

18° Rapporto sulla mobilità degli italiani

GOVERNARE LE TRANSIZIONI PER UNA RIPRESA SOSTENIBILE

Carlo Carminucci

Con il contributo scientifico di

ROMA 17/11/2021

Grazie a quanti hanno collaborato!

Il gruppo di lavoro

Isfort: Carlo Carminucci, Massimo Procopio, Vincenzo Saccà

Il gruppo di indirizzo

Per il MIMS: Tamara Bazzichelli, Armando Cartenì,

Per il CNEL: Angela Flagiello, Gian Paolo Gualaccini, Roberto Sgalla

Per AGENS: Ezio Civitareale, Monica Salvatore

Per ASSTRA: Elisa Meko, Emanuele Proia

Sommario



1 COME STA CAMBIANDO IL MODELLO DI DOMANDA

2 FOCUS SETTORIALI E TEMATICI (spunti sintetici)

3 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 21 annualità, dal 2000 al 2020 (il 2021 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 2020 sono stati intervistati complessivamente circa **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 **2021** 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 2021 inclusivi della mobilità festiva, per assicurare la lettura in continuità delle serie storiche

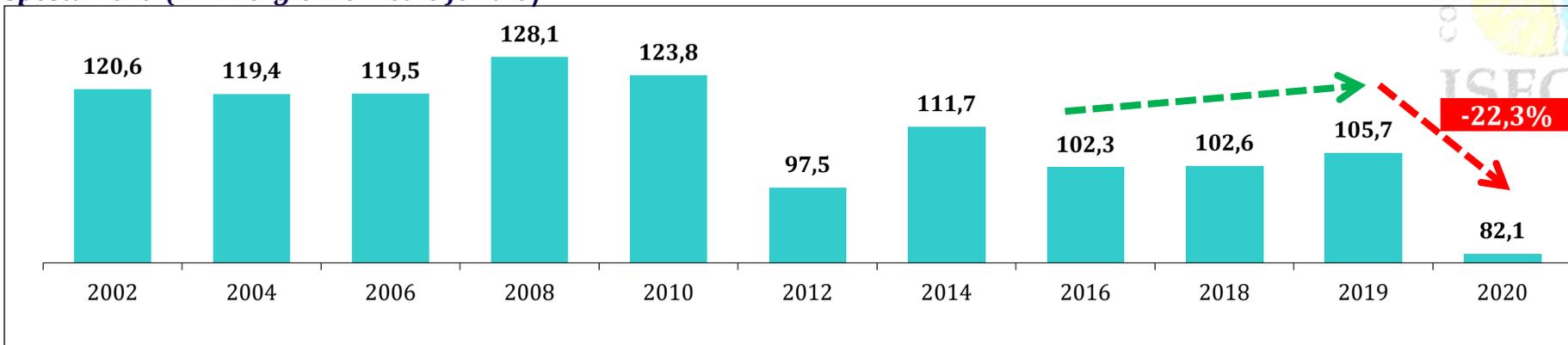
L'evoluzione del modello di domanda nel 2020 (dati definitivi): i principali punti di cesura



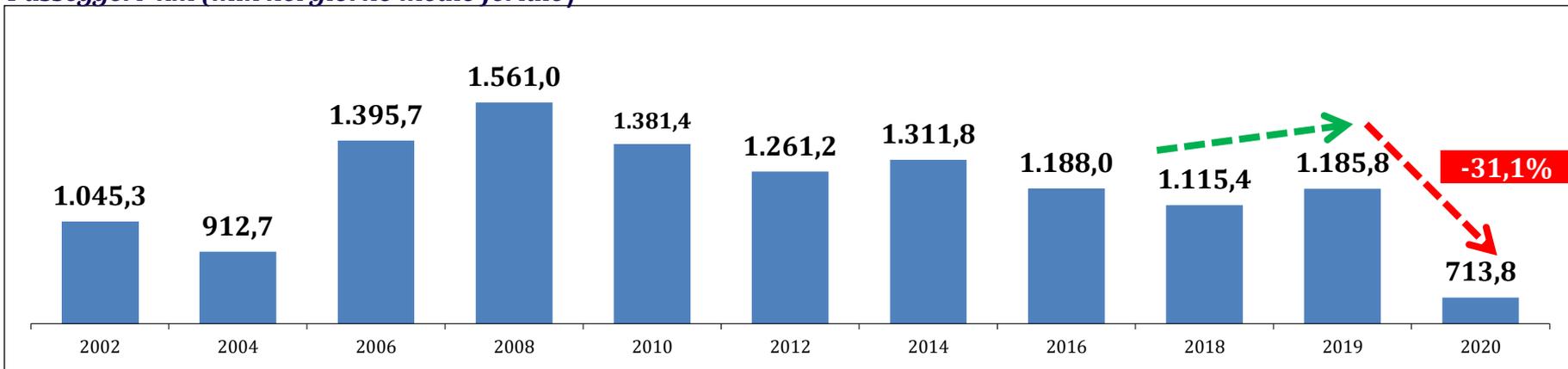
1. La forte flessione dei **volumi** di mobilità
2. La concentrazione spaziale della domanda e il ricentraggio della domanda sulla **prossimità**
3. La riduzione del peso della mobilità per **lavoro** e **studio**, a vantaggio della gestione familiare
4. Il grande sviluppo della **mobilità attiva** e la crisi della **mobilità collettiva**

1. La forte flessione dei volumi di mobilità

Spostamenti (mln nel giorno medio feriale)

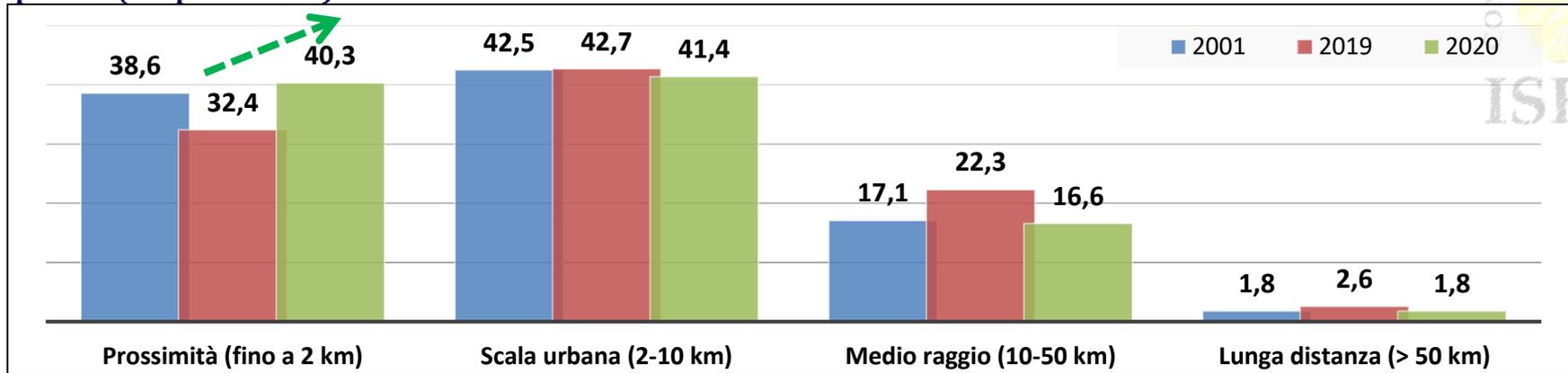


*Passeggeri*km (mln nel giorno medio feriale)*

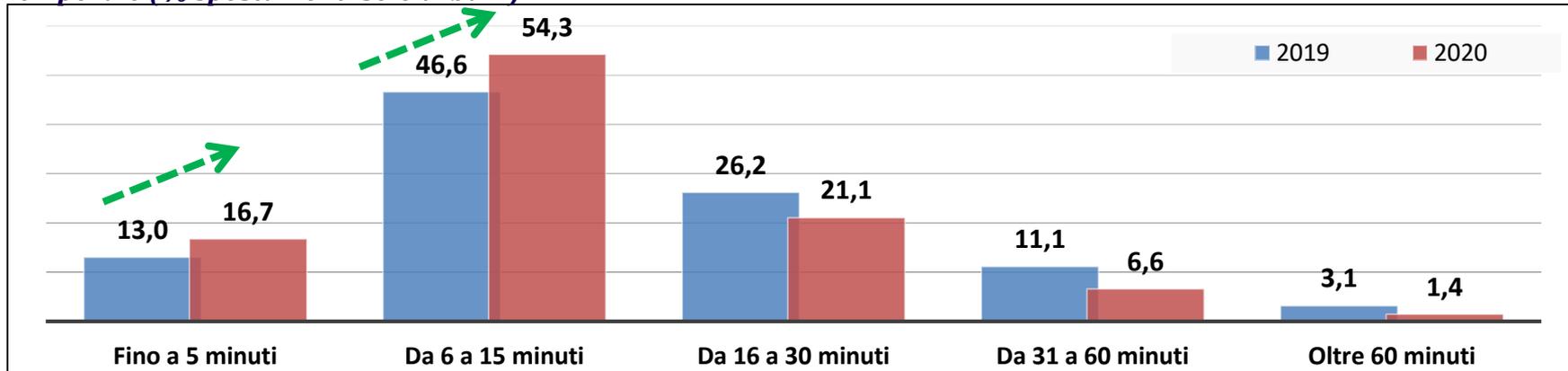


2. Il ricentraggio della domanda sulla prossimità

Spaziale (% spostamenti)

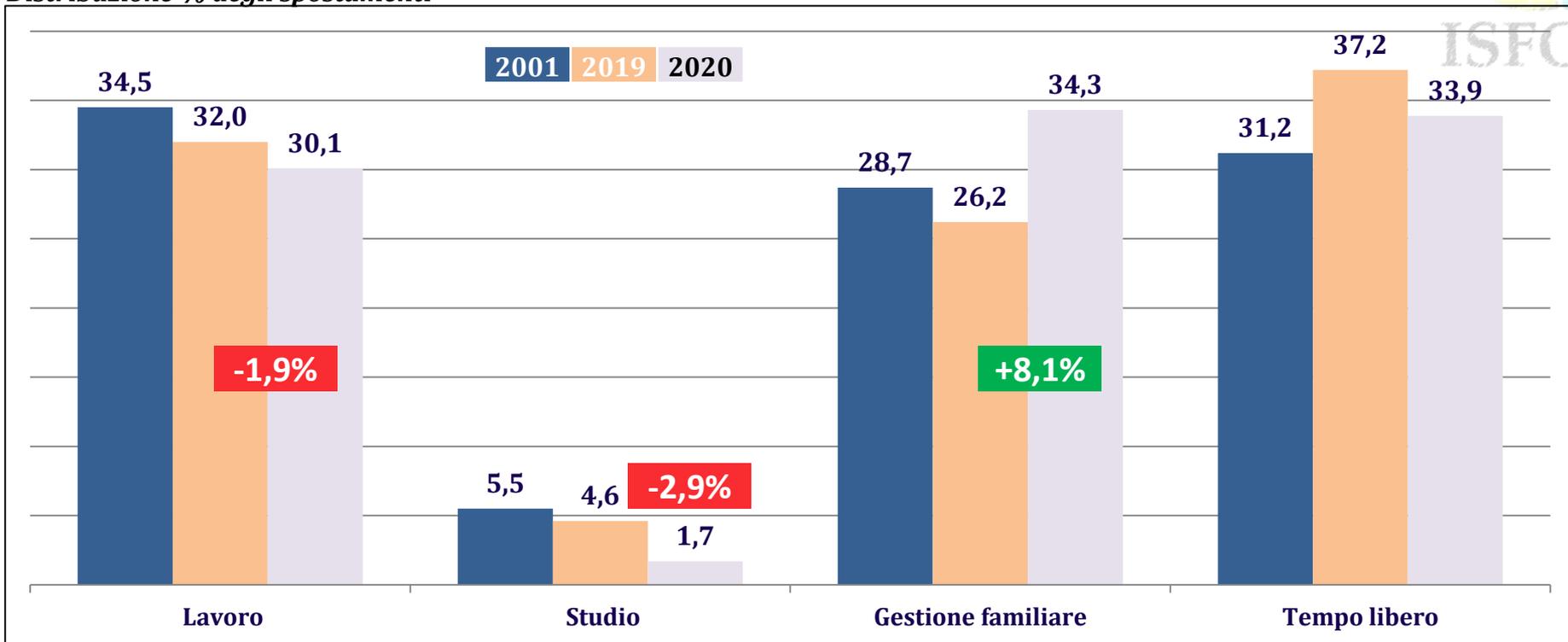


Temporale (% spostamenti solo urbani)



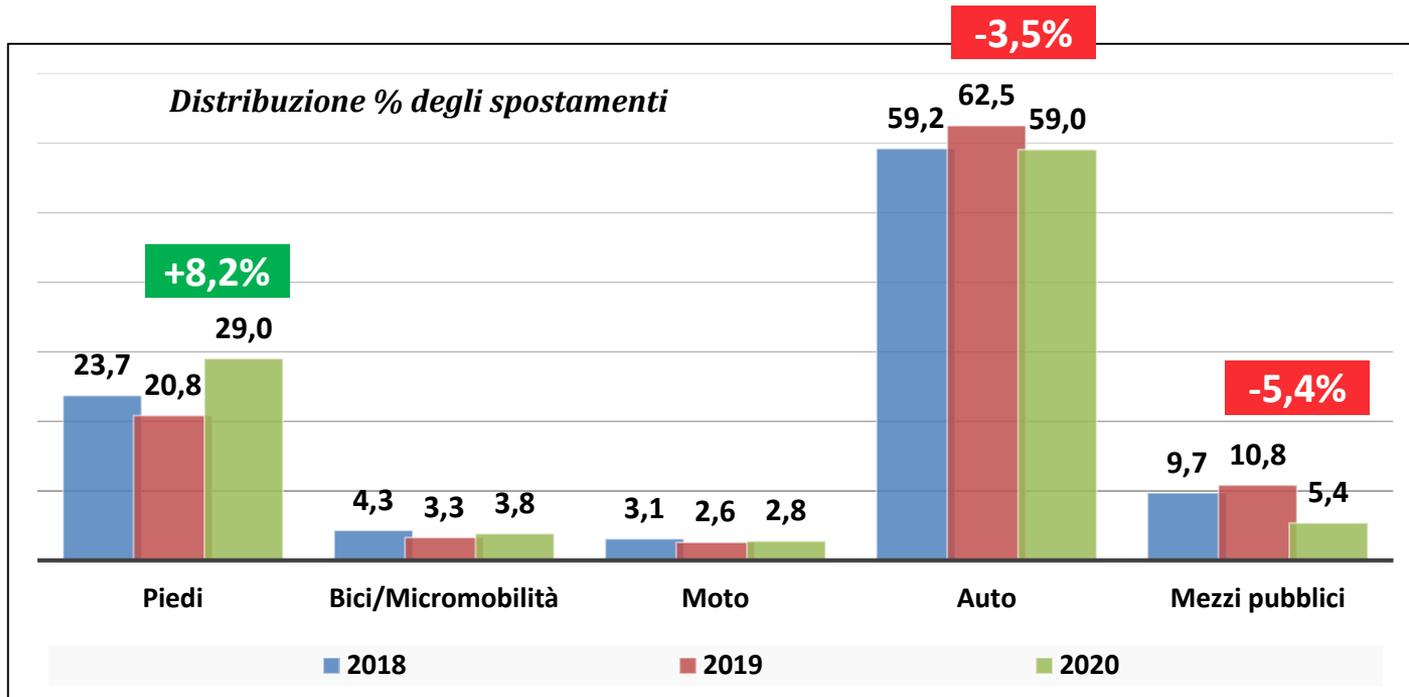
3. I riposizionamenti delle motivazioni di mobilità

Distribuzione % degli spostamenti

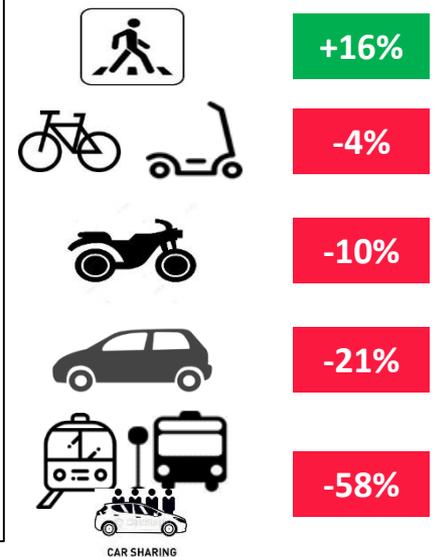


Fonte: Osservatorio Audimob - Isfort

4. Il grande sviluppo della mobilità attiva, la crisi della mobilità collettiva



Variazione numero spostamenti 2019-2020



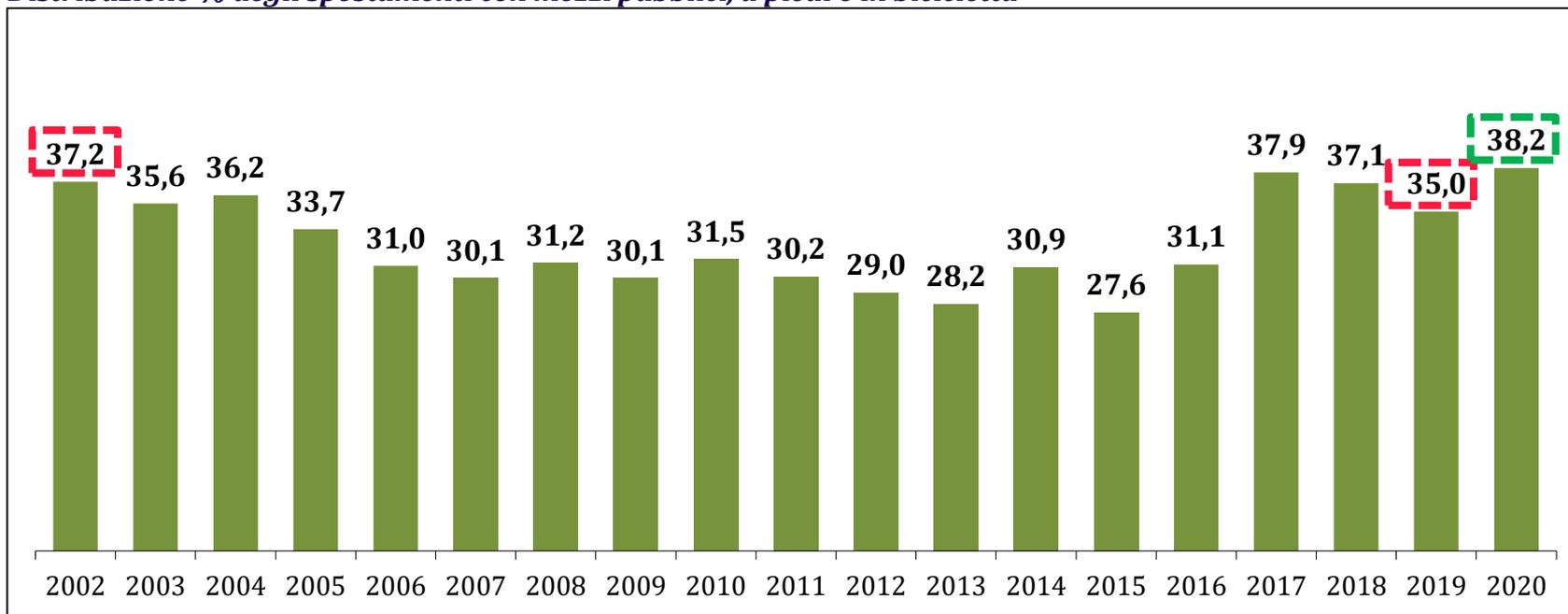
L'evoluzione del modello di domanda nel 2020: gli squilibri strutturali da non dimenticare



- ✓ Il **tasso di mobilità sostenibile** è basso
- ✓ L'**intermodalità** crolla
- ✓ Le **fratture territoriali** si ampliano
- ✓ I divari di **soddisfazione** tra mezzi individuali e mezzi collettivi si allargano

Il “tasso di mobilità sostenibile”: la dinamica negativa nel lungo periodo, il rimbalzo provvisorio nel 2020 (contributo degli spostamenti a piedi)

Distribuzione % degli spostamenti con mezzi pubblici, a piedi e in bicicletta

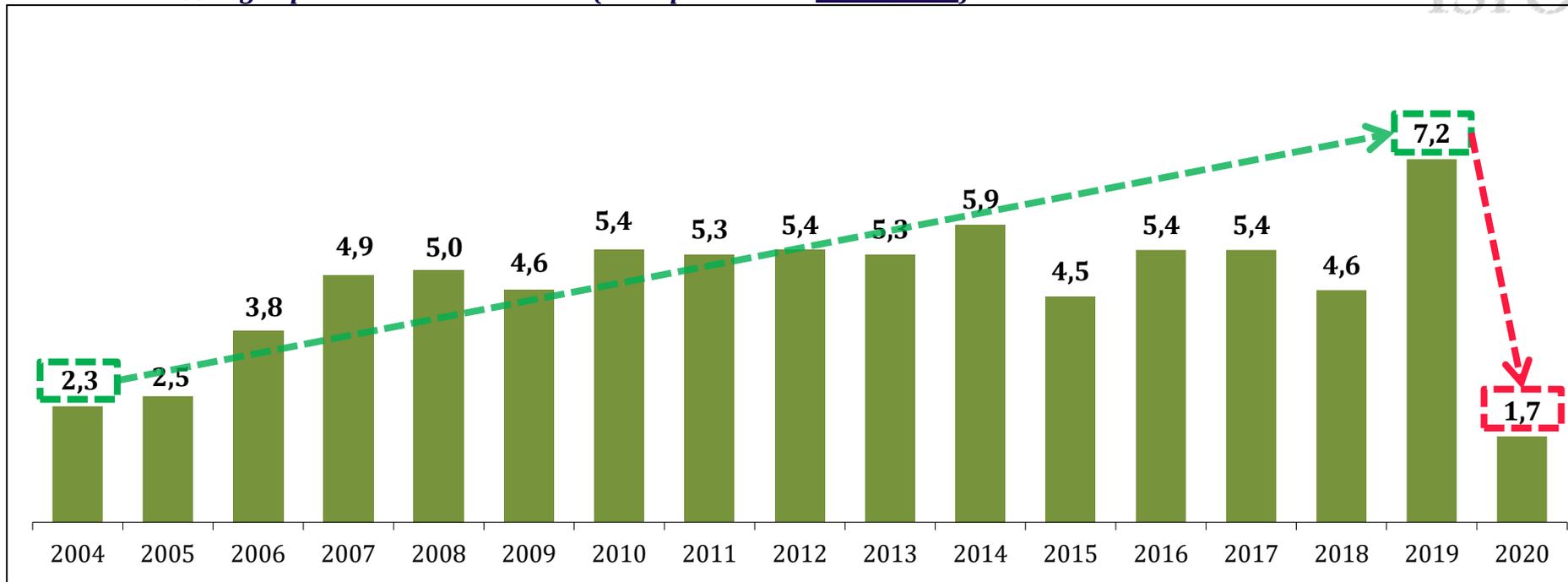


Tendenza
2021
35-36%

La caduta verticale della mobilità «di scambio», dopo un lungo trend di crescita



Distribuzione % degli spostamenti intermodali (solo spostamenti motorizzati)

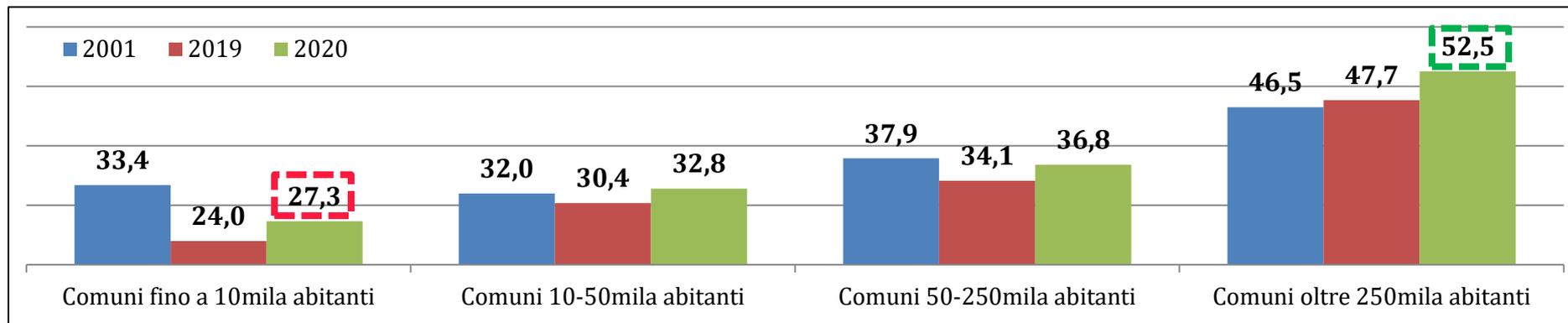
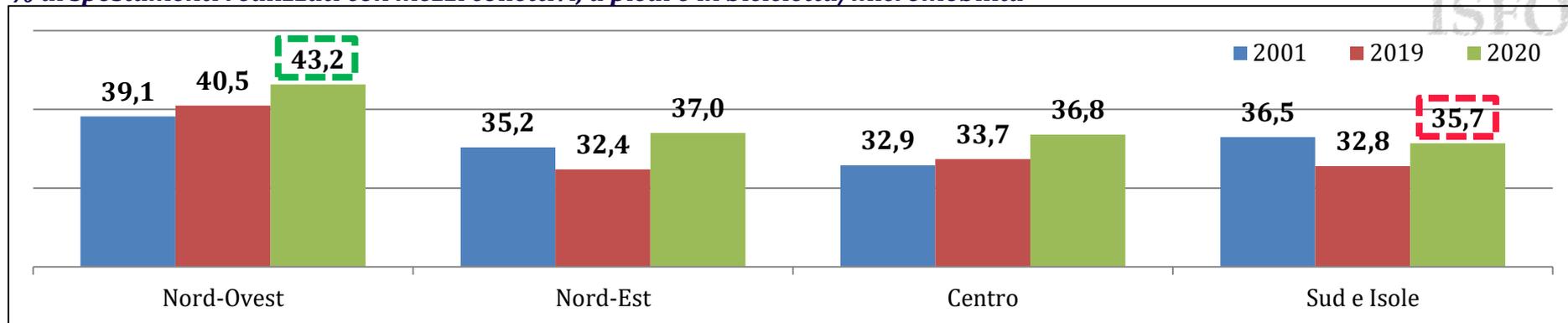


Fonte: Osservatorio Audimob - Isfort

L'impatto della pandemia sulle *fratture territoriali* del tasso di mobilità sostenibile: 1) Nord/Sud, 2) Grandi/Piccoli centri



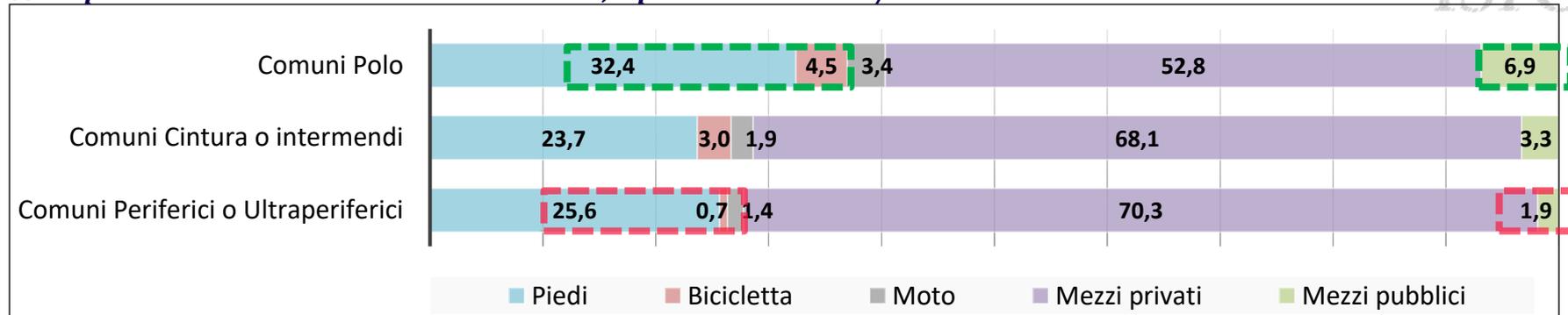
% di spostamenti realizzati con mezzi collettivi, a piedi e in bicicletta/micromobilità



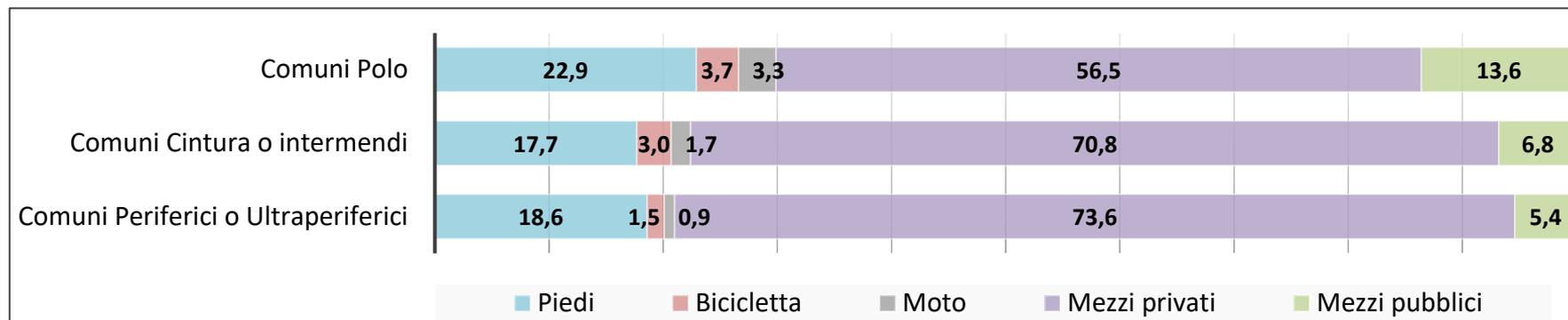
L'impatto della pandemia sulle fratture territoriali del tasso di mobilità sostenibile: 3) Aree Polo/Aree Periferiche

% di spostamenti realizzati con mezzi collettivi, a piedi e in bicicletta/micromobilità

2020

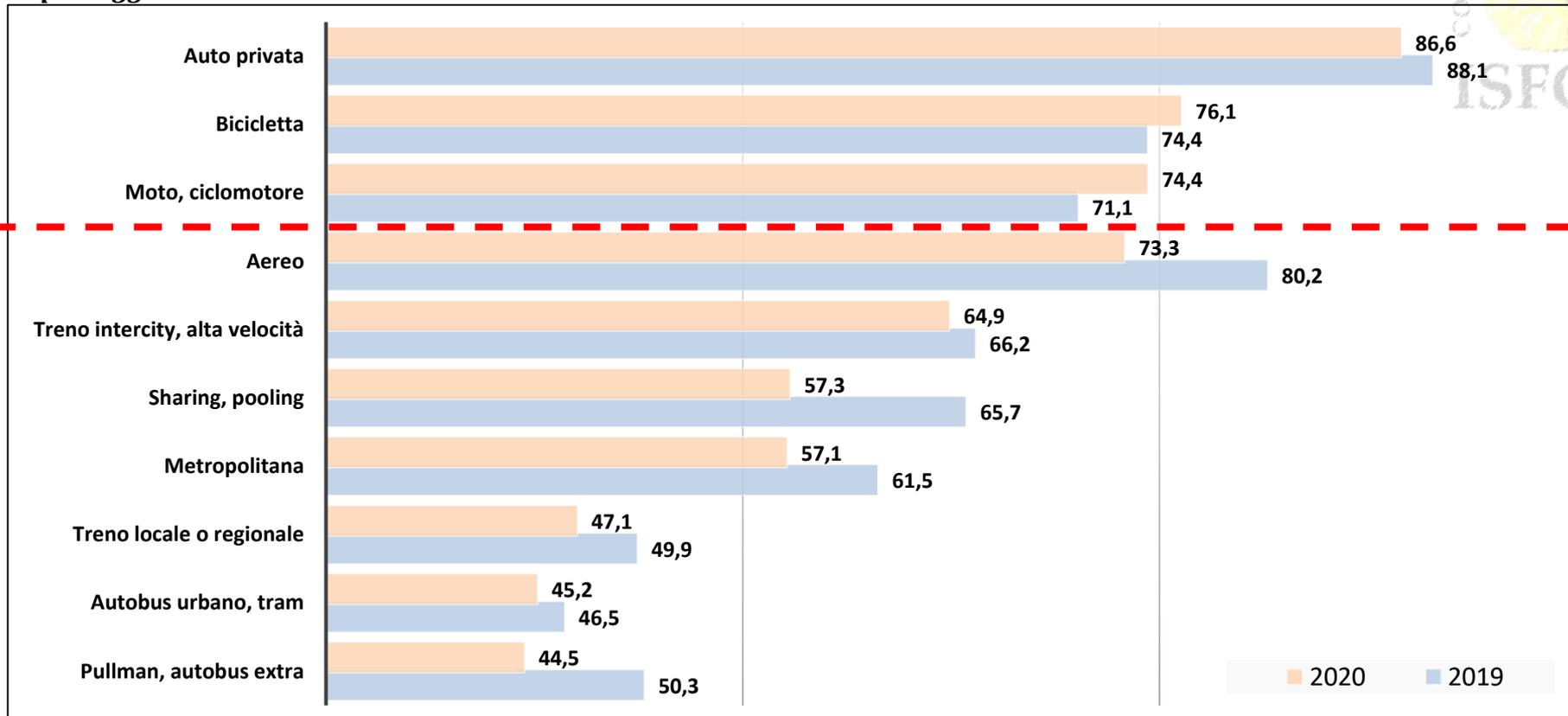


2019



I divari di soddisfazione che crescono

% punteggi 7-10



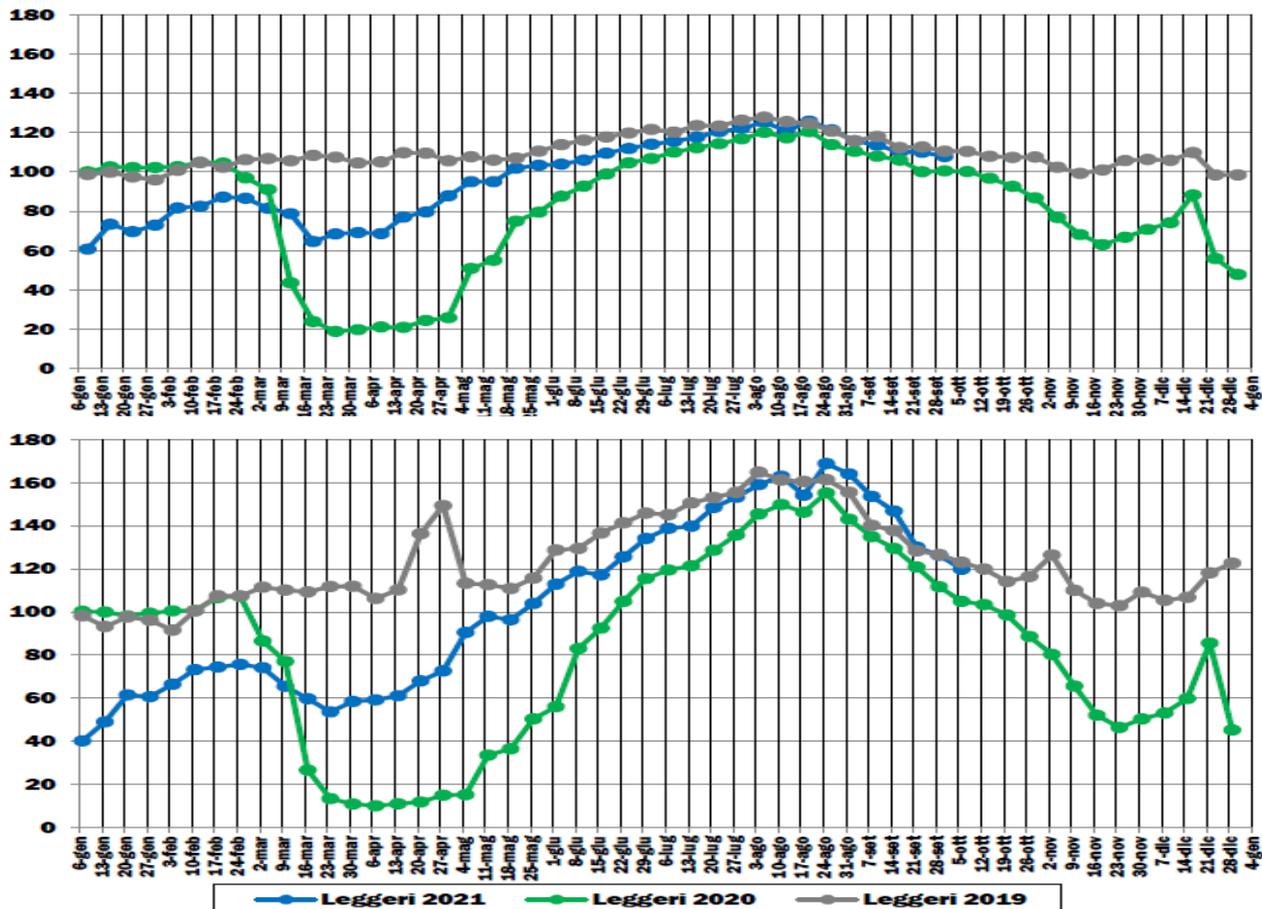
Fonte: Osservatorio Audimob - Isfort

L'evoluzione del modello di domanda nel 2021 (e oltre): le opportunità di mercato e il rischio di un equilibrio non-sostenibile



1. La ripresa molto sostenuta dei volumi di **domanda**
2. Riparte la mobilità di **medio e lungo raggio**
3. Il recupero della quota modale dell'**auto**
4. Il **trasporto pubblico** in affanno (e le prospettive d'uso dei cittadini non sono favorevoli)

La grande accelerazione dei flussi veicolari (extra-urbano)

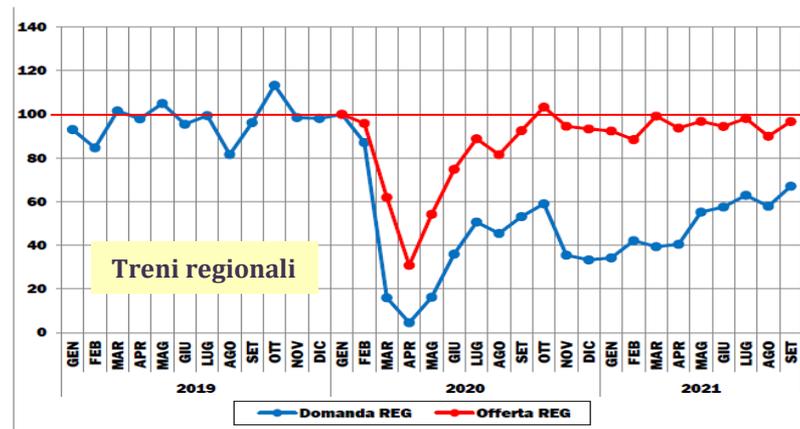
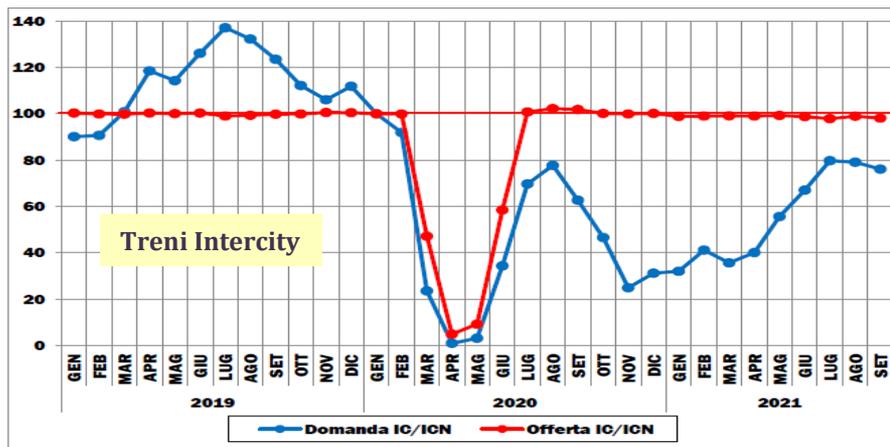
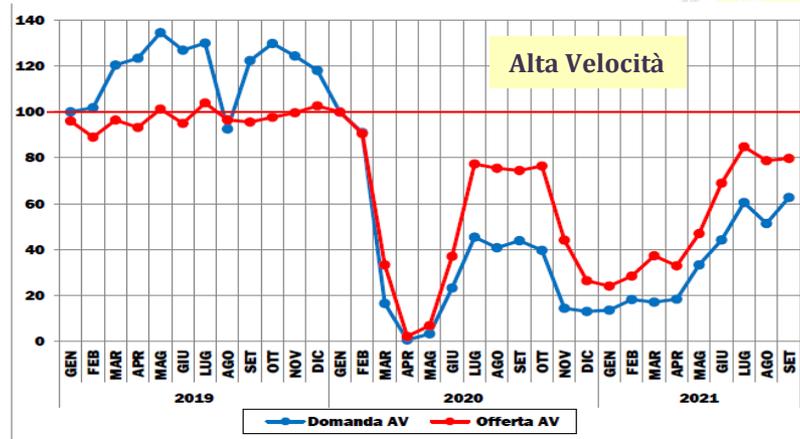
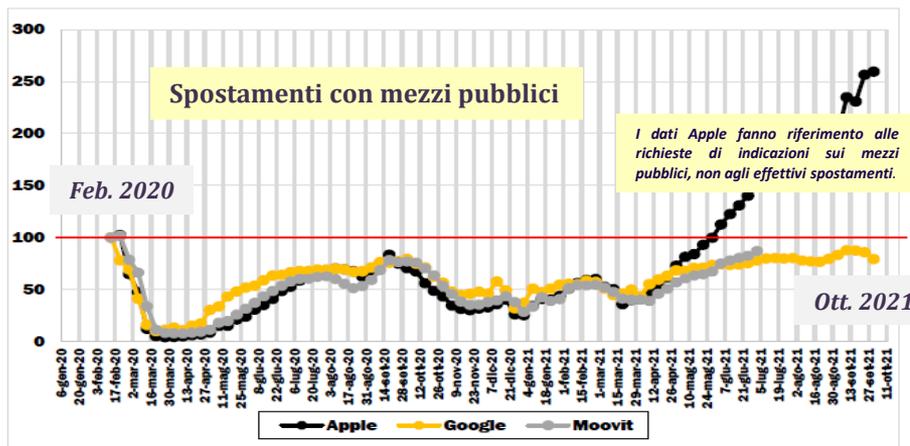


Rete Stradale (ANAS)

A partire da aprile 2021 si è osservata una significativa ripresa della mobilità stradale, grazie anche agli effetti della campagna vaccinale, traffici che a settembre 2021 sono risultati sulla rete ANAS inferiori solo del 2% rispetto allo stesso periodo del 2019 e sulla rete autostradale sono risultati addirittura superiori del 3%.

Rete autostradale

Il trasporto pubblico in affanno



I dati provvisori dell'Osservatorio "Audimob" per il 2021

Distribuzione % degli spostamenti per mezzi di trasporto*

	Media 2019	Media 2020	Media gen-lug 2021
Mobilità attiva	24,1	33,2	29,4
Mobilità privata (auto e moto)	65,4	62,0	64,4
Mobilità pubblica e intermodale	10,6	4,9	6,1
Totale	100,0	100,0	100,0
Tasso di mobilità sostenibile	34,7%	38,1%	35,5%

* Le elaborazioni si riferiscono alla mobilità sia feriali che festiva

Fonte: Osservatorio Audimob - Isfort

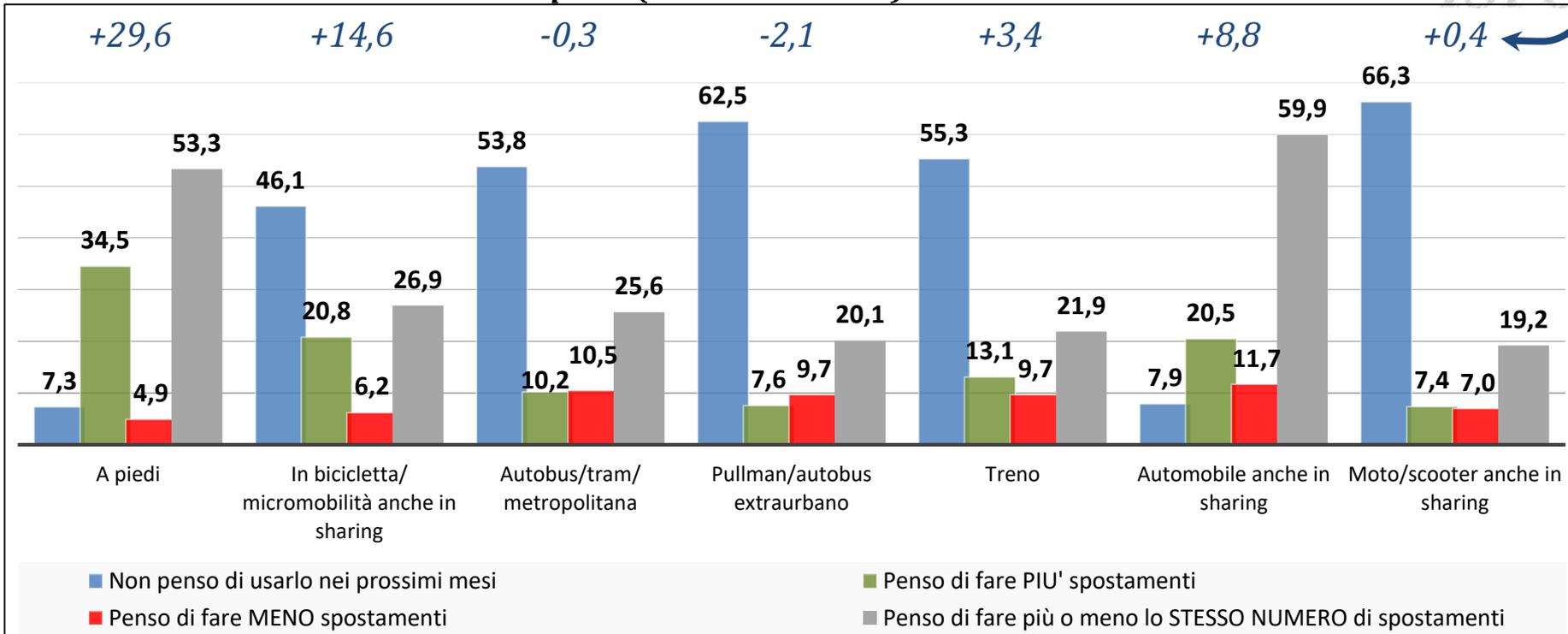
Key points

- la domanda di mobilità complessiva è in forte e accelerata ripresa: +22,2% gli spostamenti tra settembre-ottobre e gennaio-marzo, ma il livello resta un po' inferiore alla media 2019
- cresce il medio e lungo raggio: +68% i passeggeri*km tra settembre-ottobre e gennaio-marzo
- nel primo semestre **non si modificano** i pesi delle **motivazioni** di mobilità rispetto al 2020 (riduzione lavoro e studio in confronto al pre-Covid)
- nella ripartizione modale **cresce l'auto a scapito della mobilità attiva, il trasporto pubblico è ancora molto basso**
- di conseguenza il **tasso di mobilità sostenibile torna a diminuire**

Propensioni d'uso positive per la mobilità attiva e per l'auto, molto meno per i mezzi pubblici

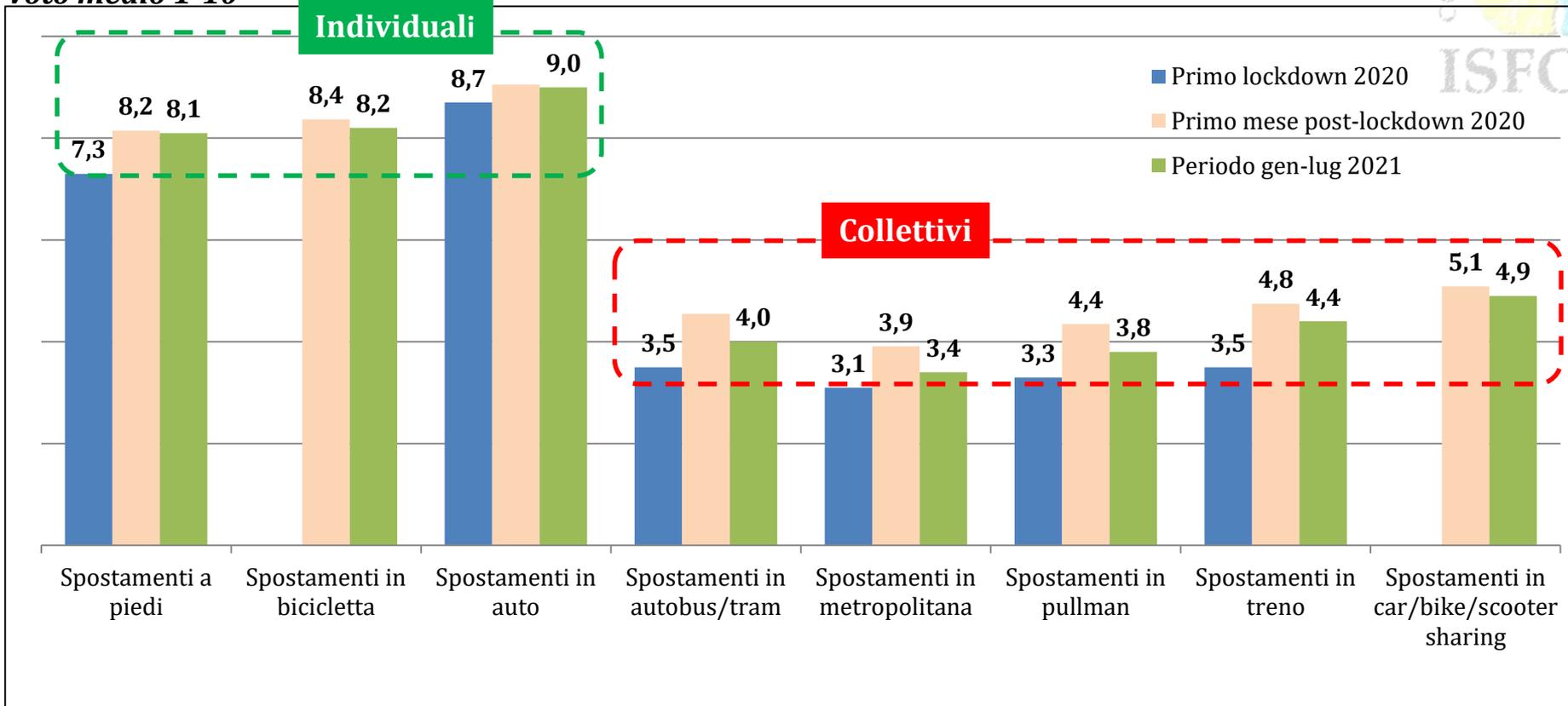
Previsione di utilizzo dei mezzi di trasporto (rilevazione 2021)

Differenza PIU' - MENO



Non si alza la percezione di sicurezza per i mezzi pubblici

Voto medio 1-10



Sommario



1 COME STA CAMBIANDO IL MODELLO DI DOMANDA

2 FOCUS SETTORIALI E TEMATICI (spunti sintetici)

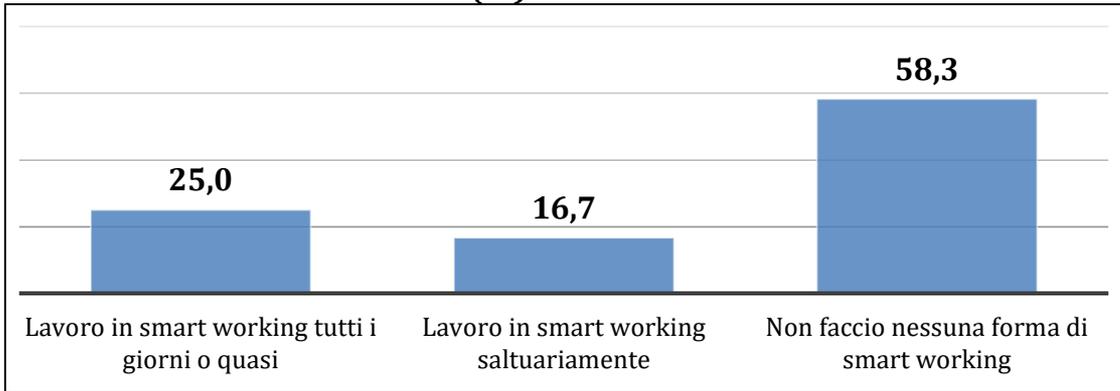
3 LINEE DI PROSPETTIVA

Guardiamo qualche dato, tra luci e ombre

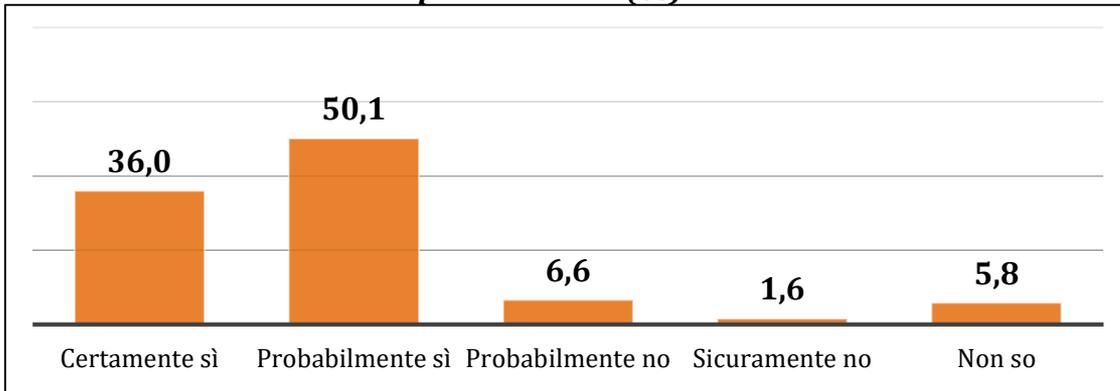
1. Il lavoro da remoto
2. Il parco auto
3. La filiera dell'elettrico
4. Il mercato della bicicletta
5. Il trasporto pubblico
6. La sicurezza stradale

Lo smart working si struttura e impatta sul modello di mobilità

Posizione attuale dei lavoratori (%)



Posizione dei lavoratori nei prossimi mesi (%)



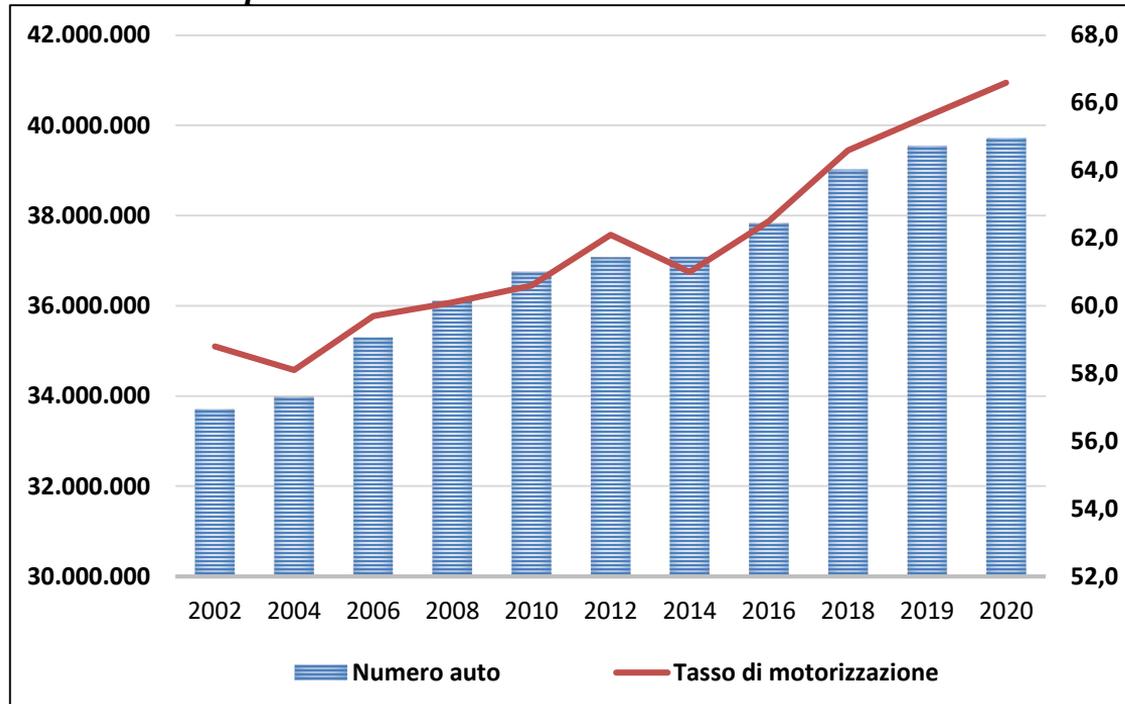
Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort, ott-dic 2020

Key points

- Attualmente sono circa **4 mln i lavoratori da remoto** (6,6 mln durante il primo lockdown, 570mila nel 2019) e saliranno a 4,4 mln nel post-emergenza (Osservatorio Politecnico di Milano)
- I dati Audimob confermano la penetrazione dello SW: 42% dei lavoratori intervistati (fine 2020) che per **la maggior parte rimarranno in posizione da remoto**
- Il **20% vorrebbe lo SW tutti i giorni**, il **30% saltuariamente**, il 37% preferisce lavorare in presenza
- Gli smart workers esprimono una **domanda di mobilità molto più bassa** rispetto agli altri lavoratori
- Gli smart workers **si muovono di più a piedi o in bici** (40% di spostamenti, 22% tra gli altri lavoratori) e di meno in auto; per i mezzi pubblici li usano molto di meno i continui, un po' meno i saltuari

Continuano i trend di espansione e di invecchiamento del parco auto

L'evoluzione del parco auto e del tasso di motorizzazione*



* Numero di auto ogni 100 abitanti

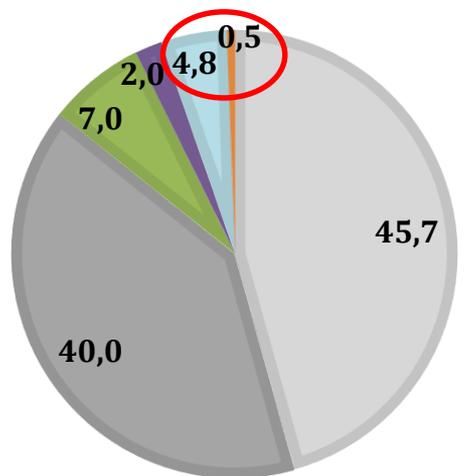
Fonte: elaborazioni Isfort su dati ACI e Istat

Key points

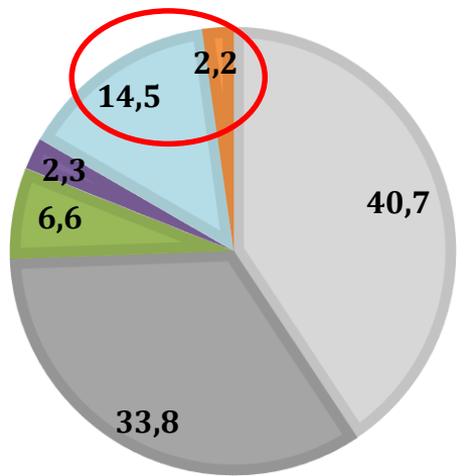
- Il parco autoveicoli è **cresciuto anche nel 2020** e sfiora ormai i 40 mln di veicoli
- Il **tasso di motorizzazione è salito a 66,6** auto ogni 100 abitanti (65,6 nel 2019) e si conferma nettamente il più alto in Europa tra i grandi Paesi
- Le **immatricolazioni sono invece crollate** a meno di 1,5 mln nel 2020 (-26% rispetto al 2019) e nei primi 10 mesi del 2021 sono ancora al -20% dello stesso periodo 2019
- L'**età media** della auto nel 2020 è di **11,8 anni** (+0,4 rispetto al 2019)
- Sono presenti ancora **12 mln di auto** con standard emissivo **pari o inferiore a Euro 3** (30% del totale, 42% al Sud)

Lo sviluppo della filiera dell'elettrico

Parco auto per alimentazione (% 2020)



Auto immatricolate per alimentazione (% 2020)



■ Benzina ■ Gasolio ■ GPL
■ Metano ■ Ibrido ■ Elettrico

■ Benzina ■ Gasolio ■ GPL
■ Metano ■ Ibrido ■ Elettrico

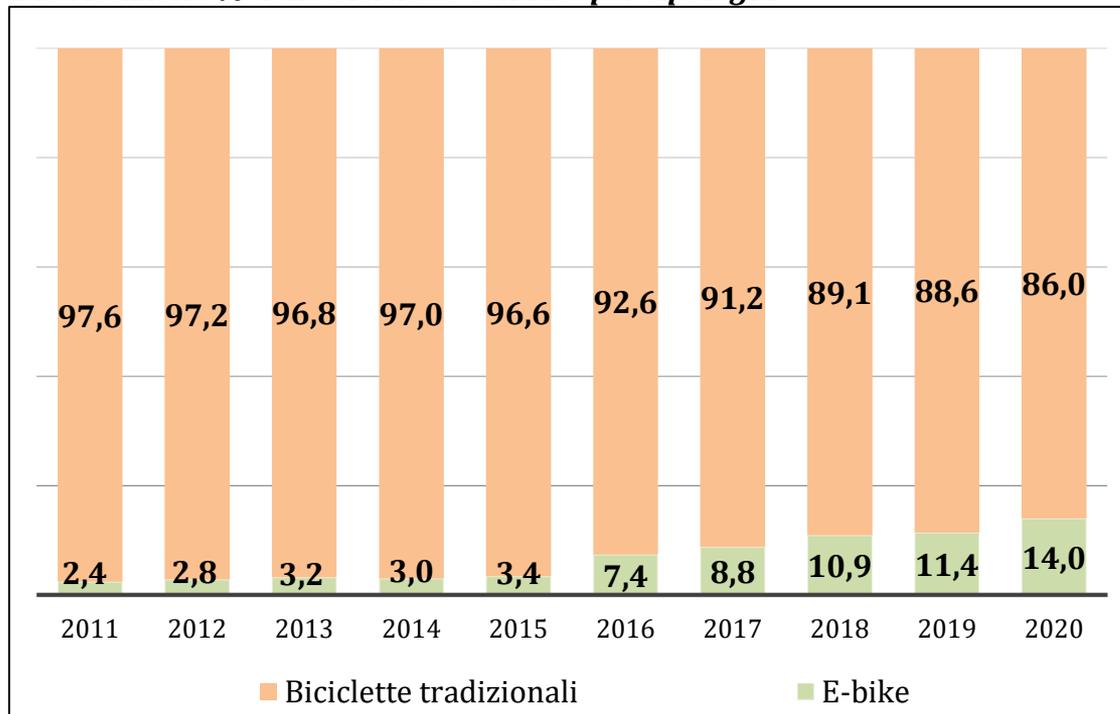
Fonte: elaborazioni Isfort su dati ACI

Key points

- Il parco è ancora dominato dalle alimentazioni tradizionali (oltre il 95% benzina+gasolio), ma **nel 2020 elettrico+ibrido hanno rappresentato il 16,7% delle nuove auto**
- Da febbraio 2021 le auto ibride hanno una quota di mercato superiore al gasolio (fonte ANFIA)
- A fine giugno 2021 si registrano quasi **85mila auto full electric (+57% rispetto a fine 2020)**
- Rispetto ai principali Paesi europei **l'Italia è leader per la vendita di auto ibride HEV, ma è in ritardo nel segmento plug-in e nel full electric**
- Sulla **rete di ricarica a giugno 2021** si registravano oltre 23mila punti **(+20,4% rispetto a dicembre 2020)**, ma nel confronto europeo **la capillarità della rete è ancora bassa** (10 volte inferiore ai Paesi Bassi)

L'ulteriore espansione del mercato della bicicletta

Distribuzione % delle biciclette vendute per tipologia



Key points

- La filiera industriale della bicicletta è composta in Italia da circa **2.900 imprese** (dai produttori di macchine industriali fino ai distributori), con volumi di fatturato pari a **9 miliardi di euro** e un'occupazione di **17.000 addetti** (Report della Banca Ifis)
- **Nel 2020 sono state vendute in Italia poco più di 2 milioni di biciclette** - di cui 280mila e-bike pari al 14% del totale (erano appena il 3,5% nel 2015) -, ovvero il 17% in più rispetto al 2019 (+14% le bici tradizionali, +44% le bici elettriche) (Fonte ANCMA)
- Nei primi sei mesi del 2021 sono state già vendute 157.000 e-bike (+12% rispetto allo stesso periodo del 2020)
- **Per il biennio 2021-2022 il 48% delle aziende produttrici di bici e componentistica prevede un'ulteriore crescita dei ricavi**, il 42% prevede stabilità e solo il 10% una riduzione

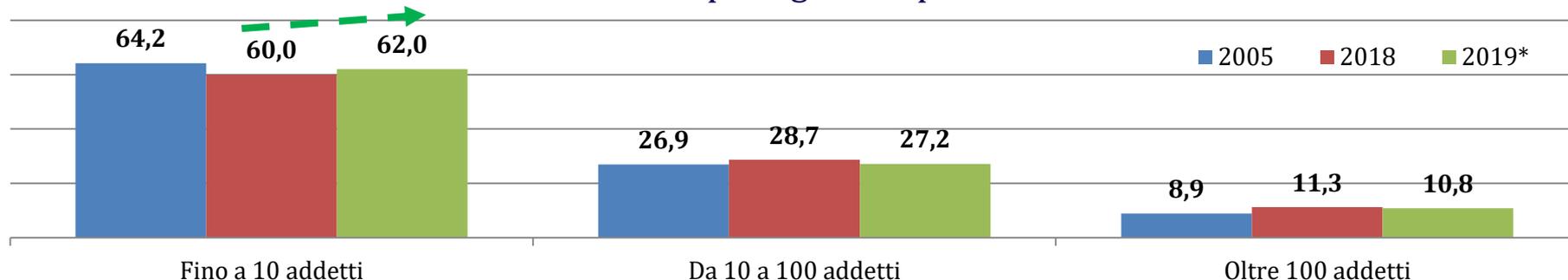
Si è arrestato il processo di ristrutturazione industriale del TPL?



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

	2005	2018	2019(*)	Var. % 2018-2019(*)
Numero aziende	1.200	870	906	+4,1
Numero addetti	87.518	81.038	80.555	-0,6
Numero autobus	45.691	43.967	44.162	-0,4

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

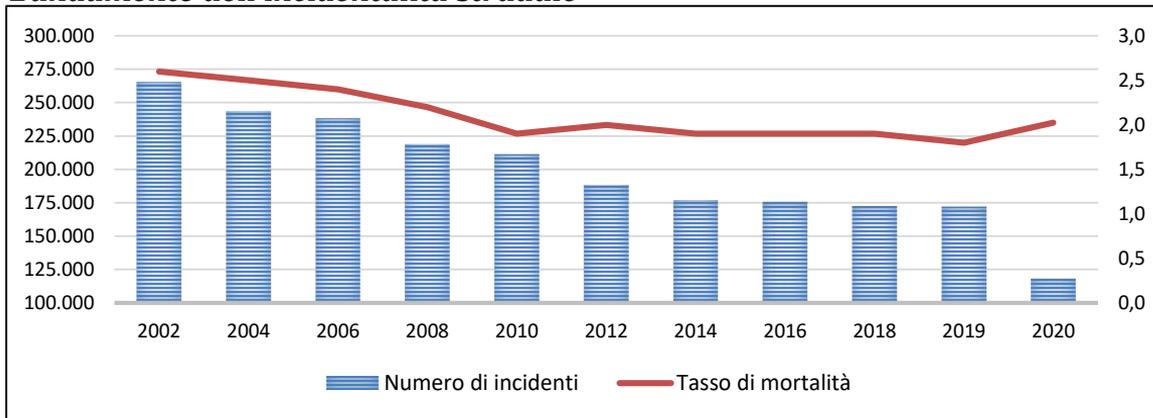


(*) Dati non definitivi

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati del Conte Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2018-2019

L'effetto positivo della pandemia sull'incidentalità stradale

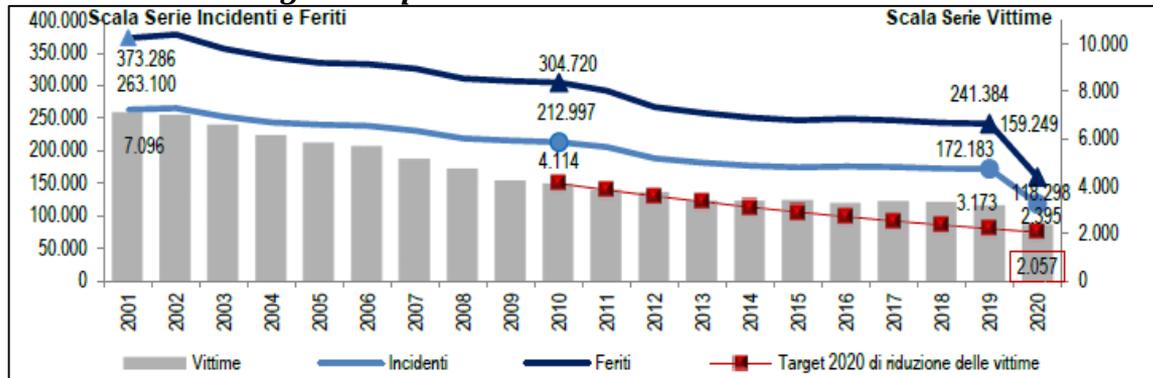
L'andamento dell'incidentalità stradale



Key points

- Nel **2020** poco meno di **120.000 incidenti** stradali (-30% rispetto al 2019, per effetto del crollo del traffico veicolare); **2.395 le vittime (-24,5%)** e **159.249 i feriti (-34%)**; il **tasso di mortalità** degli incidenti è **tuttavia risalito** a 2 decessi ogni 100 sinistri contro l'1,8 registrato nel 2019 e negli ultimi anni
- **Il target europeo di riduzione delle vittime della strada si è avvicinato** rispetto agli anni precedenti, ma resta ancora distante di circa il 15%
- I **pedoni deceduti** per incidenti stradali nel 2020 sono stati **409**, ovvero il **17,1% del totale** in linea con la quota degli ultimi anni
- Il tasso di **mortalità per incidenti stradali** dell'Italia, pari nel 2020 a 40,1, è **in linea con la media UE**, ma superiore a quello dei maggiori Paesi (in particolare Regno Unito e Germania); nel 2020 è tuttavia sceso in misura maggiore

La distanza dal target europeo



Sommario



1 COME STA CAMBIANDO IL MODELLO DI DOMANDA

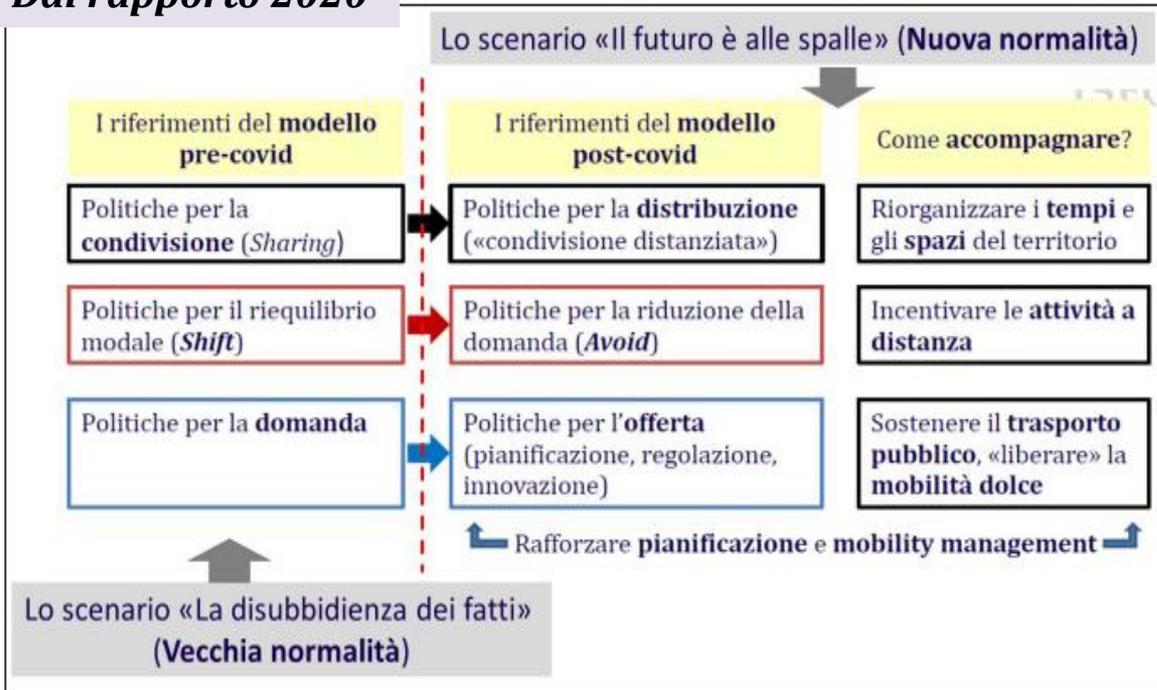
2 FOCUS SETTORIALI E TEMATICI (spunti sintetici)

3 LINEE DI PROSPETTIVA

Dove eravamo rimasti: il crinale stretto fra «vecchia» e «nuova» normalità



Dal rapporto 2020



Nella «nuova normalità» si affermano **nuovi paradigmi** (distribuzione dei flussi, riduzione della domanda, maggiore esigenza di una buona pianificazione/regolazione) che aprono **prospettive potenziali molto positive** per i cittadini:

- mobilità ottimizzata e meglio articolata (a parità di esigenze soddisfatte)
- meno “ore di punta” e congestione
- meno inquinamento, più sicurezza, più qualità diffusa e per tutti

Ma come si è visto lo scenario che sembra profilarsi nell'attuale congiuntura è meno positivo.

Siamo prigionieri del passato?

Uno scenario oggi più robusto per governare “le transizioni” verso un nuovo paradigma di mobilità sostenibile



Le opportunità

- ✓ L'emergenza pandemica non è finita, ma lo **scenario sanitario è oggi migliore** di un anno fa (campagna di vaccinazione molto avanzata in Italia)
- ✓ L'accelerazione dell'Europa nella **lotta al cambiamento climatico**: dal Green Deal al pacchetto «Fit for 55»
- ✓ **La forza d'urto del «PNRR dei trasporti»**: quasi 55 mld di risorse per la transizione ecologica/digitale e un pacchetto di **riforme** per l'attuazione degli **investimenti** e il miglior funzionamento del sistema

La sfida

- ✓ Promuovere un'idea più complessa di “mobilità sostenibile”: ai pilastri tradizionali della sostenibilità ambientale, sociale ed economica si aggiungono i **nuovi obiettivi di innovazione** (transizione digitale), **inclusione** e **resilienza**

Punti per rafforzare l'agenda delle politiche nel percorso già avviato delle transizioni

- ✓ Promuovere la **pianificazione strategica urbana di prossimità**, dal basso, partendo dalla conoscenza capillare del territorio e rafforzare la figura e il ruolo del mobility manager
- ✓ Restituire **centralità al trasporto pubblico** nei processi di innovazione e nella transizione digitale (**prospettiva MaaS**)
- ✓ Attivare costanti campagne di formazione e **sensibilizzazione alla mobilità sicura**, in particolare tra i più giovani
- ✓ Tutelare e **migliorare il decoro urbano**, destinando maggiori risorse allo scopo
- ✓ **Diffondere e valorizzare le best practices** in tema di mobilità sostenibile

18° Rapporto sulla mobilità degli italiani

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

Carlo Carminucci

Con il contributo scientifico di

ROMA 17/11/2021



AGENS

Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi



ASSTRA
ASSOCIAZIONE
TRASPORTI