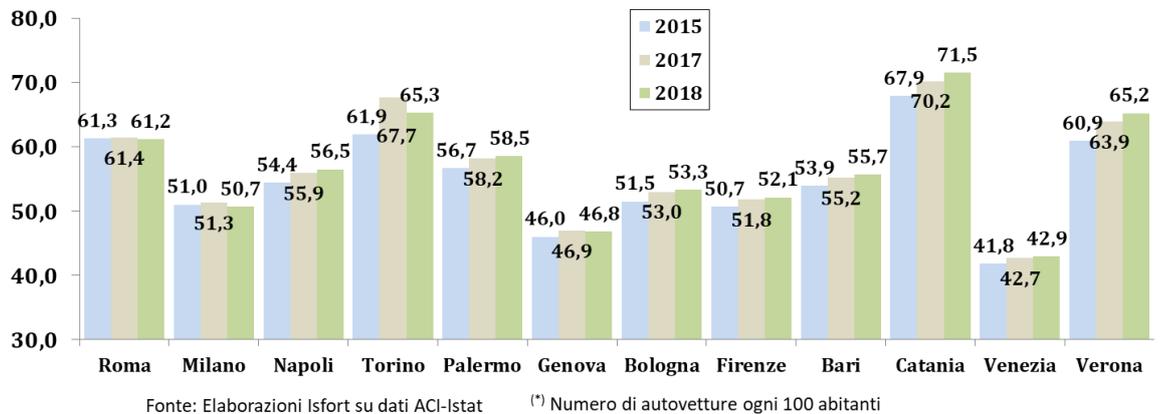


Numero di auto per 1000 abitanti - 2013

Luxembourg	676
Italy	619
Lithuania	609
Malta	606
Finland	572
Austria	549
Cyprus	548
Germany	545
Switzerland	538
Slovenia	517
Poland	509
European Union	503
France	501
Norway	495
Belgium	493
Estonia	476
Netherlands	473
Spain	471
Sweedeen	470
Greece	466
Czechia	450
United Kingdom (*)	449
Ireland	431
Portugal	413
Denmark	407
Bulgaria	400
Slovakia	347
Croatia	340
Latvia	314
Hungary	307

Il tasso di motorizzazione auto dell'Italia si colloca nel 2017 in cima alla graduatoria dei Paesi europei, dopo il solo Lussemburgo e con una distanza rilevante sia dalla media europea (636 auto ogni 1000 abitanti contro 523), sia da tutti gli altri grandi Paesi: 563 per la Germania, 510 per la Spagna, 479 per la Francia, 474 per il Regno Unito. Non ci sono differenze significative di classifica rispetto al 2013.

Il tasso di motorizzazione(*) nelle grandi città

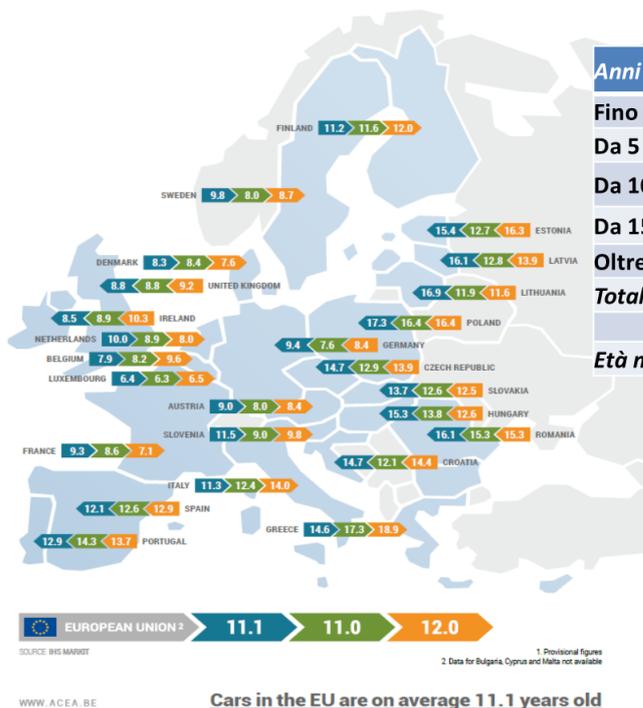


La crescita a livello nazionale del tasso di motorizzazione dal 2015 al 2018 non ha risparmiato le grandi aree urbane del Paese. L'indice è cresciuto **soprattutto a Catania** (da 67,9 a 71,5 un valore bene superiore alla media nazionale), a **Torino** (da 61,9 a 65,3 ma il picco era stato raggiunto con il 67,7 del 2017) e **Verona** (da 60,9 a 65,2). Tutte le altre grandi città hanno registrato incrementi contenuti, con l'**eccezione di Roma e Milano** dove il tasso di motorizzazione è sceso marginalmente. A Venezia e Genova la palma delle città con oltre 250mila abitanti meno motorizzate, le uniche con meno di 50 auto ogni 100 residenti (in entrambi i casi con un lieve aumento tra il 2015 e il 2018).

L'anzianità del parco veicolare e il confronto con i Paesi europei

Average age of the EU vehicle fleet BY COUNTRY, IN YEARS / 2017¹

● Passenger cars ● Light commercial vehicles ● Heavy commercial vehicles



Distribuzione % del parco auto in Italia per classi di età dei veicoli

Anni di anzianità	2018	2000
Fino a 5 anni	22,9	34,3
Da 5 a 10 anni	20,8	27,6
Da 10 a 15 anni	24,3	21,8
Da 15 a 20 anni	15,3	7,8
Oltre 20 anni	16,7	8,3
Totale	100	100
Età media (2017)	11,3 anni	

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati ACI-Istat

L'età media delle auto circolanti in Italia è di **11,3 anni (2017)**, dato superiore sia alla media europea (di poco), sia (soprattutto) agli altri grandi Paesi (8,8 nel Regno Unito, 9,3 in Francia, 9,4 in Germania). Nel medio e lungo periodo, il **parco auto italiano sta notevolmente invecchiando**: i veicoli con **vetustà superiore a 10 anni** erano il **37,9% nel 2000** e sono diventati il **56,3% nel 2018**. La sola fascia superiore a 20 anni è raddoppiata, dall'8,3% al 16,7% nello stesso periodo.

Il profilo ecologico del parco auto

Distribuzione % del parco autovetture per standard ecologico dei veicoli

	2010	2017	2018	Variazione del peso percentuale 2010-2018
EURO 0	12,5	10,5	9,8	-2,7
EURO 1	6,0	3,5	2,9	-3,1
EURO 2	20,5	13,4	10,7	-9,8
EURO 3	21,9	17,4	14,9	-7,0
EURO 4	36,3	32,4	29,8	-6,5
EURO 5	2,8	20,3	18,5	+15,7
EURO 6	-	2,6	13,5	+13,5
Totale	100	100	100	

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati ACI-Istat

Il profilo «ecologico» del parco autovetture è indubbiamente migliorato in modo significativo negli ultimi anni: i veicoli più inquinanti (fino ad Euro 3) rappresentavano nel 2010 il 60,9% dell'intero parco circolante, mentre nel 2018 il loro peso è sceso al 38,3%, una percentuale tuttavia ancora alta. Gli incrementi di peso più rilevanti si sono registrati per lo standard Euro 5 che passa in 8 anni dal 2,8% al 18,5% del totale autovetture e per lo standard Euro 6 che nello stesso periodo sale da 0 al 13,5%.

Il tipo di alimentazione del parco auto

Distribuzione % del parco autovetture e delle immatricolazioni per tipo di alimentazione dei veicoli

	% auto circolanti		% immatricolazioni	
	2015	2018	2015	2018
Benzina	49,7	46,3	31,3	33,3
Gasolio	42,0	44,4	55,9	55,0
Alimentazioni alternative	8,3	9,3	12,8	11,6
di cui: Metano	2,4	2,4	4,0	1,8
di cui: GPL	5,7	6,2	7,1	6,5
di cui: Elettrico-ibrido	0,2	0,7	1,7	3,4
Totale	100	100	100	100

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati ACI-Istat

La quota di auto alimentate da carburanti tradizionali si è attestata nel 2018 a circa il 90% del totale, con una leggera prevalenza dei motori a benzina (46,3%) rispetto ai diesel (44,4%). Tra le alimentazioni alternative ha un peso abbastanza significativo il motore alimentato a GPL (6,2% del totale), mentre restano residue le altre soluzioni: metano con il 2,4% ed elettrico-ibrido con appena lo 0,7% del parco circolante. Tra il 2015 e il 2018 la ripartizione non si è modificata di molto: sono cresciute le quote del diesel (poco più di due punti) e delle alimentazioni alternative (un punto percentuale) a scapito dei motori a benzina. Il peso della filiera elettrica, incluso l'ibrido, si è più che triplicato. Guardando alle immatricolazioni, i motori diesel nel 2018 hanno rappresentato il 55% delle nuove autovetture. Le alimentazioni alternative hanno assorbito l'11,6% delle immatricolazioni, con un'incidenza crescente dell'elettrico-ibrido (3,4%, ovvero il doppio del dato 2015) e una forte caduta del metano (appena l'1,8% di nuove auto, erano il 4% nel 2015).

Il quadro europeo per il segmento delle alimentazioni alternative

Le immatricolazioni in Europa di auto ad alimentazione alternativa per tipologia (v.a. e var. %)

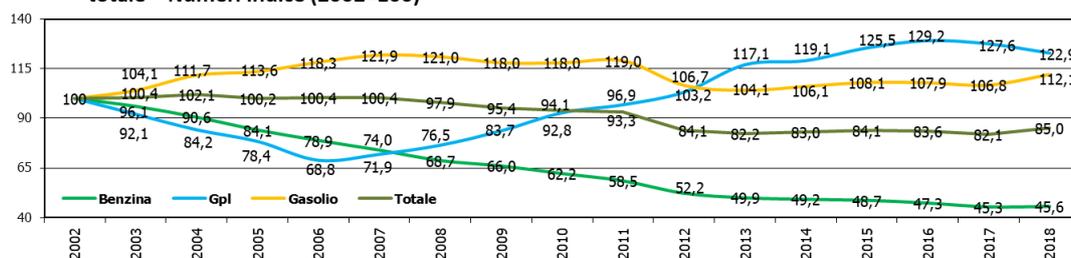
	Elettriche pure		Plug in ibrido-elettriche		Ibrido elettriche		Metano, Gpl, etanolo		Totale	
	2018	Var. % sul 2017	2018	Var. % sul 2017	2018	Var. % sul 2017	2018	Var. % sul 2017	2018	Var. % sul 2017
AUSTRIA	6.764	24,5	1.888	9,7	7.513	14,3	642	47,6	16.807	18,7
FRANCE	31.095	24,5	14.528	22,4	91.815	31,8	3.043	68,8	140.481	29,7
GERMANY	36.216	43,8	31.442	6,8	98.816	78,9	15.470	90,1	181.944	54,2
ITALY	4.997	147,1	4.734	65,3	81.892	29,0	161.971	0,1	253.594	10,2
NETHERLANDS	26.504	168,5	3.204	173,8	20.505	16,1	1.955	-20,8	52.168	67,4
PORTUGAL	4.073	148,4	3.776	54,9	7.230	54,1	1.909	8,7	16.988	61,4
SPAIN	5.984	52,7	5.826	65,1	75.768	36,4	20.842	323,8	108.420	59,6
SWEDEN	7.083	67,4	21.249	40,8	20.517	5,4	4.176	-15,2	53.025	21,3
UNITED KINGDOM	15.510	13,8	44.437	24,9	81.323	20,2	-	-	141.270	20,9
EUROPEAN UNION	150.003	53,2	151.844	26,1	578.620	35,6	229.402	11,2	1.109.869	30,4
NORWAY	46.143	39,5	26.546	-9,2	16.323	-20,4	62	55,0	89.074	7,5
SWITZERLAND	5.138	7,6	4.378	20,0	11.267	34,4	811	6,2	21.594	22,9

Fonte: National Automobile Manufacturers' Associations

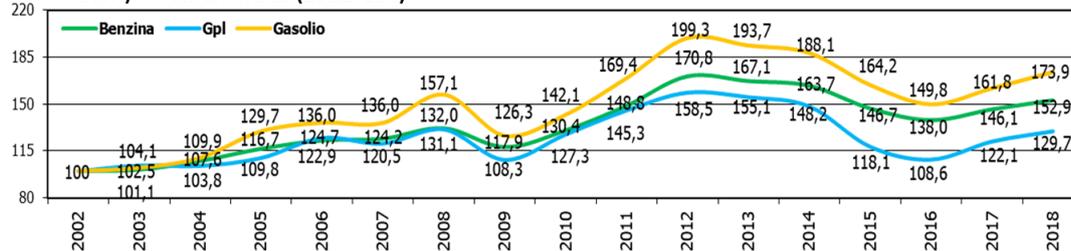
Nell'Unione europea sono state vendute nel 2018 oltre 1,1 milioni di auto con alimentazioni alternative, con un rilevante incremento (+30,4%) rispetto al 2017. L'Italia ha contribuito per quasi un quarto del mercato, primo Paese dell'Unione (ma l'incremento delle vendite nel 2018 è stato «solo» del 10,2%), grazie soprattutto al peso delle auto nuove alimentate a Gpl (e a metano): oltre 160mila veicoli ovvero il 70% del totale europeo. Per converso, le auto elettriche vendute in Italia sono poco più del 3% del totale comunitario sia per il segmento del full electric (nonostante le vendite raddoppiate), sia per quello dell'ibrido plug-in. Da sottolineare la performance della Norvegia dove è stato venduto un numero di auto full electric (oltre 45.000) pari ad un terzo dell'intera Unione europea.

La dinamica dei consumi e dei prezzi dei carburanti

L'andamento dei consumi di benzina (senza piombo), Gpl (autotrazione), gasolio (per motori) e totale – Numeri indice (2002=100)



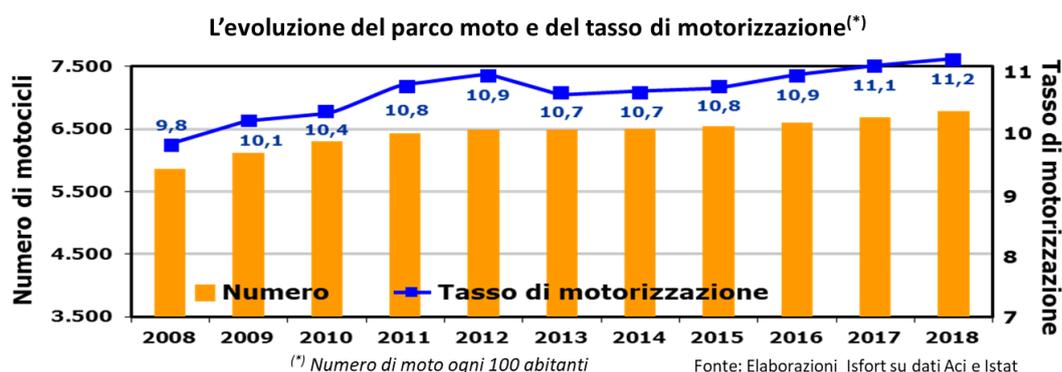
L'andamento dei prezzi della benzina (senza piombo), Gpl (autotrazione) e del gasolio (per motori) – Numeri indice (2002=100)



Fonte: elaborazioni Isfort su dati del Ministero dello Sviluppo Economico

L'andamento della vendita di carburante alla pompa è stato positivo nel 2018, soprattutto per il gasolio (e con l'eccezione del Gpl). Fatto 100 il volume dei consumi nel 2002, il numero indice relativo al totale dei carburanti si è attestato infatti a 85 nel 2018, quasi 3 punti in più rispetto al 2017. La diminuzione dei consumi di carburante sembra coerente con la crescita degli spostamenti in auto registrata dai dati Audimob, anche se l'andamento del consumo energetico dell'auto non è determinato solo dai km percorsi. Parallelamente anche i prezzi dei carburanti sono aumentati per le diverse tipologie di carburante, rialzo che, a differenza di quanto accaduto in altri periodi, non ha influito sul volume dei consumi; potrebbe quindi essere questo un preoccupante segnale di ripresa strutturale dell'uso dell'auto.

Consistenza e dinamica del parco moto e motocicli



	2008	2017	2018	Var. % 2017-2018	Var. % 2008-2018
Parco moto (v.a e var. %)	5.859.094	6.689.911	6.780.733	+1,4	+15,7

	2017	2018	2019 (gen-ott)	Var. % 2018-2019 (gen-ott)	Var. % 2017-2018
Immatricolazioni moto (v.a e var. %)	204.929	219.818	216.831	+6,7	+7,3

Il parco delle «due ruote» motorizzate (motocicli e ciclomotori) si attesta a circa **6,8 milioni di veicoli**, in crescita dell'**1,4% rispetto al 2017** e con un tasso di motorizzazione pari a **11,2 veicoli ogni 100 abitanti** (massimo storico). Le moto hanno registrato un grande sviluppo tra il 2002 e il 2012, quando il parco veicolare è quasi raddoppiato, per poi stabilizzarsi negli anni successivi. Nell'ultimo scorcio tuttavia la **dinamica delle immatricolazioni** è stata piuttosto **sostenuta**: + 7,3% le nuove moto nel 2018 e + 6,7% nei primi 10 mesi del 2019.

L'andamento del mercato delle biciclette

Biciclette prodotte e vendute per tipologia nell'ultimo biennio (v.a. e var. %)

	Biciclette «tradizionali»	E-Bike	Totale
Bici vendute 2018 (v.a.)	1.422.000	173.000	1.595.000
Bici vendute 2017 (v.a.)	1.540.000	148.000	1.688.000
Variazione 2017-2018	-7,7%	+16,9%	-5,5%
Bici prodotte 2018 (v.a.)	2.445.000	102.000	2.547.000
Bici prodotte 2017(v.a.)	2.470.000	35.000	2.505.000
Variazione 2017-2018	-1%	+291%	+1,7%

Biciclette prodotte e vendute nel lungo periodo (v.a. e var. %)

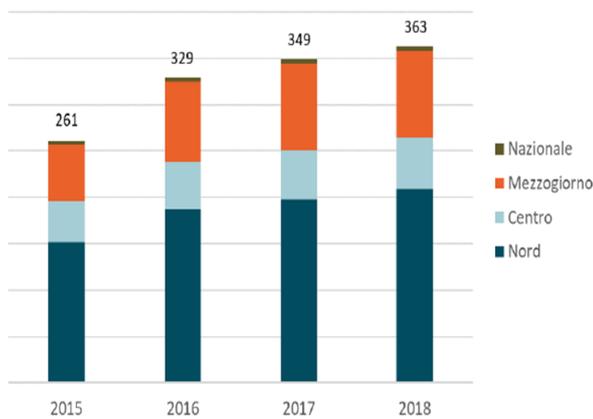
	Numero totale di biciclette prodotte	Variazione sull'anno precedente in serie storica	Numero totale di biciclette vendute	Variazione sull'anno precedente in serie storica
2018	2.445.000	-1%	1.422.000	-7,7%
2017	2.470.000	-0,8%	1.540.000	-13,0%
2010	2.489.000	+3,6%	1.770.792	-5,7%
2005	2.400.000	-26,2%	1.877.468	+9,0%
2000	3.250.000	-21,7%	1.722.105	-19,7%
1995	4.150.000	-	2.144.675	-

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati ANCM

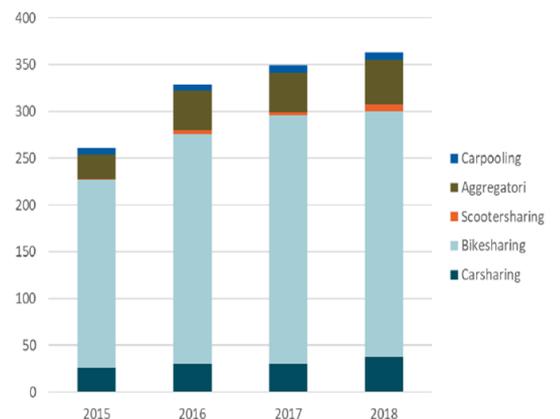
In Italia sono state **prodotte nel 2018 poco meno di 2,5 milioni di bici**, di cui 102.000 E-Bike (4,2% del totale), con una variazione positiva del **+1,7% rispetto al 2017** (ma la produzione del solo segmento dell'E-Bike è triplicata). I numeri del **venduto** nel mercato domestico non sono stati invece positivi: **quasi 1,6 milioni di bici con un decremento del 5,5%** rispetto al 2017, per effetto della significativa contrazione delle biciclette tradizionali (-7,7%) solo in parte compensata dalla **forte spinta dell'E-Bike (+16,9%)**.

I servizi di sharing mobility: consistenza e dinamica

I servizi di sharing mobility in Italia: la distribuzione territoriale (v. a.)



I servizi di sharing mobility in Italia: la distribuzione per tipologia

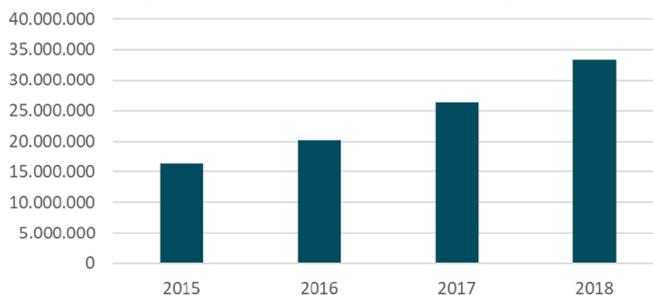


Fonte: Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility

Il settore della sharing mobility ha conosciuto negli ultimi anni un **significativo sviluppo**. I servizi attualmente attivi sul territorio nazionale sono 363, il **40% in più rispetto al 2015**. La **prevalenza** dei servizi è nelle regioni del **Nord** (circa la metà del totale) e guardando alla tipologia dei medesimi la diffusione nettamente più ampia è quella del **bike sharing**.

La penetrazione dei servizi di sharing mobility

Dinamica degli spostamenti con i servizi di sharing mobility (v.a.) ^(*)

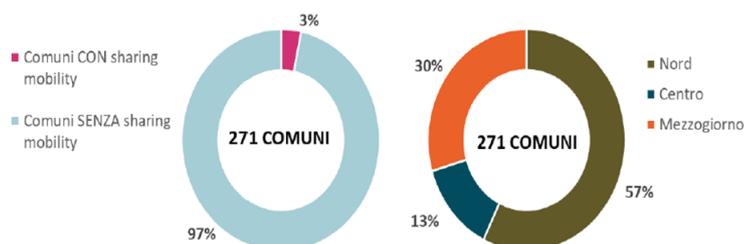


Fonte: Osservatorio Sharing Mobility

(*) Escluso i servizi di bike sharing con flotte inferiori alle 100 bici

Gli **spostamenti in mobilità condivisa** sono **stimati** dall'Osservatorio nazionale sulla sharing mobility **fra i 30 e i 35 milioni annui** nel 2018 (esclusi i servizi di bike sharing con flotte inferiori alle 100 bici), di fatto **raddoppiati dal 2015**. Da questi numeri si può dedurre che giornalmente si effettuano in sharing non più di 100.000 viaggi, ovvero circa lo **0,1%** dei circa 100 milioni stimati da Audimob come totale della **domanda di mobilità**. Si tratta, quindi, di soluzioni modali in grado di soddisfare una fetta ancora limitata del mercato.

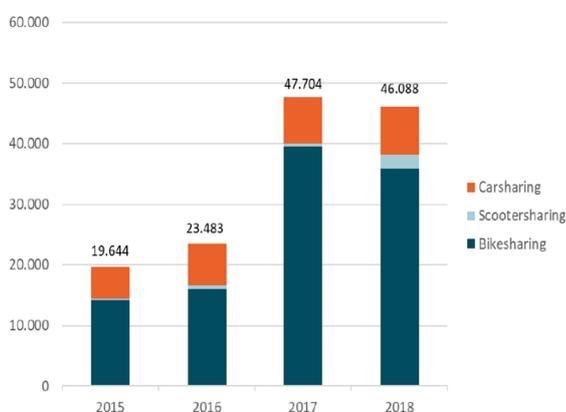
Diffusione territoriale dei servizi di sharing mobility (val. %)



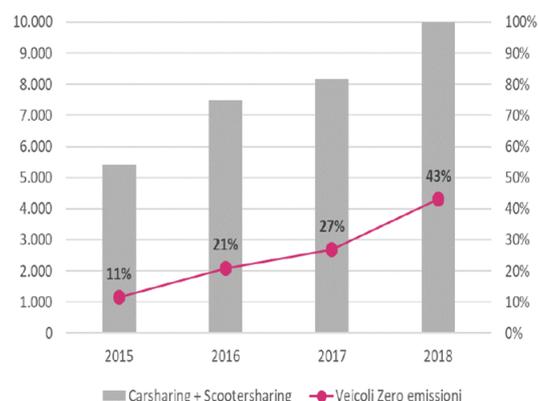
Siamo inoltre in presenza di un **settore territorialmente molto concentrato**. I servizi di sharing raggiungono infatti **solo 271 Comuni, il 3% del totale**, con una chiara prevalenza al Nord (57% del totale).

La flotta dei servizi di sharing mobility e il peso dei veicoli elettrici

Dinamica delle flotte in sharing mobility per tipologia di servizio (v. a.)



Peso dei veicoli a zero-emissioni nel carsharing e nello scootersharing (val. %)



Fonte: Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility

La flotta veicolare complessiva dei servizi di sharing (auto, bici, scooter) ammonta (fine 2018) a **poco più di 45mila veicoli, il doppio rispetto al 2016** ma in leggera diminuzione rispetto al 2017 per effetto della recente chiusura di alcuni servizi di bike sharing a flusso libero. Le **biciclette** continuano a rappresentare, nonostante la riduzione registrata nell'ultimo scorcio, il **mezzo largamente più diffuso** della sharing mobility (circa 3 veicoli su 4). Da sottolineare che il parco mezzi motorizzati dello sharing contribuisce a migliorare lo standard emissivo dei veicoli circolanti sul territorio nazionale; infatti ben il **43% della flotta di auto e scooter è a zero-emissioni (mezzi elettrici), una percentuale quadruplicata dal 2015 al 2018.**

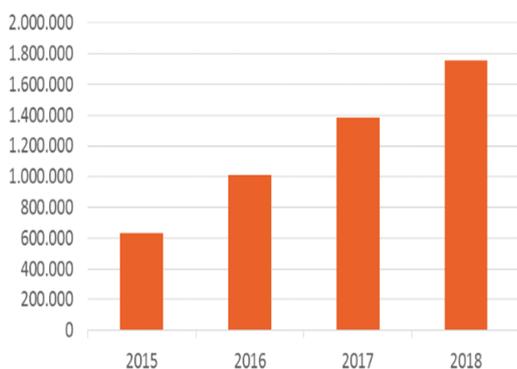
I principali indicatori della sharing mobility per tipologia di servizio

Tipologia di servizio	Indicatori (anno 2018)
Car sharing	<ul style="list-style-type: none"> • 25 operatori in 23 città • Quasi 2 milione di iscritti • Oltre 12 milioni di noleggi nel 2018 (+25% rispetto al 2017) con 89 milioni di km percorsi • 7.961 veicoli, di cui 27% elettrici • i servizi "a flusso libero" presenti a fine 2018 quasi esclusivamente in sole cinque città: Milano, Roma, Torino, Firenze e Bologna
Bike sharing	<ul style="list-style-type: none"> • Circa 35.800 biciclette (più del doppio rispetto al 2016 ma meno rispetto al 2017 per effetto di una diminuzione delle bici free floating) • Circa la metà delle bici in sole 4 città: Milano (22,3%), Firenze (11,2%), Torino (8,4%) e Bologna (6,3%)
Scooter sharing	<ul style="list-style-type: none"> • 2.240 scooter (4 volte il valore registrato nel 2017), di cui il 90% elettrici • Oltre 170.000 abbonati, +120.000 rispetto al 2017 • Quasi 1 milione di noleggi per viaggi lunghi in media 4 km
Car pooling	<ul style="list-style-type: none"> • Settore in ascesa soprattutto su lunghe distanze fuori dall'ambito urbano (cosiddetto Carpooling extra-urbano) o per spostamenti legati alla propria attività (qui definito Carpooling aziendale) • Il Carpooling aziendale cresce in iscritti mediamente del 75% all'anno dal 2015, arrivando a quota 277 mila
Aggregatori – Journey Planners - App	<ul style="list-style-type: none"> • Servizi attivi in 47 città nel 2018 contro le 43 del 2017

Fonte: Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility

Il focus sul car sharing «a flusso libero»

Iscritti al car sharing free-floating



Flotta e noleggi del car sharing free-floating



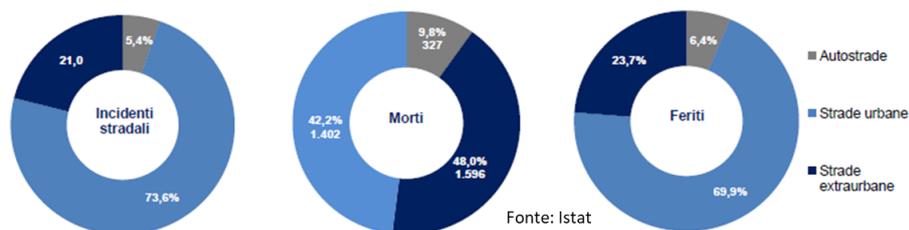
Fonte: Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility

I servizi di car sharing sono presenti in **oltre venti di città**, ma i numeri complessivi di questo segmento della mobilità in condivisione - circa 8.000 veicoli, quasi 2.000.000 di iscritti, oltre 12.000.000 noleggi all'anno – sono in larga parte determinati dai servizi «a flusso libero», introdotti in Italia solo sul finire del 2013 (Milano e Roma le prime città) ma nel volgere di pochi anni sono arrivati ad assorbire il 90% degli iscritti e il 98% dei noleggi. Il mercato è di fatto **molto concentrato** perché i **servizi «a flusso libero» sono presenti per la quasi totalità in sole cinque città: Milano, Roma, Torino, Firenze e Bologna**. Milano in particolare concentra circa il 50% dei noleggi e delle percorrenze.

La dinamica degli incidenti stradali



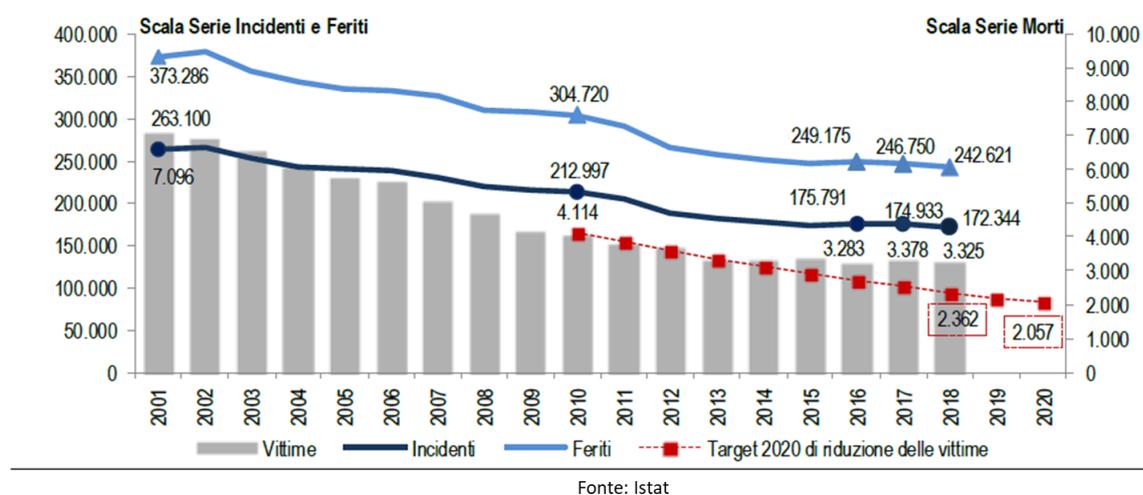
La distribuzione di incidenti, feriti e morti per tipologia di strade (anno 2018)



Nel 2018 si sono registrati in Italia **172.344 incidenti stradali** (appena l'1,5% in meno rispetto al 2017), i feriti sono stati 242.621 (-1,7%) e i **decessi 3.325, ovvero 53 in meno rispetto al 2017**. **L'indice di mortalità rimane stabile a 1,9 decessi ogni 100 incidenti**, una soglia che di fatto non si è più abbassata dal 2010, dopo la rapida discesa di inizio millennio (2,6 nel 2002). **Quasi 3 incidenti su 4 si sono verificati nelle strade urbane**, determinando il 70% dei feriti e il 42,2% dei morti.

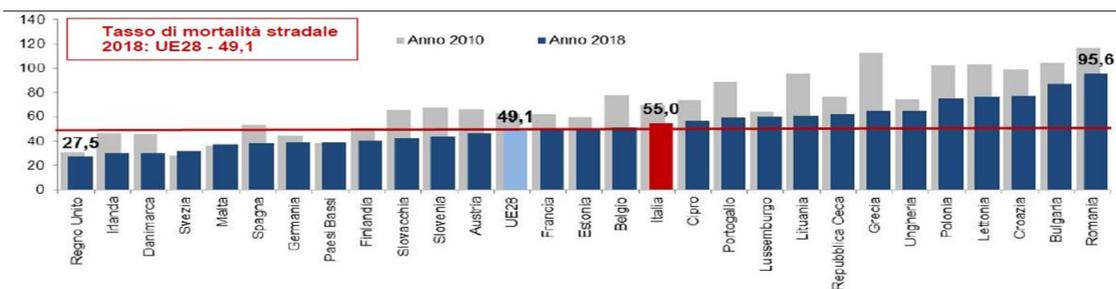
Il target di riduzione delle vittime della strada e la forbice con i dati effettivi

Incidenti stradali con lesioni a persone, morti e feriti (v. a.)



Il sensibile rallentamento, registrato negli ultimi anni, del ritmo di riduzione dell'incidentalità **sta allontanando l'Italia dal target 2020 di decremento delle vittime sulle strade**. Nel 2018 il target prevedeva una soglia massima di 2.362 vittime, **superata a consuntivo reale dell'anno, di oltre mille unità** (quasi il 30%).

I dati europei sulle vittime della strada



(a) Morti per milione di abitanti; Fonte: European Transport Safety Council, Annual PIN report. Year 2019 <https://etsc.eu/13th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

Morti in incidenti stradali nei principali Paesi europei (v.a. e var %)

	2018	2010	Var. % 2010-2018
Italia	3.325	4.114	-19,2
Germania	3.265	3.651	-10,6
Francia	3.259	3.992	-18,4
Polonia	2.862	3.907	-26,7
Regno Unito	1.825	1.905	-4,2
Spagna	1.812	2.478	-26,9
Ue28	25.079	31.595	-20,6

I dati di confronto europeo sulle vittime degli incidenti stradali posiziona l'Italia sopra la media dell'Ue (55 morti per milione di abitanti contro 49) e molto distante dalle performance dei maggiori Paesi europei, in particolare Germania (39,4) e soprattutto Regno Unito (l'indice più basso in assoluto, pari a 27,5 ovvero la metà di quello italiano). La riduzione del numero assoluto di vittime della strada dal 2010 al 2018 è stata invece in linea con la media dell'Ue (entrambi attorno al 20%) e superiore ai maggiori Paesi europei (che tuttavia partivano da livelli molto più bassi).

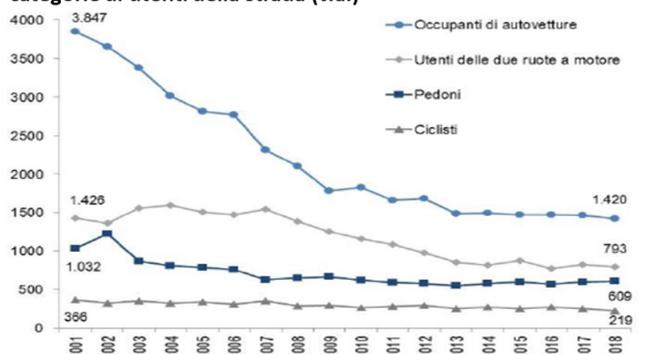
Mortalità e lesività degli incidenti stradali nelle categorie di utenti della strada

Morti e feriti in incidenti stradali per macro-categorie di utenti della strada (v.a. e var %)

	Morti			Feriti		
	2017	2018	Var. % 2017-2018	2017	2018	Var. % 2017-2018
Conducenti	2.319	2.253	2,9	168.395	165.673	1,6
Persone trasportate	459	463	-0,9	57.230	56.269	1,7
Pedoni	600	609	-1,5	21.135	20.679	2,2
Totale	3.378	3.325	1,6	246.750	242.621	1,7

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat

La dinamica delle vittime in incidenti stradali per principali categorie di utenti della strada (v.a.)



Fonte: Istat

La quota prevalente di morti e feriti in incidenti stradali afferisce alla categoria dei **conducenti** (circa i 2/3 del totale in entrambi i casi), ma di grande rilievo è anche il **peso dei pedoni**, sia in termini di **vittime** (609 nel 2018, pari al 18,3% del totale) che di **feriti** (poco più di 20mila, pari all'8,5%). Va ricordato che i **pedoni sono coinvolti in un numero minoritario di incidenti** (circa il 3%), quindi subiscono un tasso di lesività altissimo.

E' inoltre da sottolineare che **negli ultimi 10 anni il numero di pedoni e ciclisti morti negli incidenti stradali è rimasto stabile o lievemente aumentato** a fronte della diminuzione sperimentata da automobilisti e motociclisti.

Key points dall'analisi della struttura e delle dinamiche della domanda (1/3)

- ❑ Il 2018 è stato un **anno di ripresa della mobilità** dei cittadini: gli spostamenti sono cresciuti del +4,8% e le distanze coperte (passeggeri*km) del +7,5%; **nel lungo periodo tuttavia la domanda non cresce** e i volumi registrati dieci anni fa, all'avvio della crisi, sono lontani dall'essere recuperati (gap nell'ordine del 20% degli spostamenti e del 30% dei passeggeri*km).
- ❑ Il **modello di mobilità** degli italiani è **caratterizzato da una maggiore «distribuzione»** (più persone si muovono ogni giorno, ma con meno spostamenti ciascuno) rispetto a qualche anno fa, **ma nel 2018 questa traiettoria evolutiva si è arrestata** e anzi si assiste ad una leggera inversione di trend. Infatti, il tasso di mobilità scende (84,5%), mentre risalgono il numero medio di spostamenti (2,5 per la popolazione mobile), la distanza media percorsa pro-capite (poco meno di 30 km) e il tempo pro-capite dedicato quotidianamente alla mobilità (poco meno di 1 un'ora).
- ❑ La **mobilità di corto raggio** mantiene intatta la **posizione dominante** nei comportamenti di domanda: più di 3 spostamenti su 4 sono inferiori ai 10 km, a fronte di meno di 3 su 100 superiori ai 50 km. Rispetto ad inizio millennio il peso degli spostamenti di breve distanza è tuttavia **sceso di qualche punto**, dall'81,1% del 2001 al 76,5% del 2018. La componente urbana della mobilità è preponderante (71,7%) ed è cresciuta di quasi 10 punti negli ultimi dieci anni.
- ❑ Rispetto alle motivazioni degli spostamenti nel lungo periodo si è assistito ad un rilevante **processo di redistribuzione della domanda verso il tempo libero**, che assorbe oggi il 34,2% della mobilità, e la **gestione familiare** (28,5%) a scapito della tradizionale componente «lavoro e studio» (32,9%). Diventa quindi strutturale la maggiore articolazione dei comportamenti di mobilità dei cittadini che in ultima analisi riflette il processo di differenziazione dei loro stili di vita. Il trend è confermato dalla **contestuale crescita sia della mobilità occasionale, sia della de-sincronizzazione oraria dei flussi** (redistribuzione verso gli orari «di morbida»).

Key points dall'analisi della struttura e delle dinamiche della domanda (2/3)

- ❑ L'automobile è il mezzo di trasporto largamente più utilizzato dagli italiani: nel complesso **quasi 6 spostamenti su 10 si effettuano in auto, di cui 5 come conducente**. In un quadro di riparto modale che nel 2018 si è mostrato **poco mosso** l'auto ha riguadagnato mezzo punto di share, dopo la secca perdita del 2017 (oltre 7 punti). La **mobilità pedonale si consolida al 22,9%** e la **mobilità collettiva mantiene il 10%** circa del mercato. La **bicicletta arretra di un punto al 4,2%** e perdono peso sia la quota delle "quattro ruote" come passeggero (car pooling "auto-organizzato"), sia la mobilità «di scambio» (spostamenti intermodali).
- ❑ Considerando i soli **spostamenti motorizzati** oltre l'80% sono effettuati con le «quattro ruote», poco meno del 15% con i diversi mezzi collettivi e il residuo 4,3% con la moto. Il profilo della ripartizione modale motorizzata non si è significativamente modificato negli ultimi 10 anni; è da rilevare il **progresso**, seppure **modesto**, della fetta di mercato **dei mezzi pubblici** (dal 12,9% del 2008 al 14,2% del 2018).
- ❑ Il **trasporto pubblico** è ampiamente **più utilizzato nelle grandi città**, dove lo share si **avvicina al 25%** (quello dell'auto scende invece al 40%), mentre **nei centri fino a 50mila abitanti è del tutto marginale** (4-5%). La mobilità pedonale accentua la propria diffusione nelle grandi città (26,4%), quella ciclabile nei centri medi 50-250mila abitanti (4,9%), la moto di nuovo nelle grandi città (5,7%, più del triplo rispetto ai centri minori).
- ❑ Anche nella geografia territoriale le ripartizioni modali si differenziano in modo significativo. La quota modale del **trasporto pubblico sale nelle regioni del Nord-Ovest al 13,7%**, quasi il doppio rispetto alle regioni meridionali. La **bicicletta** è il mezzo che mostra le **divaricazioni più ampie**: si va dal residuo **1,7% delle regioni meridionali** al 4,5% del Nord-Ovest e soprattutto al **quasi 10% del Nord-Est**.

Key points dall'analisi della struttura e delle dinamiche della domanda (3/3)

- ❑ Il **“tasso di mobilità sostenibile”** si è attestato nel 2018 al **37,1%**, in leggero ripiegamento rispetto al 37,9% dell'anno precedente; nonostante il forte recupero tra il 2015 e il 2017, l'indice è **praticamente allo stesso livello di inizio millennio**. Il tasso di mobilità sostenibile è **molto segmentato** rispetto ai diversi contesti territoriali: è abbondantemente **superiore al 50% nelle aree urbane maggiori** mentre si ferma attorno al 30% nei comuni fino a 50mila abitanti (e il gap è in forte crescita nel lungo periodo); **al Sud è inferiore di quasi 10 punti rispetto al Nord-Ovest** ed è l'unica circoscrizione a registrare un calo dell'indice rispetto al 2001.
- ❑ I giudizi di **soddisfazione** sui diversi mezzi di trasporto utilizzati confermano nel 2018 i **divari molto alti tra i mezzi individuali** (auto, moto e bici), che raccolgono punteggi medi attorno o superiori all'8 (con l'auto al top a 8,2), e i **mezzi collettivi** che si posizionano tra il 6 e il 7, con l'eccezione positiva del treno di lunga percorrenza (7,2). In ogni caso le percentuali di giudizi sufficienti (voti da 6 a 10) sono ampiamente superiori al 60% anche per i tutti i mezzi pubblici e sono migliorati, seppure di poco, nel confronto con il 2017. **Rispetto al 2008 il gradimento medio è invece diminuito** per tutti i mezzi con le **eccezioni del treno** (locale e di lunga percorrenza) **e dell'auto**.
- ❑ La **velocità media «percepita»** degli spostamenti è stata pari nel 2018 a **29 km/h** per l'insieme di tutti i mezzi (escludendo i tragitti a piedi), valore che non si è modificato negli ultimi 10 anni. **Auto e mezzi pubblici** evidenziano numeri sostanzialmente **allineati** (attorno ai 35 km/h). Nel caso dei **mezzi pubblici** si è registrato un **significativo incremento della velocità media rispetto al 2017** (da 28 a 35 km/h).
- ❑ Circa la metà dei cittadini non intende modificare l'attuale livello di utilizzazione dei diversi mezzi di trasporto (auto, mezzi pubblici e bici). Tuttavia, tra chi esprime invece un desiderio di cambiamento si registra una certa **propensione allo shift modale**: il 29,4% degli intervistati vorrebbe diminuire l'uso dell'auto (a fronte del 9,9% che vorrebbe incrementarlo) mentre per i mezzi pubblici e per la bici le percentuali praticamente si invertono. **Nell'ultimo decennio** tuttavia questa propensione al cambio modale **sembra essersi affievolita**: 10 punti in meno nella percentuale di intervistati che vorrebbe aumentare l'uso dei mezzi pubblici, 5 in meno nel caso della bici e 7 tra quelli che vorrebbero diminuire l'uso dell'auto.

Key points dai focus settoriali e tematici (1/2)

- ❑ Il **trasporto pubblico locale** ha una specifica **rilevanza nell'economia del Paese**: quasi **120.000 addetti**, circa **12 miliardi di fatturato**, **5 mld di passeggeri trasportati**. Il trasporto su gomma, includendo il servizio urbano metro e tram, contribuisce in quota maggioritaria ai numeri del settore: 71,4% degli addetti, 57% dei ricavi da traffico, 80% dei passeggeri trasportati.
- ❑ **Tra il 2014 e il 2016 il Tpl ha registrato una crescita complessiva nella produzione e nei risultati economici**. In particolare, l'**offerta** di corse*km è aumentata del **+8%** a fronte di una domanda soddisfatta (**passeggeri trasportati**) cresciuta ad un ritmo leggermente superiore (**+10,5%**; **+13,5%** il **trasporto ferroviario regionale** 2015-2016); contestualmente i **ricavi da traffico** hanno registrato un significativo incremento pari a **+18,7%**, **tre volte superiore al parallelo incremento dei corrispettivi** per i servizi (+5,7%).
- ❑ Il settore del **Tpl su gomma** mostra un significativo livello di **frammentazione**: **quasi il 60% delle aziende ha meno di 10 addetti** e solo il 12,3% più di 100. E' in corso tuttavia un **processo di concentrazione** e consolidamento che si protrae da diversi anni. **Dal 2005 al 2017 il numero di aziende è sceso di quasi il 25%**, è **aumentata la dimensione media** delle aziende e la quota di quelle con meno di 10 addetti si è ridotta di oltre 6 punti. Si osserva anche un graduale trend di diversificazione dell'offerta, con la crescita del peso delle aziende che erogano servizi sia urbani che extraurbani.
- ❑ Nel **trasporto ferroviario** i **passeggeri*km** annui complessivi, inclusi quelli della media e lunga percorrenza, hanno raggiunto nel 2017 i 53 miliardi, **in crescita** negli ultimi anni; tra il 2005 e il 2017 la percorrenza media del viaggio, è diminuita del attestando quindi il **consolidamento progressivo del peso del trasporto ferroviario locale**.
- ❑ Il settore della **sharing mobility** ha conosciuto negli ultimi anni un **forte sviluppo**. I servizi attualmente attivi sul territorio nazionale sono 363, il 40% in più rispetto al 2015. La prevalenza dei servizi è nelle regioni del **Nord** (circa la metà del totale) e la diffusione nettamente più ampia è quella del **bike sharing**. Il numero di **spostamenti in sharing è stimato fra i 30 e i 35 milioni** nel 2018, di fatto **raddoppiati** dal 2015, ma con una quota di domanda complessiva di mobilità soddisfatta ancora marginale (circa lo 0,1%). Siamo inoltre in presenza di un settore territorialmente **molto concentrato**; i servizi di sharing raggiungono infatti solo **271 Comuni, il 3% del totale**, con una netta prevalenza al Nord (57% del totale) e in particolare nel segmento del car sharing il sistema free floating, che assorbe il 90% degli iscritti e il 98% dei noleggi, è presente quasi esclusivamente in quattro città.

Key points dai focus settoriali e tematici (2/2)

- ❑ Le **autovetture** circolanti in Italia hanno **superato nel 2018 i 39 milioni**, con una crescita del +1,3% nell'ultimo anno e del +8,1% negli ultimi 10 anni. Il tasso di motorizzazione è salito a **64,4 auto ogni 100 abitanti**, **nuovo massimo storico**, il più alto in Europa (dopo il Lussemburgo) e di oltre il 20% superiore alla media dell'Ue.
- ❑ L'**età media** delle auto circolanti, in **progressiva crescita**, è di **11,3 anni**, dato superiore sia alla media europea (di poco), sia (soprattutto) agli altri grandi Paesi (8,8 nel Regno Unito, 9,3 in Francia, 9,4 in Germania). I veicoli con vetustà superiore a 10 anni erano il 37,9% del totale nel 2000 e sono saliti al 56,3% nel 2018; la sola fascia superiore a 20 anni è raddoppiata di peso, dall'8,3% al 16,7% nello stesso periodo. Il profilo «ecologico» del parco autovetture è invece migliorato in modo significativo: i **veicoli più inquinanti** (fino ad Euro 3) rappresentavano nel 2010 il 60,9% del totale, mentre nel 2018 il loro **peso è sceso al 38,3%** (una percentuale **tuttavia ancora alta**). Rispetto all'alimentazione le auto che utilizzano **carburanti tradizionali** (benzina e gasolio) sono ancora il **90% circa del parco circolante**; tra le alimentazioni alternative la filiera dell'elettrico (inclusi gli ibridi) incide solo per lo 0,7%, ma guardando alle immatricolazioni 2018 la quota sale al 3,4%
- ❑ L'andamento della **vendita di carburante alla pompa è stato positivo nel 2018**, soprattutto per il gasolio. Il numero indice relativo al totale dei carburanti è aumentato di quasi 3 punti rispetto al 2017; è un dato coerente con la crescita degli spostamenti in auto registrata da «Audimob». Parallelamente **anche il prezzo dei carburanti è aumentato**, rialzo che - a differenza di quanto accaduto in altri periodi - non ha influito sul volume dei consumi; potrebbe quindi essere questo un preoccupante **segnale di ripresa strutturale dell'uso dell'auto**.
- ❑ Nel 2018 si sono registrati **172.344 incidenti stradali** (appena l'1,5% in meno del 2017), i feriti sono stati 242.621 (-1,7%) e **le vittime 3.325**, ovvero 53 in meno rispetto al 2017, con un numero molto alto di pedoni (quasi il 20%). L'indice di mortalità rimane stabile a 1,9 decessi ogni 100 incidenti, una soglia che non si è più abbassata dal 2010. In Italia si sono registrate 55 vittime della strada per milione di abitanti contro le 49 della media Ue; i maggiori Paesi europei mostrano valori più bassi, in particolare il Regno Unito che registra l'indice più basso in assoluto, pari a 27,5 (la metà di quello italiano).

Per una prospettiva di mobilità sostenibile

Il «bilancio» conclusivo dalle evidenze raccolte: i comportamenti di mobilità

I principali segnali positivi

- Si consolida il peso della mobilità pedonale
- Cresce il tasso di mobilità sostenibile nelle grandi città
- La soddisfazione media per i diversi mezzi pubblici aumenta (seppure di poco) nel 2018
- Si registra nel 2018 un robusto incremento della velocità media «percepita» dei mezzi pubblici
- La propensione al cambio modale a favore di bici, mezzi pubblici e, in misura minore, sharing, resta significativa

I principali segnali negativi

- L'auto arresta la perdita di quota modale registrata nel biennio precedente e inverte il trend
- La mobilità ciclistica perde mercato, dopo il boom registrato nel 2017
- La ripresa dell'uso dell'auto stimata da «Audimob» è confermata dall'aumento dei consumi di carburante, nonostante l'impennata dei prezzi
- Diminuisce il car pooling «auto-organizzato»
- Diminuisce il peso della mobilità «di scambio» che torna al livello del 2015 (*resistenza allo scenario MaaS*)
- Il tasso di mobilità sostenibile diminuisce leggermente e resta sotto la soglia del 40% (come ad inizio millennio)
- Aumentano le fratture territoriali nella mobilità sostenibile: tra Nord e Sud, e soprattutto tra piccole e grandi città (*cresce il mobility divide*)
- La propensione al cambio modale è diminuita negli ultimi 10 anni

Per una prospettiva di mobilità sostenibile

Il «bilancio» conclusivo dalle evidenze raccolte: gli andamenti settoriali

I principali segnali positivi

- Il Tpl è cresciuto nel triennio 2014-2016, dal lato dell'offerta (corse*km), della domanda soddisfatta (passeggeri) e dei risultati economici (ricavi da traffico)
- Si registrano diversi segnali di efficientamento del Tpl negli ultimi anni. Aumentano: i passeggeri in assoluto (soprattutto nel ferroviario) e per unità di prodotto, la dimensione media delle aziende, la diversificazione dei servizi offerti, il rapporto tra ricavi da traffico e costo «pubblico»
- Migliora lo standard ecologico del parco autoveature
- Cresce, di poco, la quota di auto ad alimentazione alternativa
- La filiera dell'elettrico, incluso l'ibrido, continua nel suo rapido sviluppo (pur restando una nicchia)
- Si consolida lo sviluppo sostenuto dei servizi di sharing mobility
- E' molto alta, e in forte crescita, la quota di veicoli a zero-emissioni del car sharing e dello scooter sharing
- Nel 2018 si è registrata una lieve diminuzione del numero di incidenti, morti e feriti sulle strade

I principali segnali negativi

- Il numero di auto circolanti è ancora in aumento e il tasso di motorizzazione ha raggiunto il massimo storico nel 2018 (*resistenza allo scenario Maas*)
- Il parco auto continua ad invecchiare
- Il peso delle auto inquinanti (fino ad Euro 3), benchè in diminuzione, è ancora alto
- Le alimentazioni alternative (Gpl, metano, elettrico) sono utilizzate da una quota minoritaria di veicoli
- Ugualmente continua ad aumentare il numero di moto e motocicli con il tasso di motorizzazione al suo valore massimo
- Ristagna il mercato delle biciclette tradizionali, sia prodotte che vendute nel mercato domestico
- I servizi di sharing mobility sono territorialmente poco diffusi
- Il numero di vittime sulle strade resta altissimo, molto lontano dal target 2020 di riduzione condiviso con l'Europa
- Il tasso di mortalità negli incidenti stradali dell'Italia è superiore alla media Ue e molto più alto dei maggiori Paesi europei
- E' molto alto il numero di vittime tra gli utenti deboli della mobilità, pedoni in particolare