

# 17° Rapporto sulla mobilità degli italiani

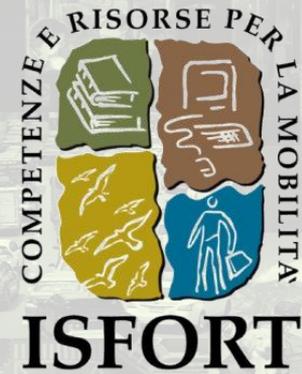
## LA MOBILITÀ IN ITALIA TRA LA GESTIONE DEL PRESENTE E LE STRATEGIE PER IL FUTURO

Carlo Carminucci

Con il contributo scientifico di



ROMA 04/11/2020



# Sommario



**1 LE DINAMICHE DELLA DOMANDA**

**2 I FOCUS SETTORIALI**

**3 LA SICUREZZA**

**4 LINEE DI PROSPETTIVA**

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

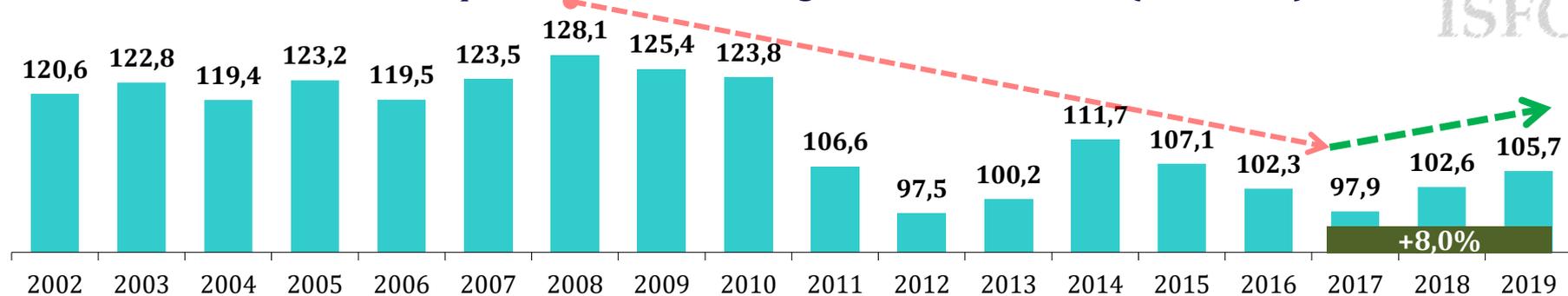
- L'Osservatorio «Audimob», realizzato da Isfort, si basa su **un'indagine campionaria annuale** sulla mobilità della **popolazione italiana tra 14 e 80 anni**, attraverso interviste telefoniche (70% del totale, con metodo CATI) e via computer (30% del totale, con metodo CAWI); l'indagine è attualmente alimentata da 20 annualità, dal 2000 al 2019 (il 2020 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 2019 sono stati intervistati complessivamente **16.200 individui**
- L'indagine rileva in modo dettagliato e sistematico **tutti gli spostamenti** effettuati dall'intervistato nel giorno precedente l'intervista (solo giorni feriali, dal 2018 anche fine settimana), ad eccezione degli spostamenti a piedi che hanno richiesto meno di 5 minuti di tempo, i quali sono rilevati ma non descritti
- 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)
- I dati del **2020** sono stati elaborati per sottoperiodi **da valori campionari**
- L'Osservatorio «Audimob» è inserito nel Programma Statistico Nazionale 2020-2022 del **SISTAN**

**I dati «Audimob» qui presentati si riferiscono alla sola domanda di mobilità feriale, tranne che per quelli del 2020 inclusivi della mobilità festiva, per assicurare la lettura in continuità delle serie storiche**

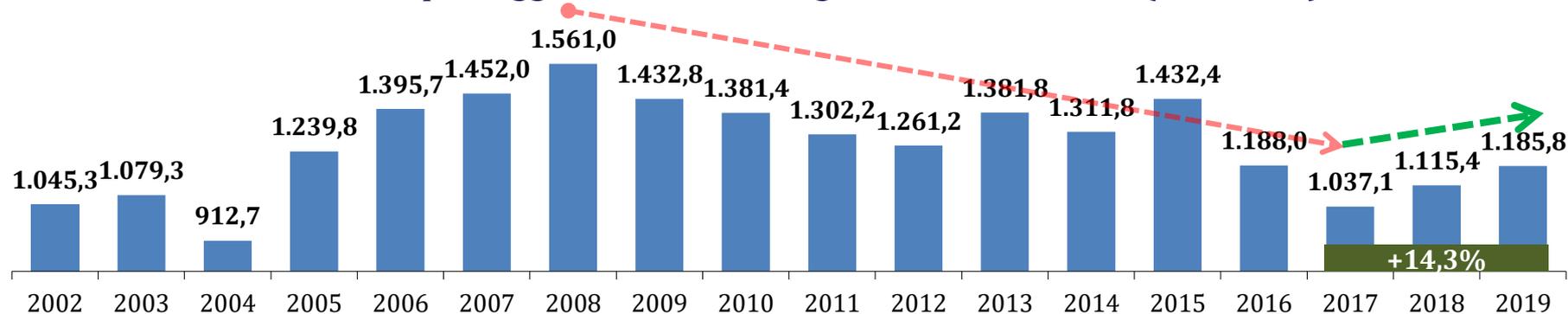
# La domanda di mobilità in ripresa nell'ultimo biennio (prima della pandemia)



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



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



# Il crollo della mobilità durante il confinamento

	Media 2019 (inclusi festivi)	Lockdown (12 marzo-3 maggio)	Variazione sul 2019
Tasso di mobilità (%)	85	32	-53 punti
Tasso di mobilità "di prossimità" (solo tragitti a piedi inferiori a 5 minuti) (%)	6	17	+11 punti
Numero medio di spostamenti giornalieri (pro-capite)	2,14	0,70	-67%
Lunghezza media degli spostamenti (km)	11,5	5,8	-50%

	Media 2019	Lockdown (12 marzo-3 maggio)	Variazione sul 2019
Numero complessivo di spostamenti giornalieri (milioni)	104	34	-67%
Numero complessivo di passeggeri*km giornalieri (milioni)	1.198	197	-84%

# ...e il forte rimbalzo nel post-restrizioni (con un gap ancora da colmare)



	Media 2019 (inclusi festivi)	Lockdown (12 marzo -3 maggio)	Primi cinque mesi post-restrizioni (18 maggio-15 ottobre)	Variazione dal lockdown al 15 ottobre	Copertura sul target 2019 al 15/10/2020
Tasso di mobilità (%)	85	32	75	+43 punti	88%
Tasso di mobilità "di prossimità" (solo tragitti a piedi inferiori a 5 minuti) (%)	6	17	10	-6 punti	175%
Numero complessivo di spostamenti giornalieri (milioni)	104	34	87	+156%	83%
Numero complessivo di passeggeri*km giornalieri (milioni)	1.198	197	890	+352%	74%

# L'articolazione della mobilità per tempi e per distanze: è dominante il peso della prossimità spaziale e temporale

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

	2001	2018	2019
Prossimità (fino a 2 km)	38,6	33,2	32,4
Breve distanza (2-10 km)	42,5	43,3	42,7
Media distanza (10-50 km)	17,1	19,8	22,3
Lunga distanza (oltre 50 km)	1,8	2,8	2,6
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Annotations: 81,1 (sum of Prossimità and Breve distanza in 2001), 75,1 (sum of Prossimità and Breve distanza in 2019). A dashed red box highlights the 'Media distanza' row.

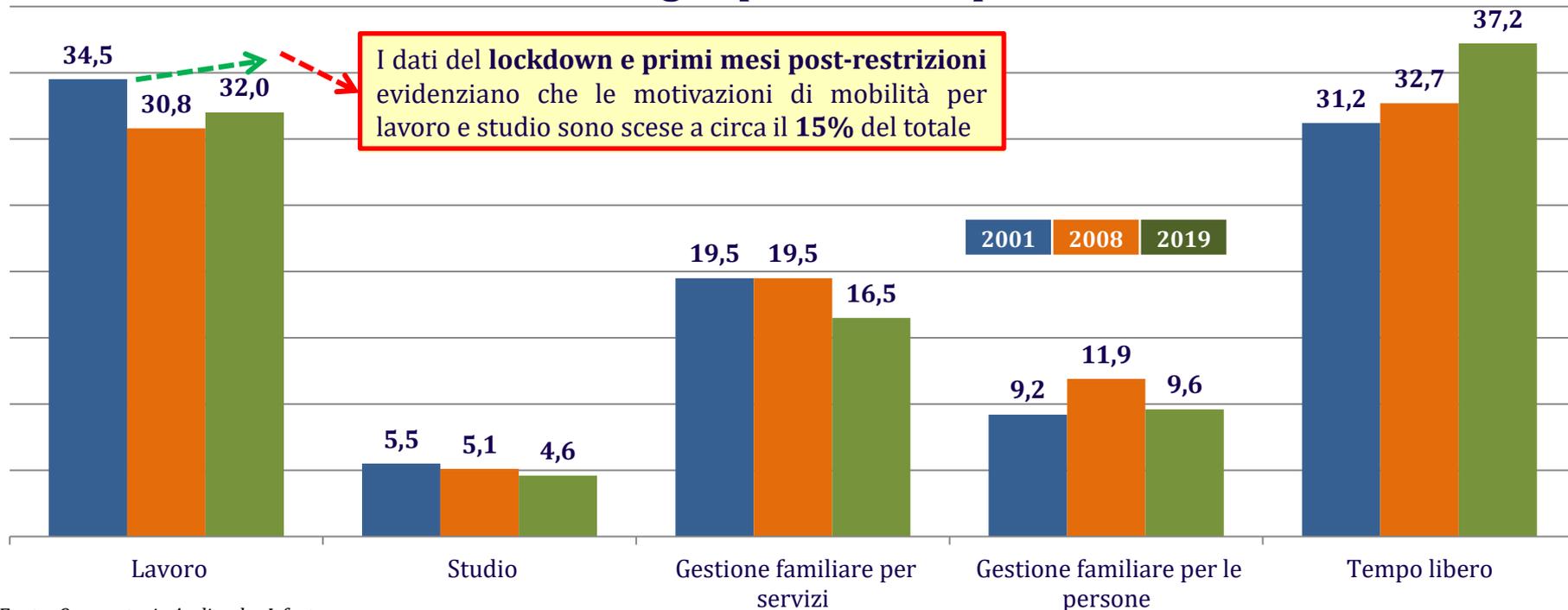
Distribuzione % degli spostamenti urbani ed extraurbani per classi di tempo (2019)

	Fino a 15 minuti	Da 16 a 30 minuti	Da 31 a 60 minuti	Oltre 60 minuti	Totale
Urbani	59,6	26,2	11,1	3,1	100,0
Extraurbani	32,1	34,0	22,3	11,7	100,0
<b>Totale</b>	<b>52,4</b>	<b>28,2</b>	<b>14,1</b>	<b>5,4</b>	<b>100,0</b>

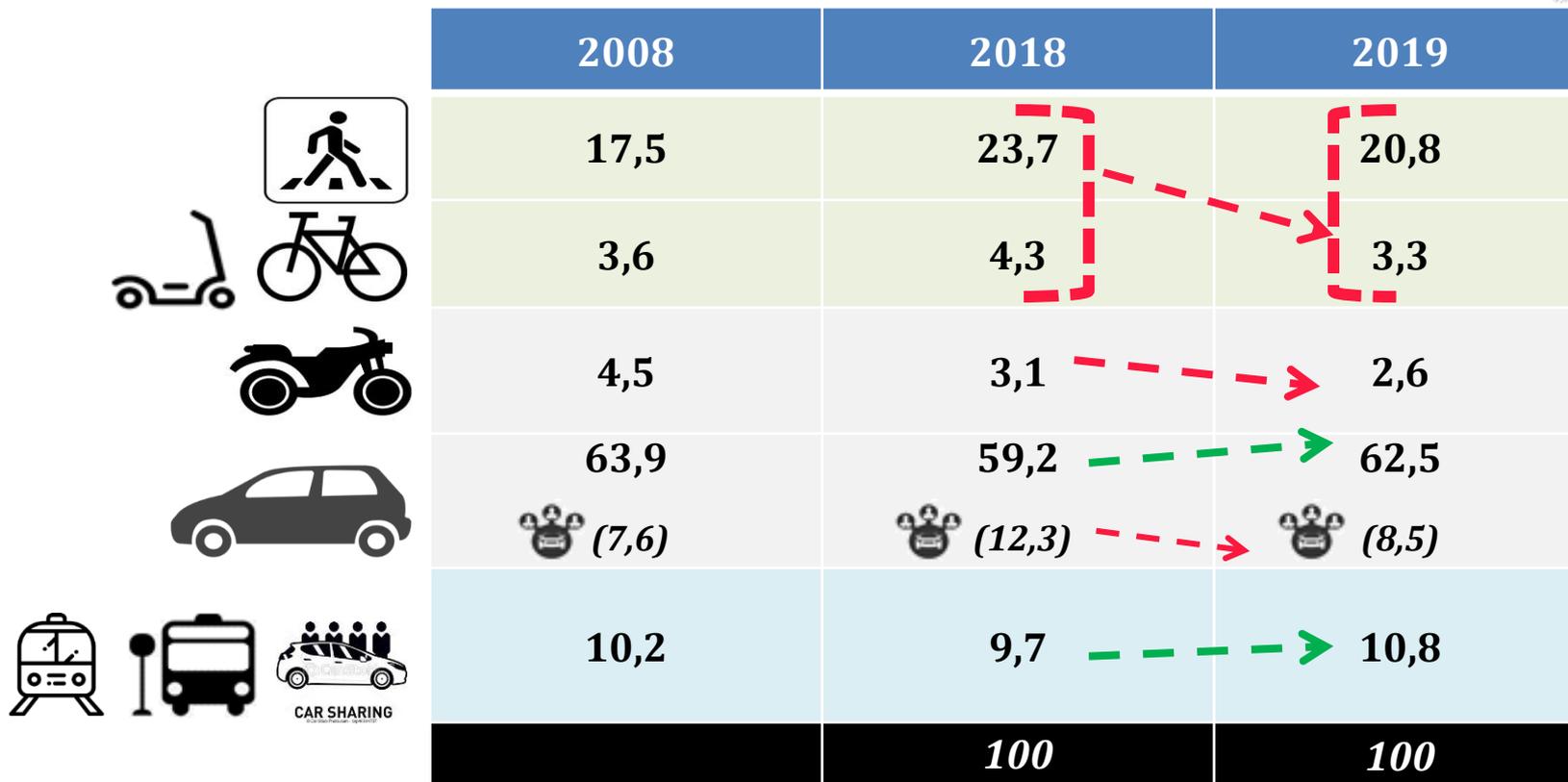
A dashed red box highlights the 'Urbani' row.

# Le motivazioni di mobilità: la crescita strutturale del tempo libero, il lento recupero del lavoro (*prima della pandemia*)

## Distribuzione % degli spostamenti per motivazione



# La battuta d'arresto della mobilità dolce nel 2019



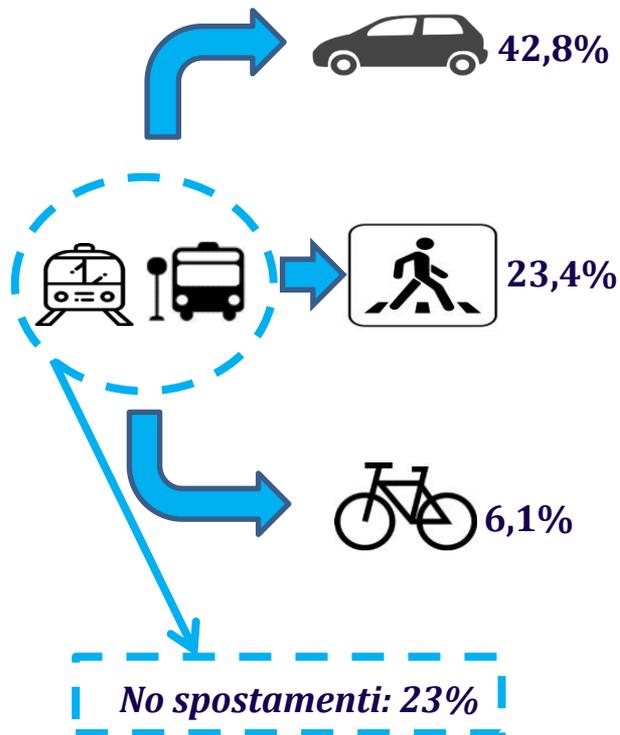
# Il rimescolamento delle quote modali nel 2020



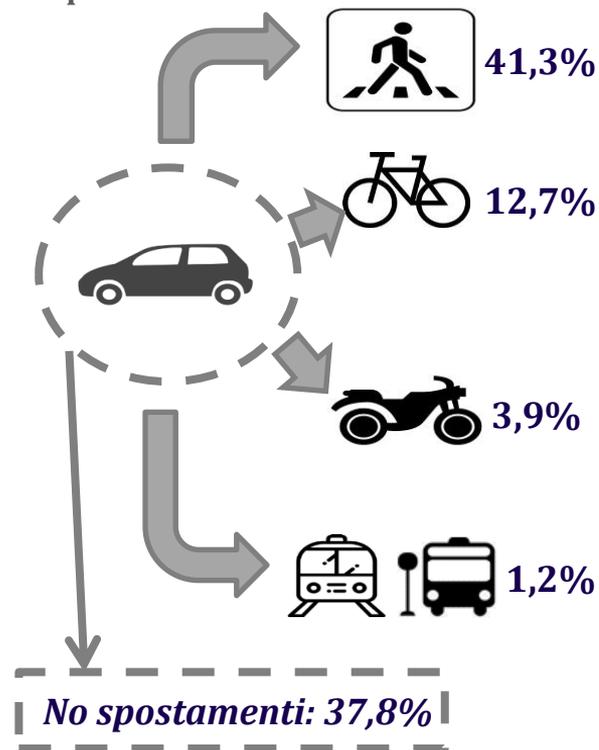
	Media 2019 (inclusa mobilità festiva)	Lockdown	Primi cinque mesi post- restrizioni (18 maggio-15 ottobre)	Variaz. spostamenti rispetto al 2019	
				Lockdown	Post- restrizioni
<b>Mobilità attiva</b> 	23,8	34,9	31,3	-42%	+11%
<b>Mobilità individuale</b> 	64,0	61,0	60,7	-68%	-21%
<b>Mobilità collettiva e «di scambio»</b> 	12,2	4,1	8,0	-89%	-46%
	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>-67</b>	<b>-16</b>

# I flussi di riposizionamento durante la pandemia: la forza attrattiva dell'auto, la marginalità del mezzo pubblico

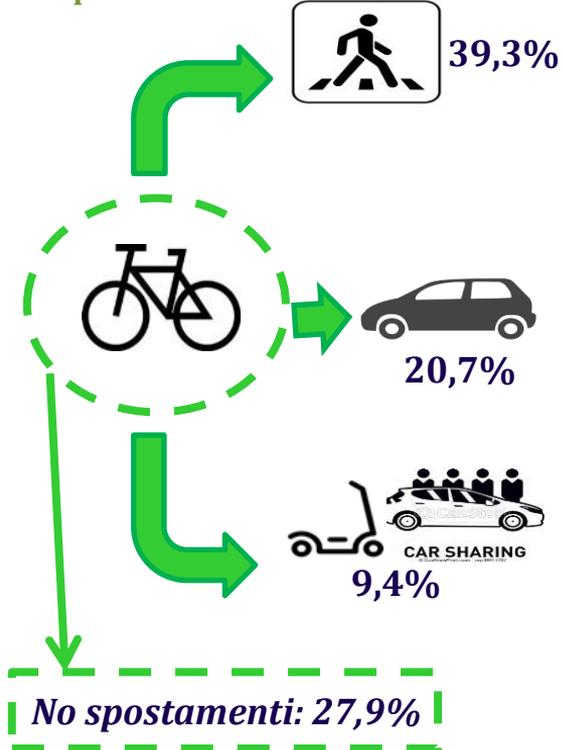
Chi non utilizza più il mezzo pubblico ora prende...



Chi non utilizza più l'auto ora prende...

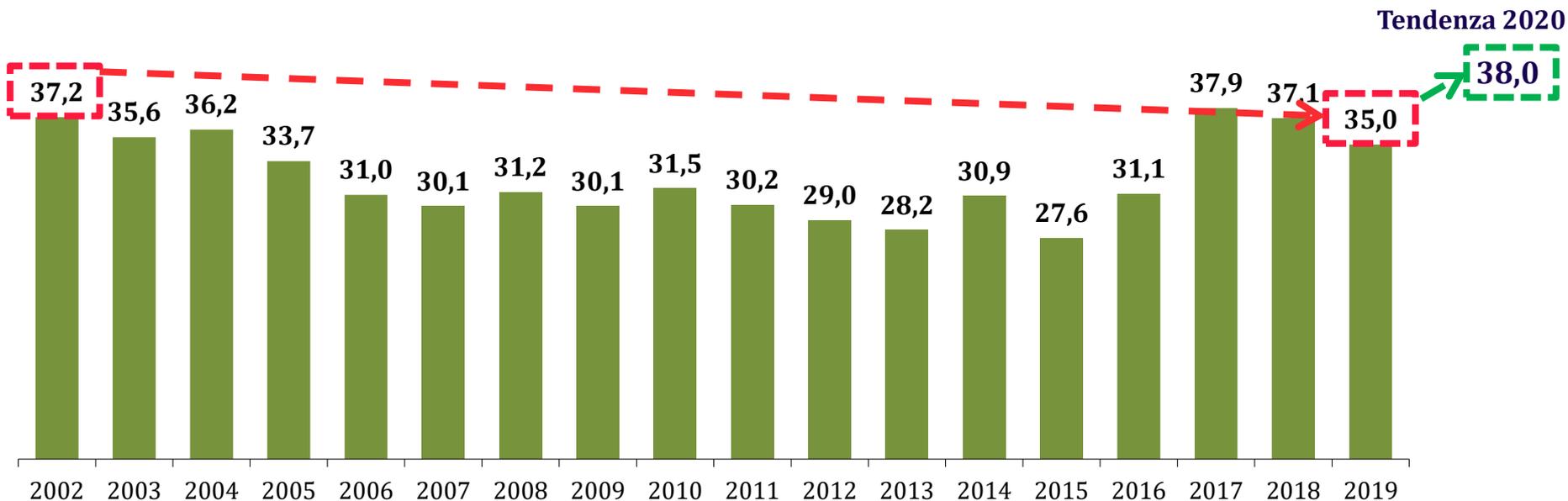


Chi non utilizza più la bicicletta ora prende...



# Il “tasso di mobilità sostenibile”: la dinamica negativa nel breve e nel lungo periodo

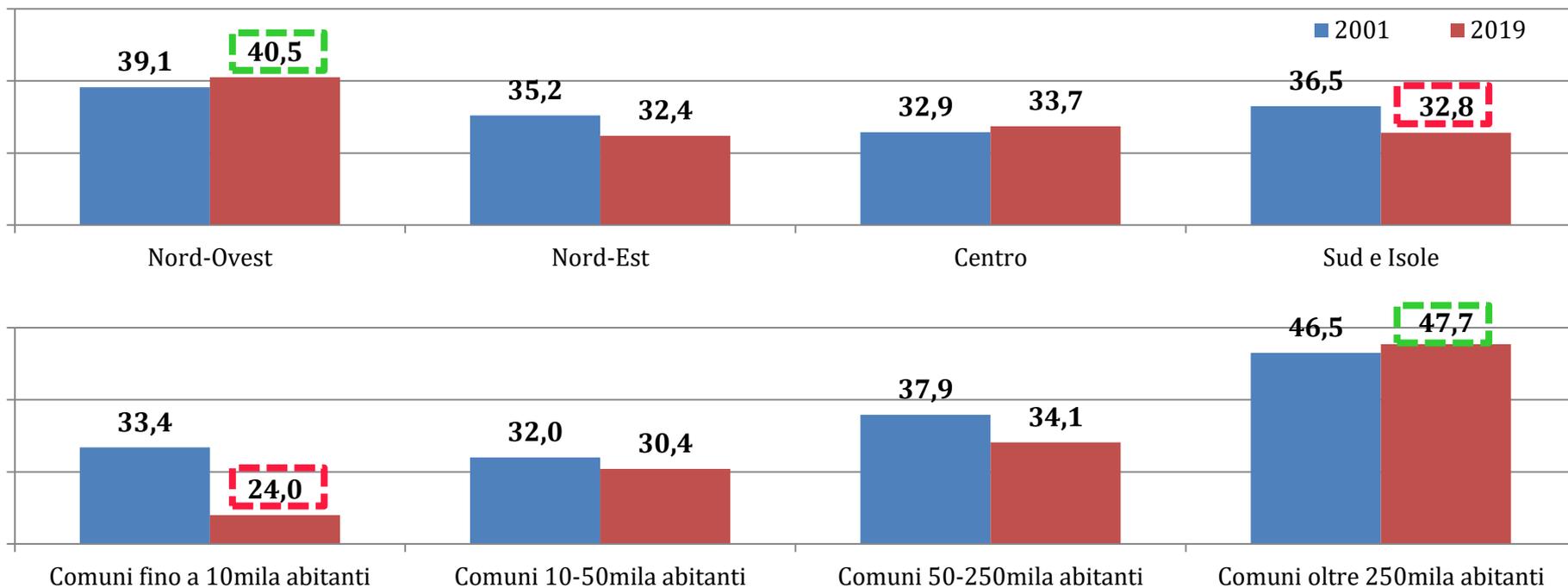
(% di spostamenti con mezzi pubblici, a piedi e in bicicletta)



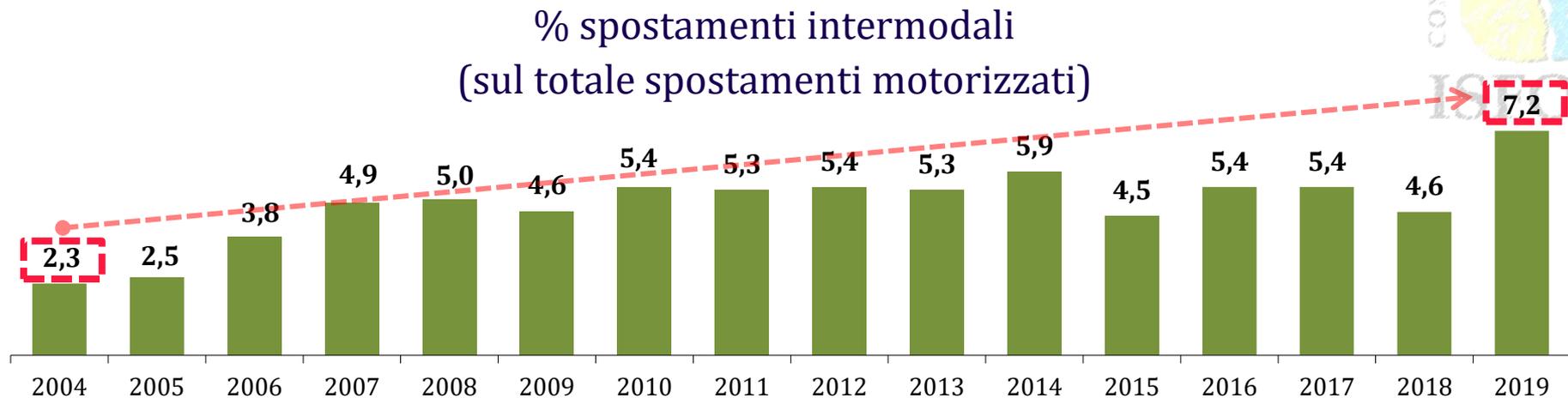
Fonte: Osservatorio Audimob - Isfort

# I crescenti divari territoriali nella mobilità sostenibile, soprattutto tra piccole e grandi città

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



# Il positivo sviluppo della «mobilità di scambio»



## Il peso delle tipologie di combinazioni modali (val. %)<sup>(\*)</sup>

	2001	2011	2019
Solo mezzi pubblici	59,9	62,0	55,2
Mezzo pubblico e auto/moto	36,3	34,3	34,7
Altre combinazioni (con bici)	3,7	3,6	10,1
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

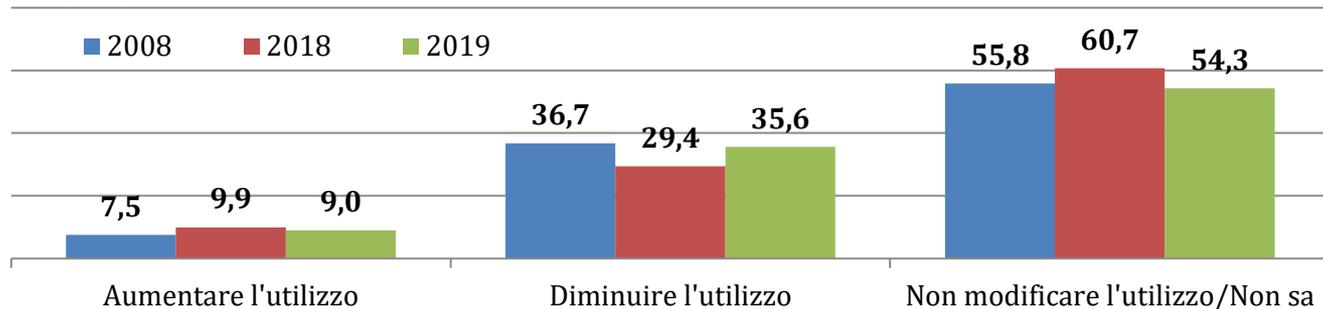
(\*) Sono escluse le tratte a piedi

# La propensione (desiderio) ad utilizzare di meno l'auto e utilizzare di più i mezzi pubblici (prima della pandemia!)



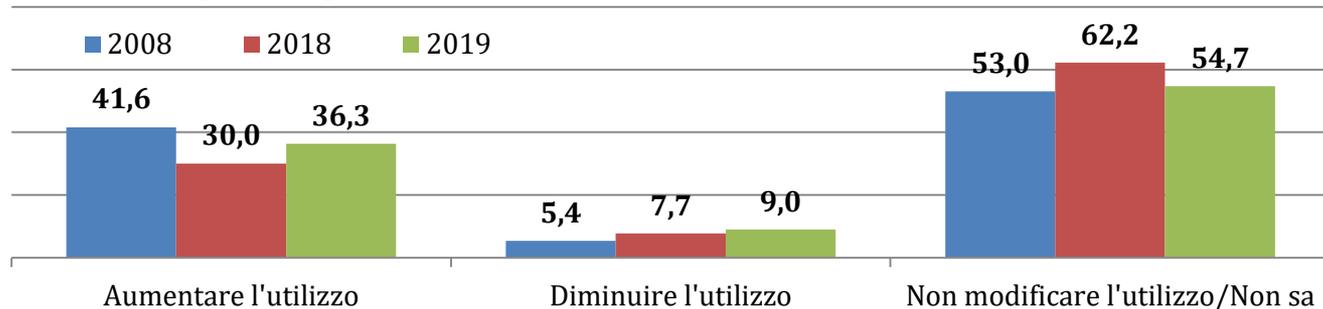
Rispetto all'attuale livello d'uso di auto e mezzi pubblici in prospettiva lei vorrebbe... (valori%, 2019)

## AUTO



Auto	Diff. Aumento-Diminuzione
2019	-26,6
2018	-19,5

## MEZZI PUBBLICI



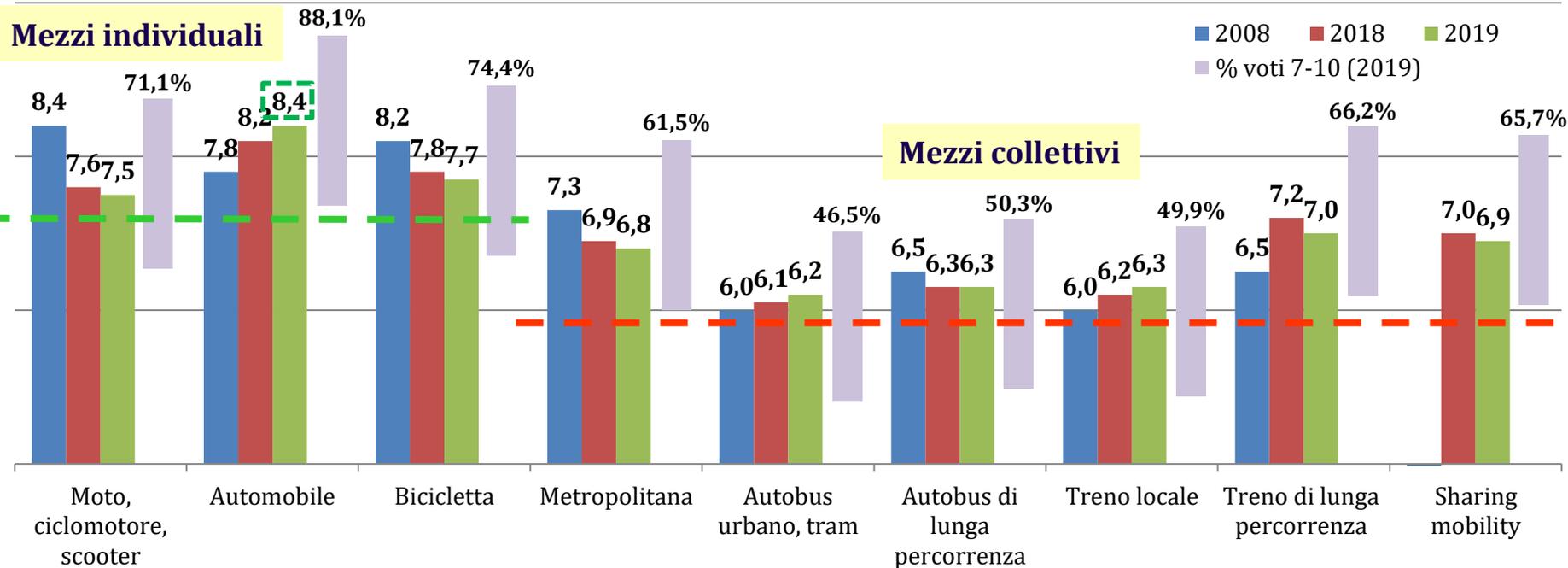
Mezzi pubblici	Diff. Aumento-Diminuzione
2019	+27,3
2018	+22,3

# Il persistente divario della soddisfazione dichiarata tra mezzi individuali e mezzi collettivi



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

## Mezzi individuali



# Il modello di domanda in evoluzione: i principali key points (riepilogo)



*Il modello di mobilità 2020: i punti di cesura rispetto alle tendenze pre-Covid*

- ❑ Riduzione dei **volumi** di mobilità
- ❑ Concentrazione spaziale della domanda e ulteriore ricentraggio della domanda sulla **prossimità**
- ❑ Riduzione della mobilità per **lavoro** e **studio**, a vantaggio delle componenti meno sistematiche (tempo libero in particolare)
- ❑ Grande sviluppo della **mobilità dolce**, a scapito soprattutto della mobilità collettiva

*Le fragilità strutturali che persistono...*

- ❑ Livelli ancora molto bassi del **tasso di mobilità sostenibile** (sotto il 40%) , pur con un prevedibile recupero nel 2020
- ❑ Allo stesso tempo **divari territoriali** nel tasso di mobilità sostenibile che continuano a crescere, soprattutto tra grandi città e centri minori
- ❑ Sempre molto alte le differenze negli indici di **soddisfazione percepita** tra mezzi individuali e mezzi collettivi (potrebbero ridursi per l'attuale minore affollamento dei mezzi pubblici, potrebbero aumentare per la «scomodità» delle regole di distanziamento e la maggiore percezione di insicurezza...)

*...e i segnali positivi su cui far leva, che abbiamo visto in accelerazione nel 2019 ma oggi sono più incerti*

- ❑ Il trend di lungo periodo della **mobilità «di scambio»** è positivo, con un forte balzo nel 2019
- ❑ La **propensione al cambio modale** (dall'auto verso mezzi pubblici, bici e sharing) è alta e in crescita

# Sommario



**1 LE DINAMICHE DELLA DOMANDA**

**2 I FOCUS SETTORIALI**

**3 LA SICUREZZA**

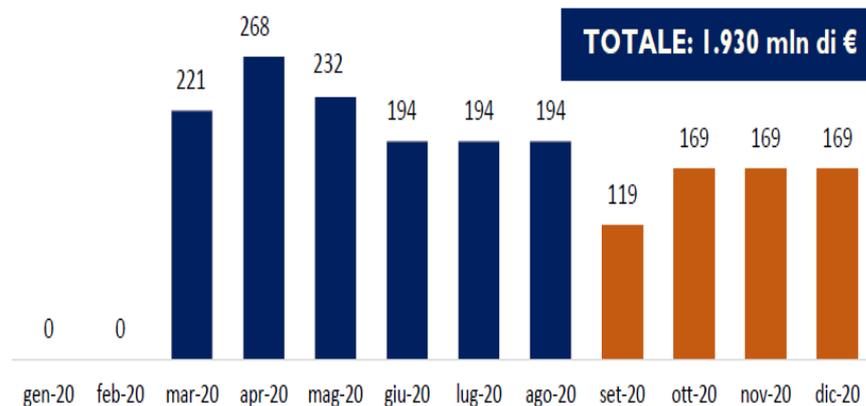
**4 LINEE DI PROSPETTIVA**

# Lo scenario critico della mobilità collettiva per il 2020: il trasporto pubblico locale

La domanda di trasporto pubblico locale (passeggeri trasportati) nel 2020



La riduzione dei ricavi attesi per il Tpl rispetto al 2018 nel 2020



<sup>1</sup> Stime delle Associazioni sulla base di indagini interne condotte su un campione rappresentativo di aziende

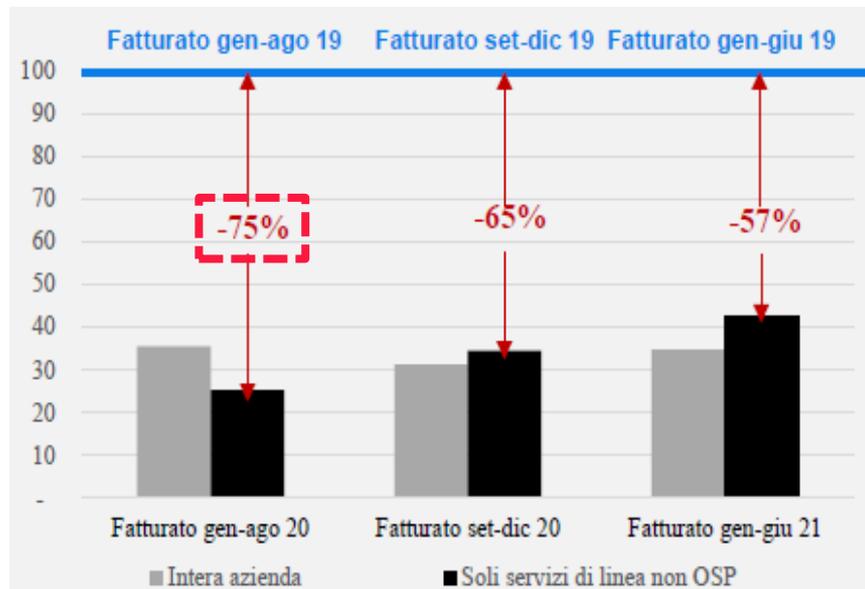
Fonte: Documento Agens, Anav, Asstra: «Perdite tariffarie, equilibrio economico di settore e proposte», settembre 2020

**Elevato impatto anche sulla fidelizzazione della clientela: nel mese di settembre si stima una riduzione del 50% degli abbonamenti annuali e mensili**

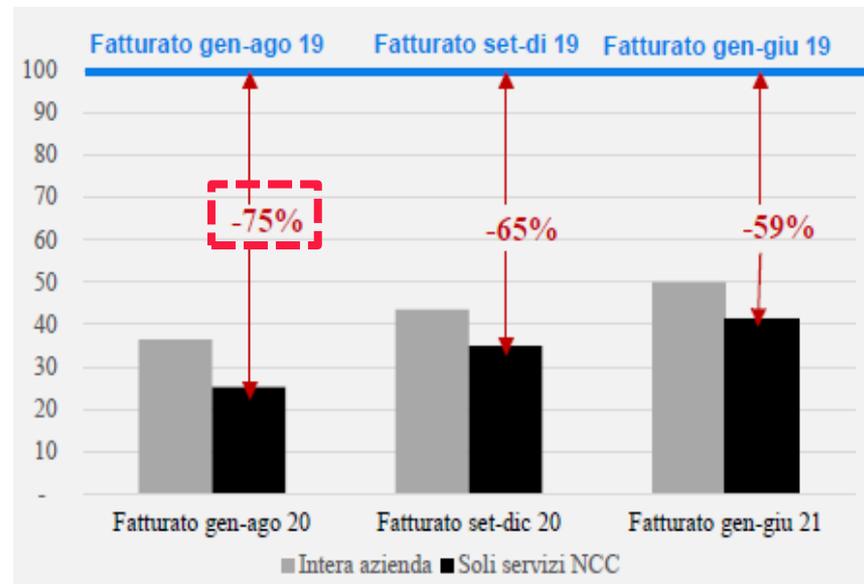
# Lo scenario critico della mobilità collettiva per il 2020: il trasporto commerciale su gomma



L'andamento del fatturato nel 2020 nel trasporto di linea su gomma senza obbligo di servizio pubblico (\*)



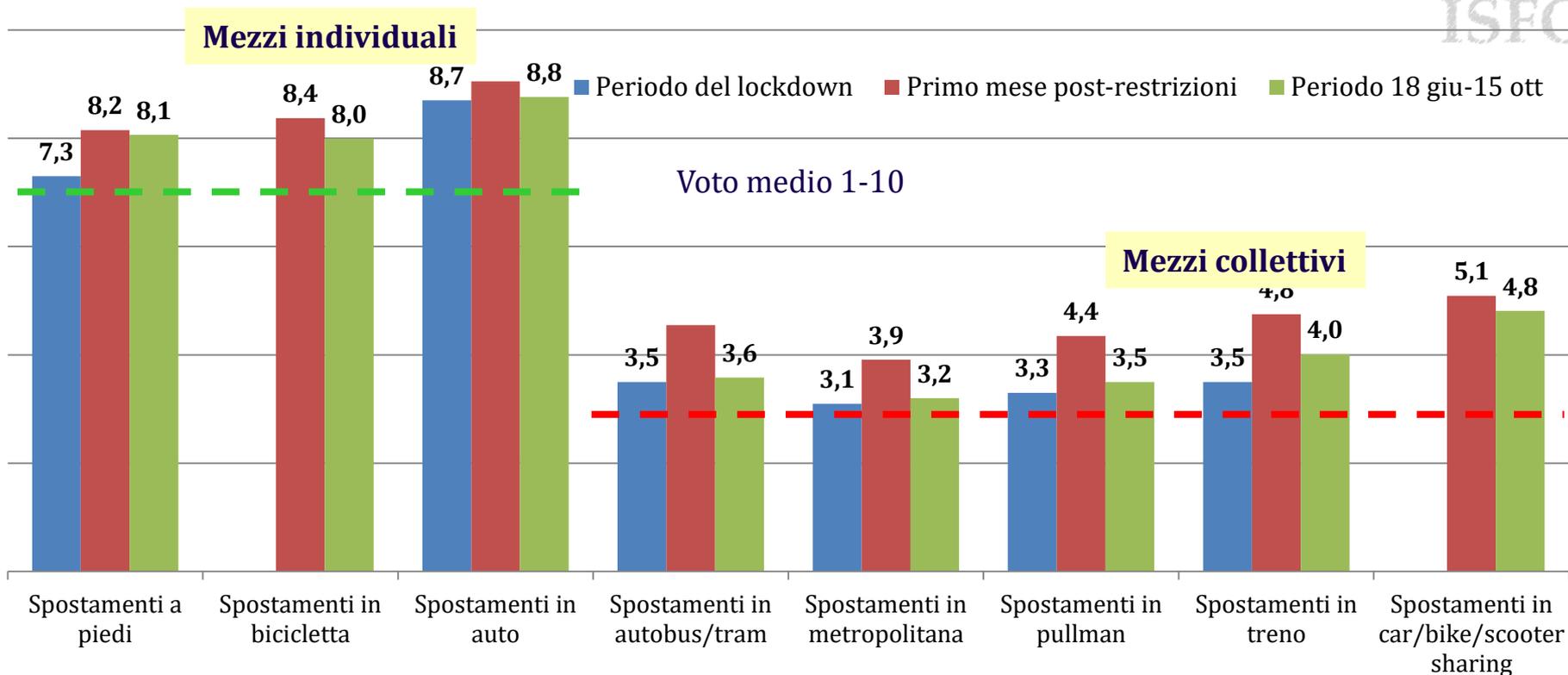
L'andamento del fatturato nel 2020 nel trasporto di linea su gomma turistico (noleggio con conducente) (\*)



(\*) Indagine su un campione di aziende operanti nei settori del trasporto pubblico di linea non-OSP e dei noleggi

Fonte: Beria P., Romagnuolo N. (2020). Il trasporto commerciale con autobus ai tempi del Covid-19 - Analisi e proposte per il rilancio del settore. Paper presentato a IBE 2020, Rimini, 15 ottobre 2020

# Perché si usa di meno il mezzo pubblico: la paura del contagio



# Autobus e treni sono realmente forti diffusori del virus?

Cluster par type de collectivités (hors Ehpad et milieu familial restreint), au 12 octobre 2020, (N=4 365)

Distribuzione dei luoghi di esposizione dei casi diagnosticati dal 6/07/2020 al 4/08/2020 (dato disponibile per 1.331/5.953 casi)

Type de collectivité	Nombre de clusters		Nombre de cas*		Criticità elevata	
	Total	En cours d'investigation	Total	Moyenne par cluster	n	%
Etablissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (Ehpad)	684	304	10 056	15	497	73
Communautés vulnérables (gens du voyage, migrants en situation précaire, etc.)	66	18	959	15	38	58
Etablissements médicaux sociaux (EMS) de personnes handicapées	164	76	1 683	10	83	51
Etablissements de santé	421	130	4 862	12	192	46
Etablissements pénitentiaires	33	8	521	16	13	39
Etablissements sociaux d'hébergement et d'insertion	135	35	1 346	10	53	39
Unité géographique de petite taille (suggérant exposition commune)	26	0	1 036	40	8	31
Milieu familial élargi (concerne plusieurs foyers familiaux)	208	8	2 260	11	59	28
Evènements publics ou privés : rassemblements temporaires de personnes	355	89	3 437	10	97	27
Structures de l'aide sociale à l'enfance	37	14	264	7	10	27
Milieu scolaire et universitaire	814	376	12 596	16	209	26
Entreprises privées ou publiques (non classées par ailleurs)	916	248	7 556	8	193	21
Crèches	80	25	400	5	5	6
Transports (avion, bateau, train)	36	17	191	5	1	3
Autres	390	148	3 333	9	78	20
Total	4 365	1 496	50 500	12	1 537	35

Luogo di esposizione	Casi	
	N	%
Ambito familiare	376	28,2
Estero	360	27,0
RSA/Casa di Riposo/Comunità disabili	112	8,4
Lavoro*	58	4,4
Ospedale/Ambulatorio	22	1,7
Ristorante/Bar	42	3,2
Nave/Crociera/Barca	2	0,2
Comunità religiosa	4	0,3
Aereo	4	0,3
Altro	351	26,4
<b>Totale</b>	<b>1 331</b>	

\* Per Lavoro si intende qualunque luogo diverso dagli altri ambiti riportati

Fonte: Istituto Superiore di Sanità

**I casi diagnosticati in Italia nel mese di luglio per i quali è stato possibile risalire al luogo di esposizione sembrano mostrare la totale irrilevanza dei mezzi di trasporto nella propagazione del virus.**

**Uno studio dell'University of Colorado Boulder (pubblicato su National Geographic l'11 Agosto 2020) ha evidenziato, sulla base di un modello di simulazione, che il rischio di infezione in una metro ben ventilata con distanziamento e riduzione al minimo dei movimenti dei passeggeri è praticamente pari a zero anche per lunghi viaggi. Lo stesso vale per i bus.**

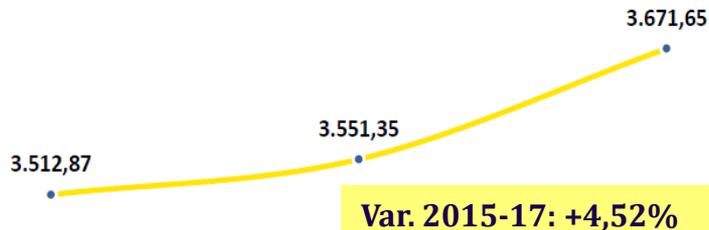
**Il monitoraggio sui focolai Covid effettuato dall'Agenzia nazionale della Sanità Pubblica francese evidenzia l'impatto del tutto marginale del trasporto (meno dell'1%) quale cluster di infezione.**

# Il processo graduale di miglioramento delle performance del trasporto pubblico locale

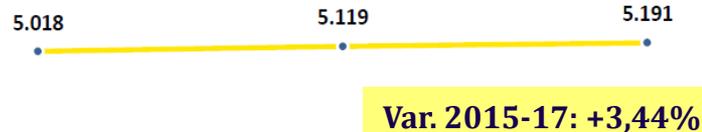
Corse\*km (milioni)



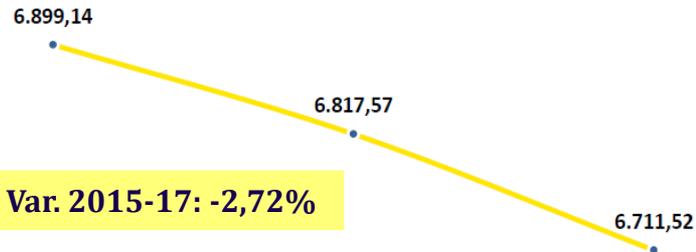
Ricavi da traffico (milioni di euro)



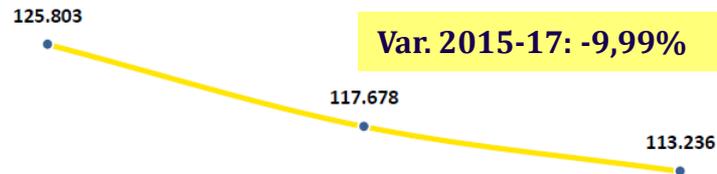
Passeggeri trasportati (milioni)



Corrispettivi di servizio (milioni di euro)



Numero addetti

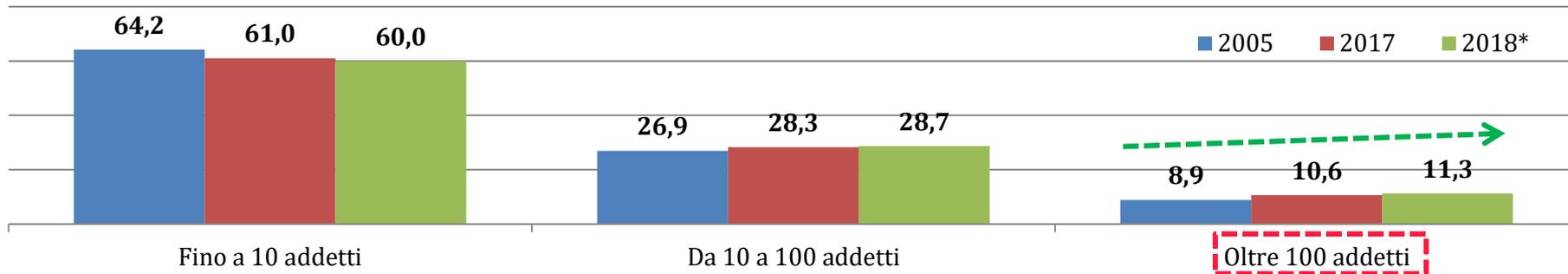


# Continua la lenta ristrutturazione industriale del settore del TPL su gomma (meno aziende, un po' più grandi)

Composizione e dinamica del Tpl su gomma per numero aziende, addetti e autobus

	2005	2017	2018 <sup>(*)</sup>	Var. % 2005-2018 <sup>(*)</sup>
<b>Numero aziende</b>	<b>1.200</b>	<b>914</b>	<b>870</b>	<b>-27,5</b>
<b>Numero addetti</b>	<b>87.518</b>	<b>81.416</b>	<b>81.038</b>	<b>-7,4</b>
<b>Numero autobus</b>	<b>45.691</b>	<b>44.739</b>	<b>43.967</b>	<b>-3,8</b>

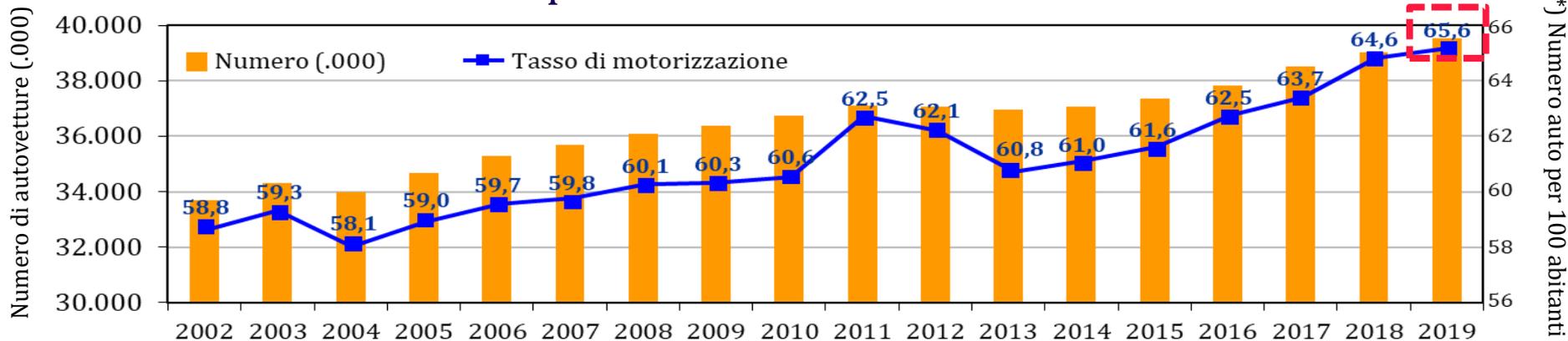
Distribuzione % delle aziende del Tpl su gomma per classi dimensionali di addetti



Il parco auto nel 2019 ha superato i 39,5 milioni di veicoli e il tasso di motorizzazione continua a crescere. Prevedibile crollo delle immatricolazioni (-38%) nei primi 8 mesi del 2020



L'evoluzione del parco auto e del tasso di motorizzazione(\*)



(\*) Numero auto per 100 abitanti

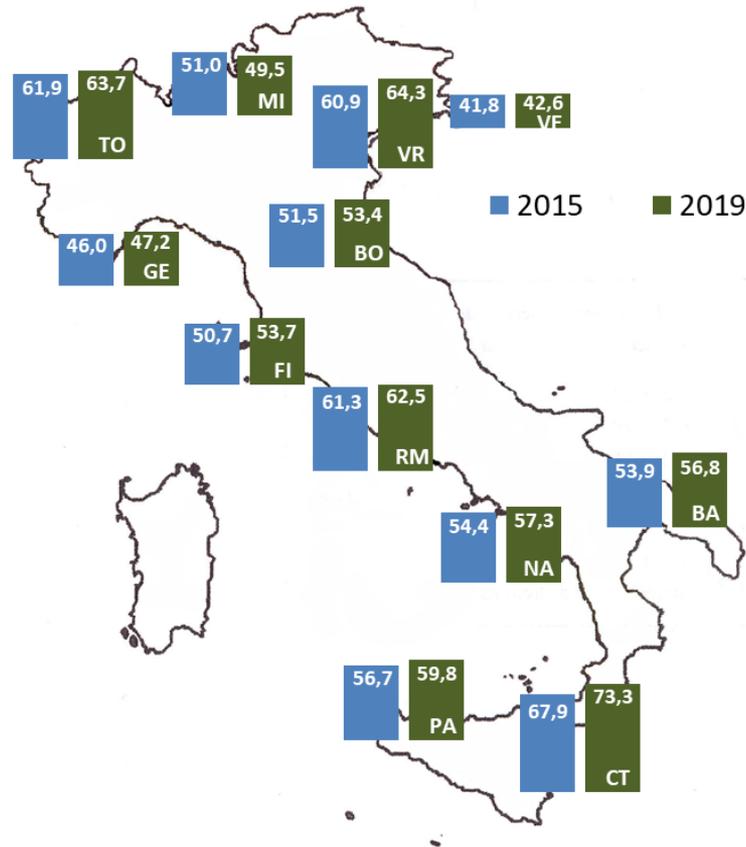
	2010	2017	2018	2019	Var. % 2018-2019	Var. % 2010-2019
Parco auto (v.a. e var. %)	36.751.311	38.520.321	39.018.170	39.545.232	+1,4	+7,6

	2017	2018	2019	2020 (gen-ago)	Var. % 2019-2020 (gen-ago)	Var. % 2018-2019
Immatricolazioni auto (v.a. e var. %)	1.994.407	1.945.120	1.949.554	837.950	-38,0	-0,2

# Il tasso di motorizzazione(\*) nelle grandi città: in crescita ovunque negli ultimi quattro anni ad eccezione di Milano

	2015	2019	Var. 2015-19
Roma	61,3	62,5	<b>+1,2</b>
Milano	51,0	49,5	<b>-1,5</b>
Napoli	54,4	57,3	<b>+2,9</b>
Torino	61,9	63,7	<b>+1,8</b>
Palermo	56,7	59,8	<b>+3,1</b>
Genova	46,0	47,2	<b>+1,2</b>
Bologna	51,5	53,4	<b>+1,9</b>
Firenze	50,7	53,7	<b>+3,0</b>
Bari	53,9	56,8	<b>+2,9</b>
Catania	67,9	73,3	<b>+5,4</b>
Venezia	41,8	42,6	<b>+0,8</b>
Verona	60,9	64,3	<b>+3,4</b>

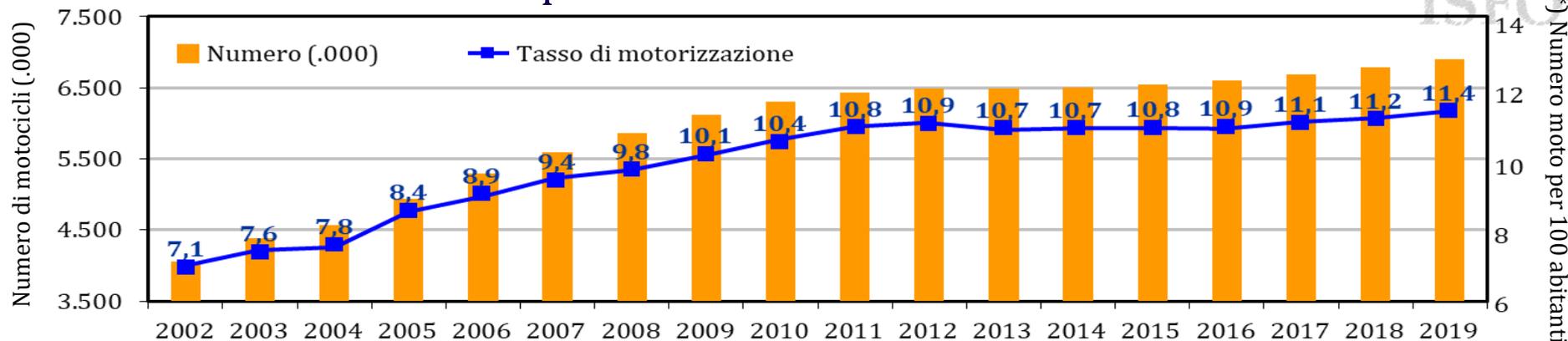


(\*) Numero di autovetture ogni 100 abitanti

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Aci e Istat

# La crescita lenta del parco moto e motocicli, con un'accelerazione nell'estate 2020

## L'evoluzione del parco moto e del tasso di motorizzazione(\*)



	2008	2018	2019	Var. % 2018-2019	Var. % 2008-2019
Parco moto (v.a. e var. %)	5.859.094	6.780.733	6.896.048	+1,7	+15,3
	2018	2019	2020 (gen-ago)	Var. % 2019-2020 (gen-ago)	Var. % 2018-2019
Immatricolazioni moto (v.a. e var. %)	219.818	232.514	159.200	-11,5	+5,8

Nella variazione mese su mese delle vendite dei motocicli è da sottolineare la crescita a due cifre nei mesi di giugno, luglio e agosto 2020 rispetto agli stessi mesi del 2019

# Il recupero della bicicletta e le prospettive di sviluppo

Il **mercato della bicicletta è in buona salute**, con oltre 1,7 milioni di **pezzi venduti nel 2019 (+7,4%)** e oltre 2,8 milioni **prodotti (+11,4%)**. Raddoppiata in un anno la produzione di e-bike che rappresentano poco meno del 10% del mercato. Le ultime stime dell'ANCMA prevedono per il **2020** due milioni e 50mila pezzi venduti (quasi il **+20%**).

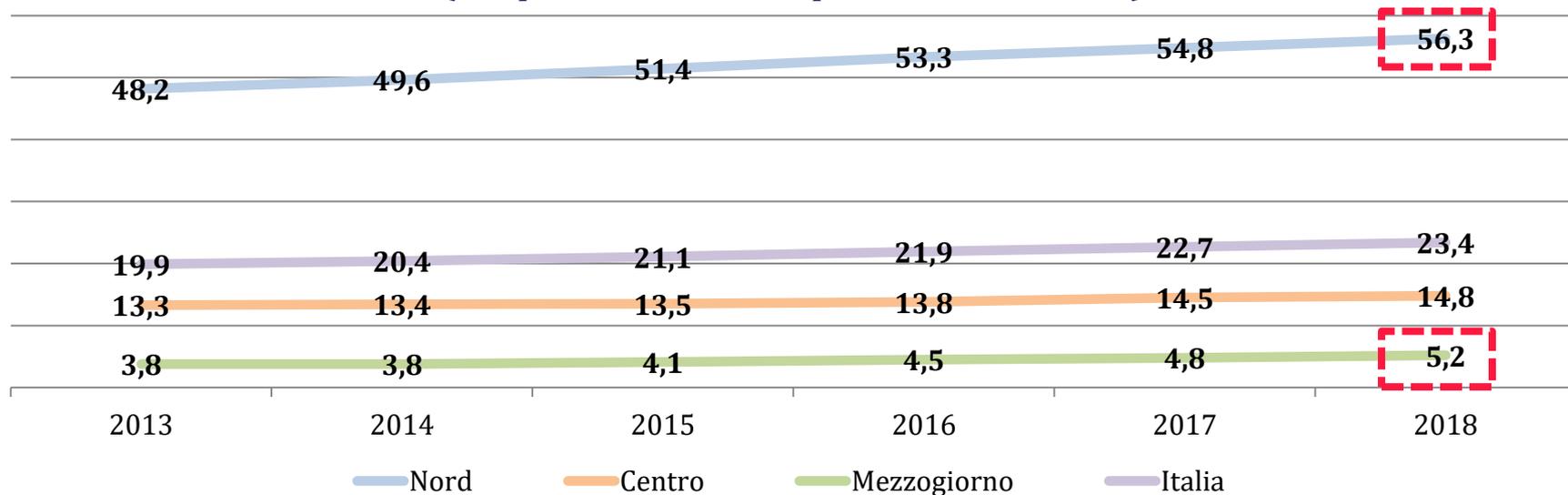
Gli **utenti regolari della bicicletta** (almeno una volta a settimana) rappresentano, secondo la stima «Audimob» poco più del **23,9% della popolazione** (2019); è una platea composta soprattutto da **uomini** (58,4%), con una **componente giovanile in crescita** (30% raddoppiata negli ultimi dieci anni), residenti al **Nord** (2/3 di tutti gli spostamenti in bici, ma al Centro-Sud è in crescita) e soprattutto nelle **medie città** (6 spostamenti su 10 nella fascia di residenza 50.000-250.000 abitanti). Piuttosto **elevata la domanda di mobilità**.



		Utenti della bicicletta	Popolazione mobile
Popolazione mobile (%)		90,8	85,3
Numero medio di spostamenti		2,5	2,5
Tempo medio (minuti)	Pro-capite giornaliero	58,5	49,6
	Per spostamento	23,7	23,1
Distanza media (km)	Pro-capite giornaliero	26,4	28,4
	Per spostamento	10,7	11,2

# Il trend di graduale crescita delle infrastrutture ciclabili nelle città, anche prima della pandemia (*con fortissimi divari territoriali*)

Densità di piste ciclabili nei comuni capoluogo di provincia/città metropolitana<sup>(a)</sup>, Anni 2013-2018 (km per 100 km<sup>2</sup> di superficie territoriale)

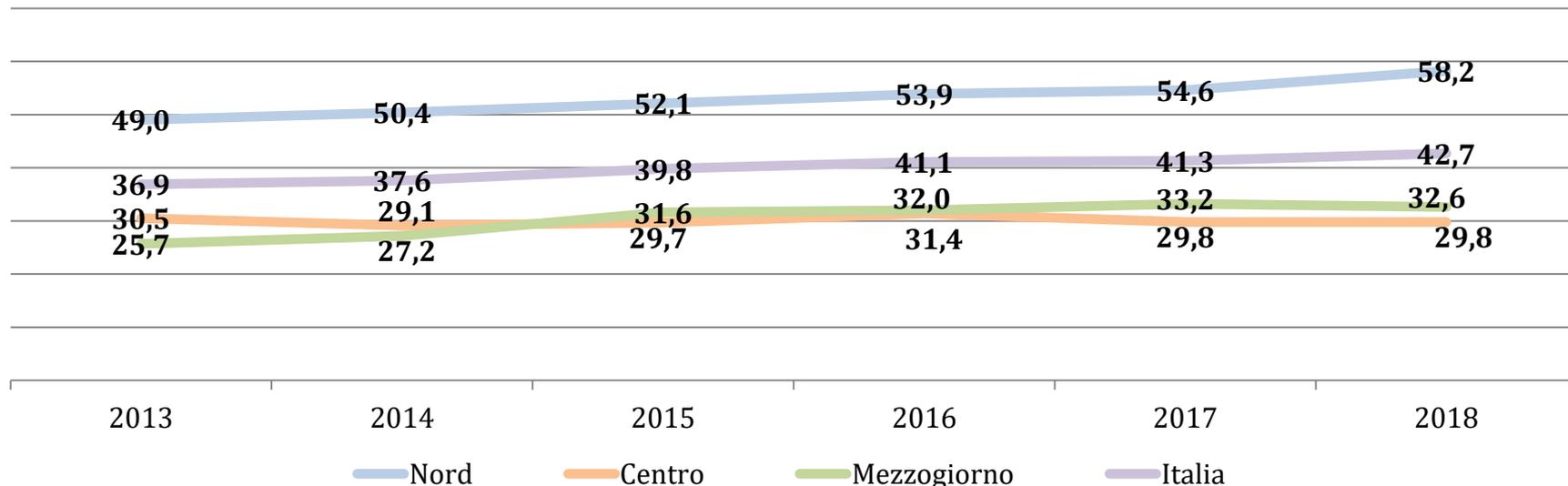


(a) Valore riferito all'insieme dei comuni capoluogo per i quali i dati sono disponibili nell'anno di riferimento

Fonte: Istat

# Uguualmente in crescita graduale le aree pedonali, soprattutto al Nord (anche qui elevati divari territoriali, seppure un po' più contenuti)

Disponibilità di aree pedonali<sup>(a)</sup> nei comuni capoluogo di provincia/città metropolitana<sup>(b)</sup>, Anni 2013-2018 (m<sup>2</sup> per 100 abitanti)



(a) Superfici nette (escluse le aree di sedime degli edifici eventualmente compresi nel perimetro delle aree pedonali)

(b) Valore riferito all'insieme dei comuni capoluogo per i quali i dati sono disponibili nell'anno di riferimento

# I principali programmi di intervento delle città italiane per la mobilità dolce

Città	Tipologia di intervento	Descrizione delle principali azioni	Data annuncio
Roma	Piano straordinario per la realizzazione di percorsi ciclabili "transitori"	Annunciati <b>150 km di nuove ciclabili</b> , previste dal PUMS, su itinerari strategici d'incentivo alla mobilità attiva (anche micro mobilità elettrica). Le prime realizzazioni interesseranno: - Il prolungamento delle ciclabili Tuscolana e Nomentana - Nuove corsie ciclabili (da piazza dei Giureconsulti a Porta Cavalleggeri; da piazza Cina a viale Egeo; da Fonte Laurentina a viale Cristoforo Colombo; da piazza Pio XI ai Colli Portuensi)	Maggio 2020
Milano	Progetto "strade aperte"	Realizzazione di <b>35 km di nuove piste ciclabili</b> (di emergenza) entro la fine dell'anno Nuove pavimentazioni e marciapiedi ampliati presso scuole e spazi per bambini Annuncio di <b>limiti di velocità di 30 km/h su strade dove può essere garantita in sicurezza la promiscuità tra auto, bici e pedoni</b>	Aprile 2020
Bologna	"Bicipolitana"	Realizzazione <b>60% del progetto della rete ciclabile metropolitana entro il 2020</b> (intervento previsto dal PUMS). Il Piano per anticipare a "Bicipolitana" prevede lo sblocco dei cantieri avviati, l'accelerazione dei progetti programmati e corsie temporanee di connessione (81 km di nuova rete)	
Torino	Grande Piano per la Mobilità comunale	La misura più significativa prevede <b>80 km di controviali riservati a bici e monopattini</b> per la fase della ripartenza. Altre misure per la mobilità attività includono: nuove postazioni del bike sharing (300 stazioni); incremento dell'offerta di e-bike in sharing (2.000 bici); 400 nuove postazioni di ricarica per veicoli elettrici; realizzazione di scuole "car free"	Aprile 2020
Napoli	Delibera di Giunta "Napoli Riparte"	Attuazione di reti ciclabili di emergenza destinate sia al centro della città, sia a connettere le periferie e chi vive in provincia con stazione, fermate della metropolitana e le porte di ingresso della città. Emanato il bando per manifestazione di interesse per la <b>micromobilità e l'uso dei monopattini</b> , nonché per far ripartire il servizio <b>bike sharing</b>	Maggio 2020

# Il profilo degli utenti dei servizi di sharing mobility: elevati livelli di domanda di mobilità



Gli **utenti dei servizi di sharing mobility** rappresentano, secondo la stima «Audimob» poco più del **5% della popolazione** (2019); è una platea composta soprattutto da **uomini** (62,5%), **giovani** (oltre l'80% con meno di 45anni e i soli under 30 sono il 40%), **occupati** (quasi il 70%), residenti nella **grandi città** e un po' di più nel **Nord-Ovest**. Ed è un segmento ad **alto consumo di mobilità.**

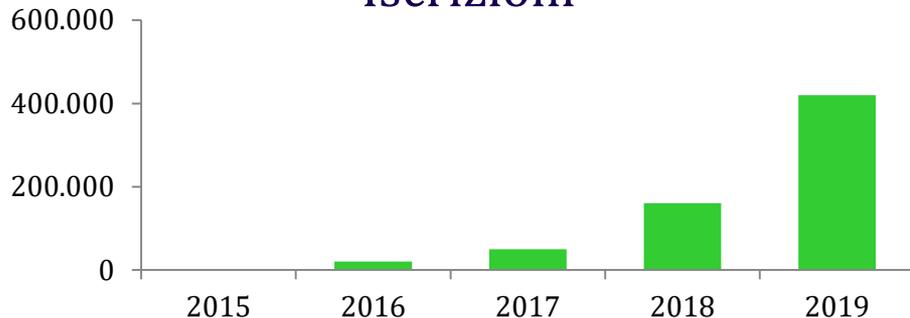


		Utilizzatori sharing	Popolazione mobile
Popolazione mobile (%)		95,6	85,3
Numero medio di spostamenti		3,0	2,5
Tempo medio (minuti)	Pro-capite giornaliero	88,4	49,6
	Per spostamento	29,0	23,1
Distanza media (km)	Pro-capite giornaliero	38,1	28,4
	Per spostamento	12,5	11,2

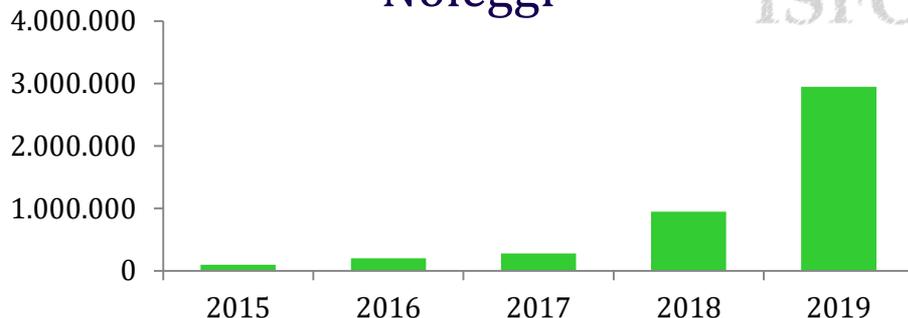
# Lo scooter sharing: un segmento della mobilità condivisa in grandissima espansione, ma concentrato in poche città



## Iscrizioni



## Nolegggi



Città	Numero operatori	Numero veicoli	% veicoli elettrici
Genova	1	100	100,0
Milano	5	2.600	100,0
Roma	3	2.020	89,1
Torino	1	250	100,0
<b>Totale</b>	<b>1.900</b>	<b>4.970</b>	<b>95,6</b>

# Il “nuovo mondo” dei monopattini, tra opportunità e paure

L'offerta di monopattini in sharing (v.a.)

Città	Dicembre 2019	Settembre 2020
Bari	.	1.000
Bergamo	.	300
Cesena	.	200
La Spezia	.	300
Lecce	.	250
Milano	250	6.000
Monza	.	400
Napoli	.	900
Parma	.	900
Pesaro	.	250
Pescara	.	250
Ravenna	.	350
Rimini	1.000	1.000
Roma	.	11.000
Torino	2.650	2.500
Venezia	.	300
Verona	1.000	1.000
<b>Totale</b>	<b>4.900</b>	<b>27.150</b>

- ❑ **2 italiani su 3 valutano favorevolmente** la diffusione dei monopattini per brevi tragitti in città
- ❑ Allo stesso tempo oltre **l'80%** degli intervistati ritiene che sia **necessario mettere regole molto stringenti** di utilizzazione per la sicurezza di tutti e per un'ordinata circolazione
- ❑ Il **43%** degli intervistati manifesta un **interesse medio o alto ad usare** il monopattino elettrico per gli spostamenti quotidiani, come **alternativa soprattutto a spostamenti** oggi effettuati **a piedi/in bici** (35% di indicazioni) e **in auto** (31%)

# Sommario

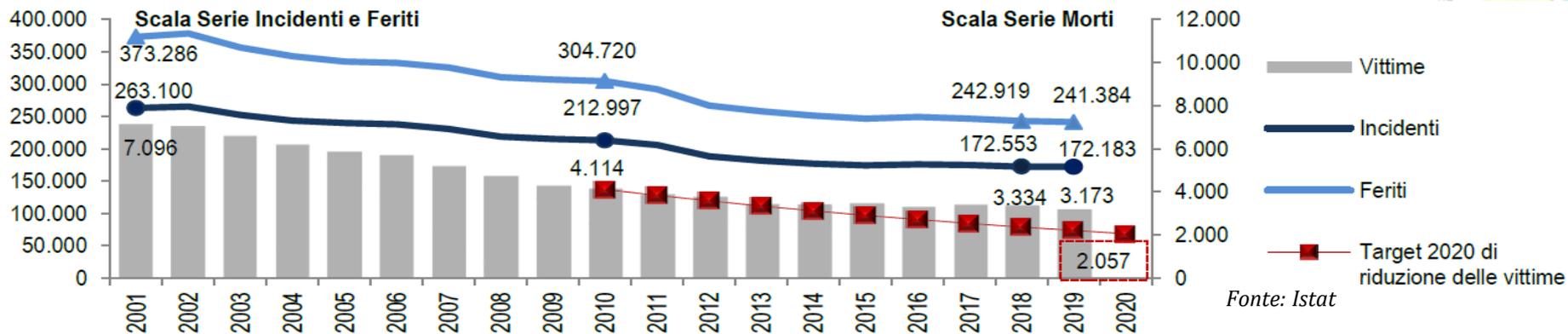
**1 LE DINAMICHE DELLA DOMANDA**

**2 I FOCUS SETTORIALI**

**3 LA SICUREZZA**

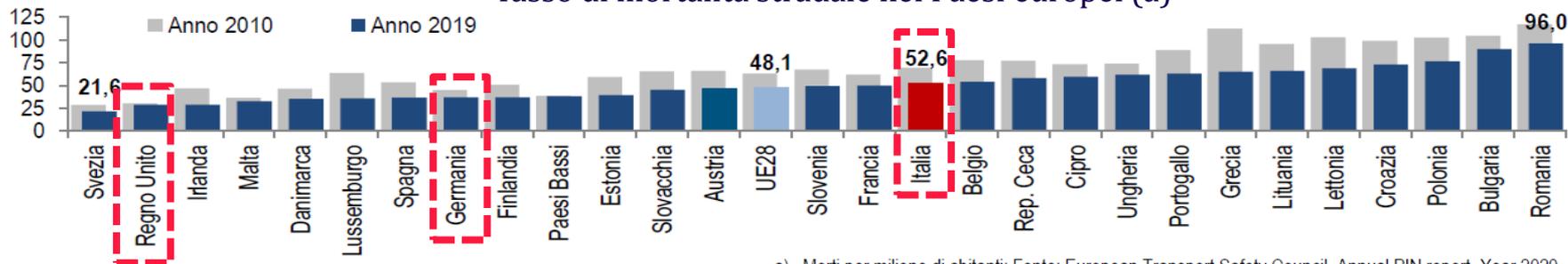
**4 LINEE DI PROSPETTIVA**

# Segnali di miglioramento nel quadro sempre critico dell'incidentalità



*Nel 2019 sono stati 172.183 gli incidenti stradali con lesioni a persone, in lieve calo rispetto al 2018 (-0,2%), con 3.173 vittime (-4,8%) e 241.384 feriti (-0,6%). Il numero dei morti, in calo di 161 unità, si attesta al livello minimo dell'ultima decade.*

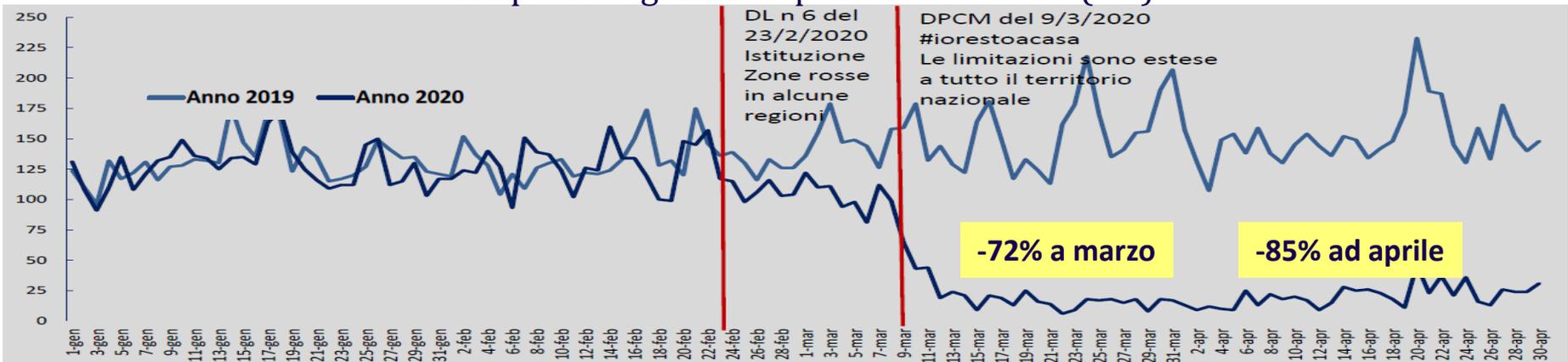
Tasso di mortalità stradale nei Paesi europei (a)



a) Morti per milione di abitanti; Fonte: European Transport Safety Council, Annual PIN report. Year 2020 -

# La forte riduzione dell'incidentalità stradale e delle vittime tra i pedoni durante il lockdown

Incidenti stradali con lesioni a persone rilevati dalla Polizia Stradale e Carabinieri per giorno e mese nel periodo gennaio-aprile 2019 e 2020 (v.a.)



Fonte: Dati definitivi 2019 e provvisori 2020 – Servizio di Polizia Stradale e Comando Generale dell'Arma e dei Carabinieri

	2018	2019	2020 (primi sette mesi)	Var. % 2018-2019	Var. % 2019-2020 (primi sette mesi)
Pedoni morti in incidenti stradali (v.a. e var. %)	612	534	142	-12,7	-51,7

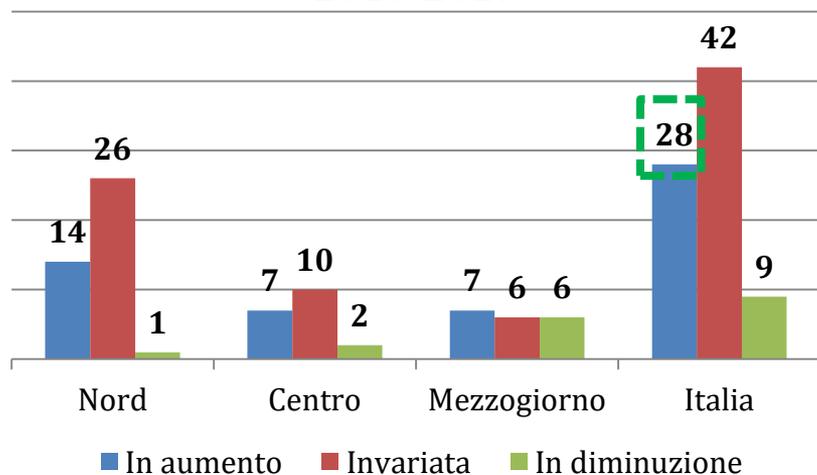
**L'indice di mortalità per i pedoni è pari a 2,7 ogni 100 incidenti per investimento di pedone, quasi quattro volte superiore a quello degli occupanti di autovetture (0,7)**

# In aumento l'estensione delle Zone 30 nelle città (soprattutto al Nord), un indicatore positivo per la sicurezza stradale urbana

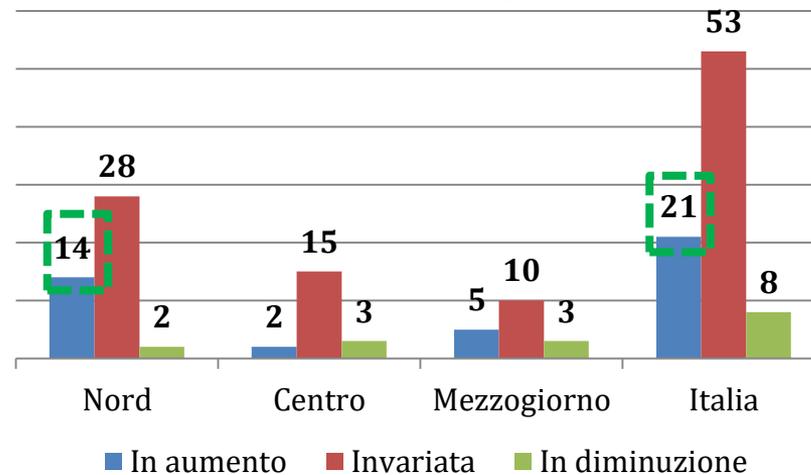


Variazioni delle rispettive estensioni nell'ultimo anno delle Zone 30<sup>(a)</sup>  
(numero di comuni capoluogo)

2016-2017



2017-2018



(a) Numero di comuni capoluogo con Zone 30 attive, con estensione in aumento/invariata/in diminuzione, per i quali i dati sono disponibili nell'anno di riferimento

# Sommario



**1 LE DINAMICHE DELLA DOMANDA**

**2 I FOCUS SETTORIALI**

**3 LA SICUREZZA**

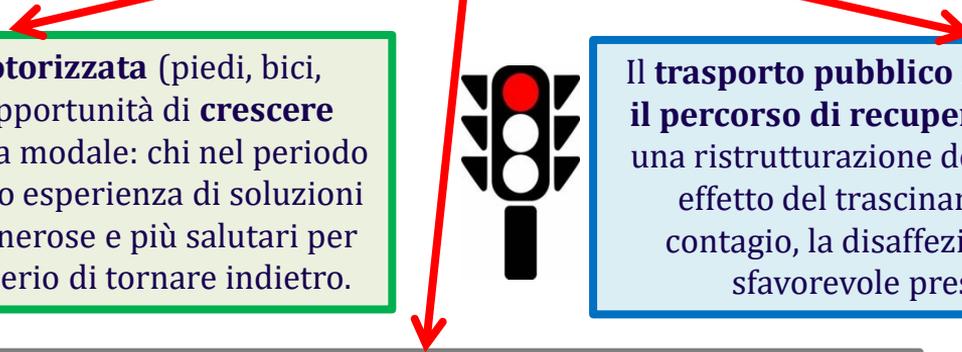
**4 LINEE DI PROSPETTIVA**

# Linee di prospettiva: caute previsioni sulla domanda di mobilità per il medio periodo (*dalle indagini "Audimob"*)



I futuri **volumi di domanda** di mobilità non saranno distanti dalla "vecchia" normalità, ma resteranno comunque strutturalmente attestati ad un **livello più basso** (smart working, teledidattica, conferenze a distanza, servizi PA on-line...).

*Secondo uno studio Istat sono circa 7 milioni i lavoratori che potrebbero lavorare in **smart working**, ovvero circa il 30% del totale.*



La **mobilità non-motorizzata** (piedi, bici, micromobilità) ha l'opportunità di **crescere stabilmente** nella quota modale: chi nel periodo di confinamento ha fatto esperienza di soluzioni più ecologiche, meno onerose e più salutari per muoversi non ha desiderio di tornare indietro.

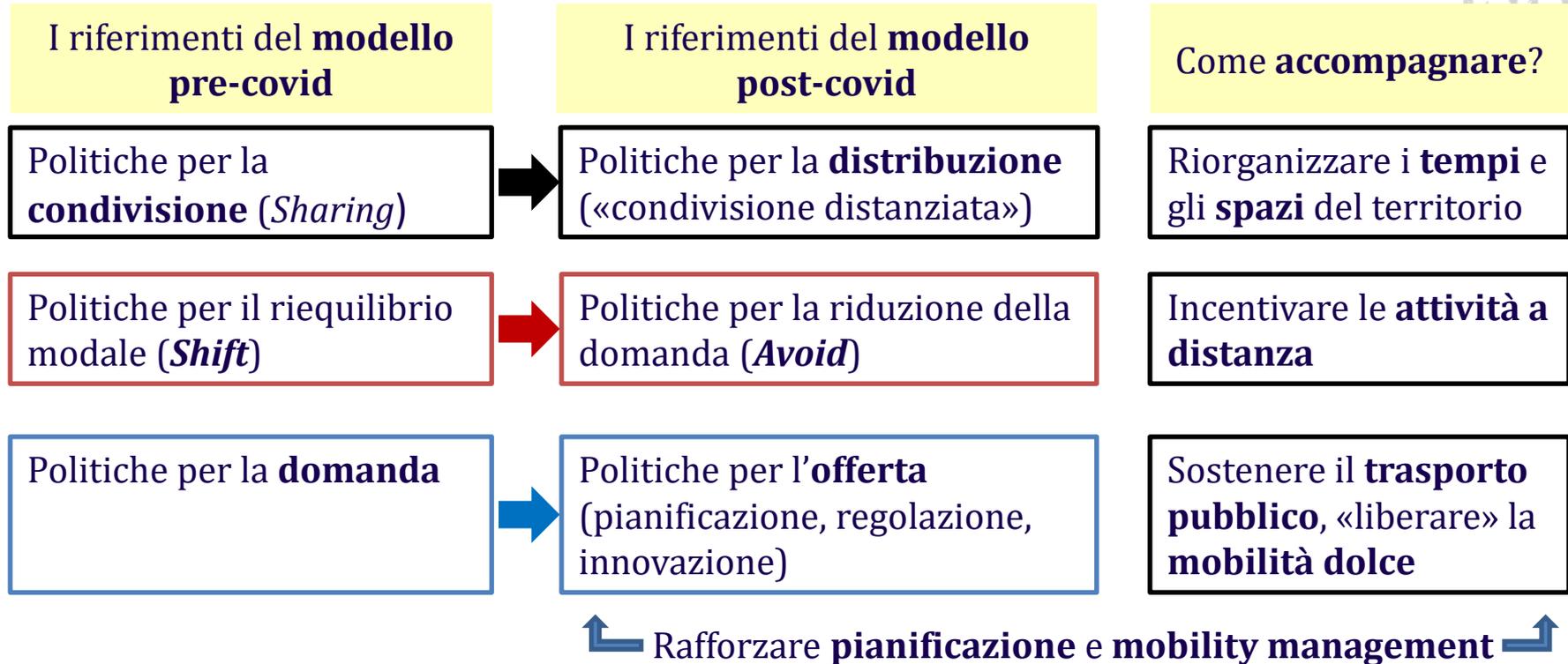


Il **trasporto pubblico** **faticherà a completare il percorso di recupero** avviato, in assenza di una ristrutturazione dei modelli di offerta, per effetto del trascinarsi della paura da contagio, la disaffezione degli abbonati, la sfavorevole pressione mediatica.



L'**automobile** tenderà ad un **ulteriore graduale recupero dei volumi di domanda serviti**, in assenza di misure di contrasto soprattutto nelle aree urbane, assorbendo segmenti di mercato via via lasciati liberi dalle altre modalità di trasporto.

# Nuovi paradigmi (ritrovati...) nel modello di «nuova normalità». Accompagnare o contrastare?



# Le politiche nazionali per la mobilità: la valutazione dei cittadini

	Risorse disponibili	% cittadini d'accordo con le misure	% cittadini che conoscono le misure o ne hanno sentito parlare	Indice di rilevanza*
Misure specifiche di protezione dal contagio nel trasporto pubblico (uso obbligatorio della mascherina, regole di distanziamento ecc.)	Regolatorio	87,6	96,9	85
Incentivi per l'acquisto di auto nuove non inquinanti, rottamando le vecchie	500 milioni (2020)	80,0	85,5	68
Buono fino a 500 euro per l'acquisto di bici, monopattini (e altri mezzi di micromobilità) e per l'acquisto di servizi di sharing mobility	210 milioni (2020)	61,0	92,0	56
Favorire la sicurezza della circolazione ciclista in città, attraverso la realizzazione di corsie riservate (bike line)	Regolatorio	76,1	69,0	53
Aiuti a favore delle aziende di trasporto pubblico per compensare la perdita di passeggeri, e quindi dei ricavi, subita in questa fase	900 milioni + 20 per il trasporto scolastico (2020)	74,8	59,2	44
Maggiori risorse per pianificare meglio gli interventi sul trasporto e il traffico cittadino (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile)	189 milioni (2018-2023) per il Fondo Progettazione	79,2	56,0	44
Fondi per la progettazione e realizzazione di ciclovie urbane e ciclostazioni	137 milioni (2020-2021)	73,5	54,2	40
Incentivi per l'acquisto di nuovi autobus, più confortevoli e meno inquinanti	3,7 miliardi (2019-2033)	81,3	48,3	39
Obbligatorietà per le grandi aziende, ma anche per gli Enti pubblici, di nominare un Mobility Manager e predisporre piani di spostamento casa-lavoro e casa-scuola utili a ridurre l'uso dell'auto privata	Regolatorio	69,0	41,9	29

\* Accordo sulla misura ponderato dalla conoscenza, scala 0-100

Fonte: Indagine Isfort, 2020

# Punti di riepilogo per un'agenda

- ❑ Favorire la **mobilità dolce** ed ecosostenibile, da un lato attraverso un uso efficace, efficiente e celere delle risorse già stanziare e da stanziare, anche tenendo conto delle **Linee Guida Bicipan** (recentemente pubblicate sul sito del MIT) per quanto riguarda la mobilità ciclistica urbana, promuovendo a tal fine forme di intesa con e tra gli enti locali e connesse misure di coordinamento) e dall'altro operando su un **ventaglio ampio misure concrete**: infrastrutture per il parcheggio e la custodia dei mezzi, misure per l'intermodalità, modifiche organiche al Codice della strada per una maggiore sicurezza, sviluppo del bike sharing. Sul tema più ampio della sicurezza un impulso rilevante sarà prodotto dal **Piano Nazionale di Sicurezza Stradale** (orizzonte 2030) in corso di redazione da parte del MIT.
- ❑ **Potenziare il sostegno al trasporto pubblico** per assicurare l'**operatività delle aziende** per tutta la fase dell'emergenza sanitaria e contrastare la disaffezione degli utenti. Promuovere campagne adeguate sul tema della «sicurezza del trasporto pubblico», portando all'attenzione dei cittadini le misure e le dotazioni dei mezzi per la tutela della salute, nonché la sicurezza da contagio quando c'è il rispetto delle regole di comportamento.
- ❑ **Riorganizzare i flussi di mobilità** soprattutto nelle aree urbane, desincronizzando gli **orari** dei poli di generazione della domanda (scuola, industrie, attività commerciali, servizi alle persone, amministrazione pubblica ecc.) e adeguare/flessibilizzare i modelli di offerta dei servizi di trasporto (Tpl in particolare). Promuovere azioni di coordinamento e **cabine di regia** tra le istituzioni e le categorie interessate. Promuovere allo stesso tempo misure di migliore diffusione dei servizi nello **spazio** territoriale per «accorciare» le distanze degli spostamenti e favorire l'uso di mezzi sostenibili (paradigma della «città dei 15 minuti»).
- ❑ Dare ulteriore impulso ai processi di **pianificazione** urbana-territoriale e promuovere «definitivamente» il ruolo del **mobility manager** (aziendale, scolastico, di area) e, associata, la diffusa redazione dei piani di spostamento casa-lavoro o casa-scuola, comprese le fasce orarie ottimali per **garantire spostamenti coordinati e non di massa**.

# 17° Rapporto sulla mobilità degli italiani

## Il gruppo di lavoro

Isfort: Carlo Carminucci, Massimo Procopio, Luca Trepiedi

## Il gruppo di indirizzo

Per il MIT (Struttura Tecnica di Missione): Giuseppe Catalano, Tamara Bazzichelli, Armando Carteni

Per il CNEL (Consulta Nazionale per la Sicurezza Stradale e la Mobilità Sostenibile): Gian Paolo Gualaccini, Roberto Sgalla, Angela Flagiello

Per AGENS: Gino Colella, Ezio Civitareale

