

17° RAPPORTO SULLA MOBILITA' DEGLI ITALIANI

*aggiornamenti a cura di Carlo Carminucci
Direttore della Ricerca di Isfort*

Roma, 9 marzo 2021

Sommario



1 LE DINAMICHE DELLA DOMANDA

2 I FOCUS SETTORIALI

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)
- 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 **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)
- 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 per assicurare la lettura in continuità delle serie storiche. I dati del 2020 sono provvisori e consolidati al 31 ottobre.

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

I punti di cesura rispetto alle tendenze pre-Covid

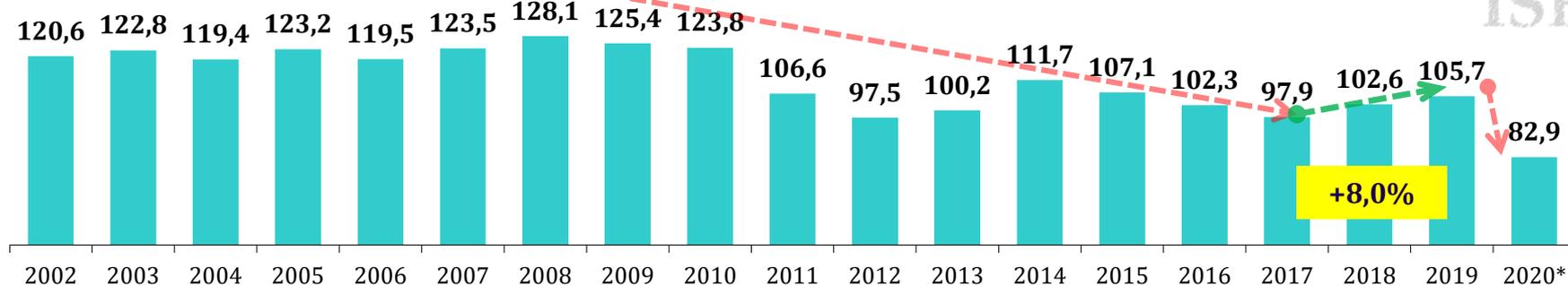
1. La riduzione dei **volumi** di mobilità
2. La concentrazione spaziale della domanda e il peso crescente della **prossimità**
3. La contrazione della mobilità per lavoro e studio, a vantaggio delle **componenti meno sistematiche** della domanda (in particolare la gestione familiare)
4. Il grande balzo della **mobilità dolce**, a scapito soprattutto della mobilità collettiva
5. Il brusco arresto del trend positivo di lungo periodo della **mobilità «di scambio»**

Le fragilità strutturali che persistono

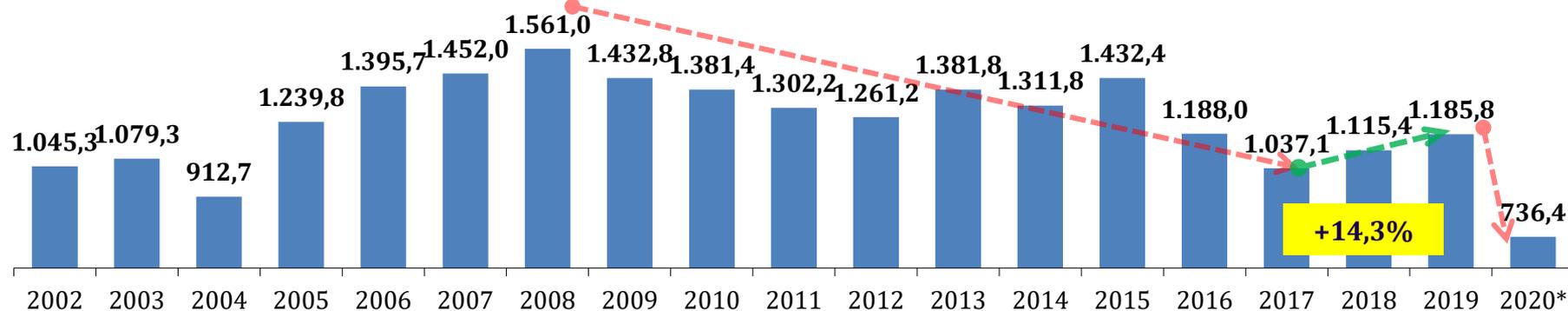
- ❑ Livelli ancora molto bassi del **tasso di mobilità sostenibile**, nonostante un piccolo recupero nel 2020
- ❑ Allo stesso tempo **divari territoriali** nel tasso di mobilità sostenibile che continuano a crescere, soprattutto tra grandi città e centri minori
- ❑ Sempre molto alte le differenze negli indici di **soddisfazione percepita** tra mezzi individuali e mezzi collettivi

1) La domanda di mobilità in ripresa prima della pandemia...

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



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



* Dati provvisori al 31/10/2020

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



	Media 2019	Lockdown (12 marzo - 3 maggio)	Primi cinque mesi post-restrizioni (18 maggio-15 ottobre)	Media 2020 al 31/10	Copertura sul target 2019 al 31/10/2020
Tasso di mobilità (%)	85	32	75	70	82%
Tasso di mobilità "di prossimità" (solo tragitti a piedi inferiori a 5 minuti) (%)	6	17	10	8	133%
Numero complessivo di spostamenti giornalieri (milioni)	106	34	87	83	78%
Numero complessivo di passeggeri*km giornalieri (milioni)	1.186	197	890	736	62%

2) 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	2019	2020 (al 31/10)
Prossimità (fino a 2 km)	38,6	32,4	39,9
Breve distanza (2-10 km)	42,5	42,7	41,4
Media distanza (10-50 km)	17,1	22,3	16,9
Lunga distanza (oltre 50 km)	1,8	2,6	1,8
Totale	100,0	100,0	100,0

Annotations: 81,1 (2001), 75,1 (2019), 81,3 (2020) are indicated in red boxes with brackets connecting the 'Prossimità' and 'Breve distanza' rows.

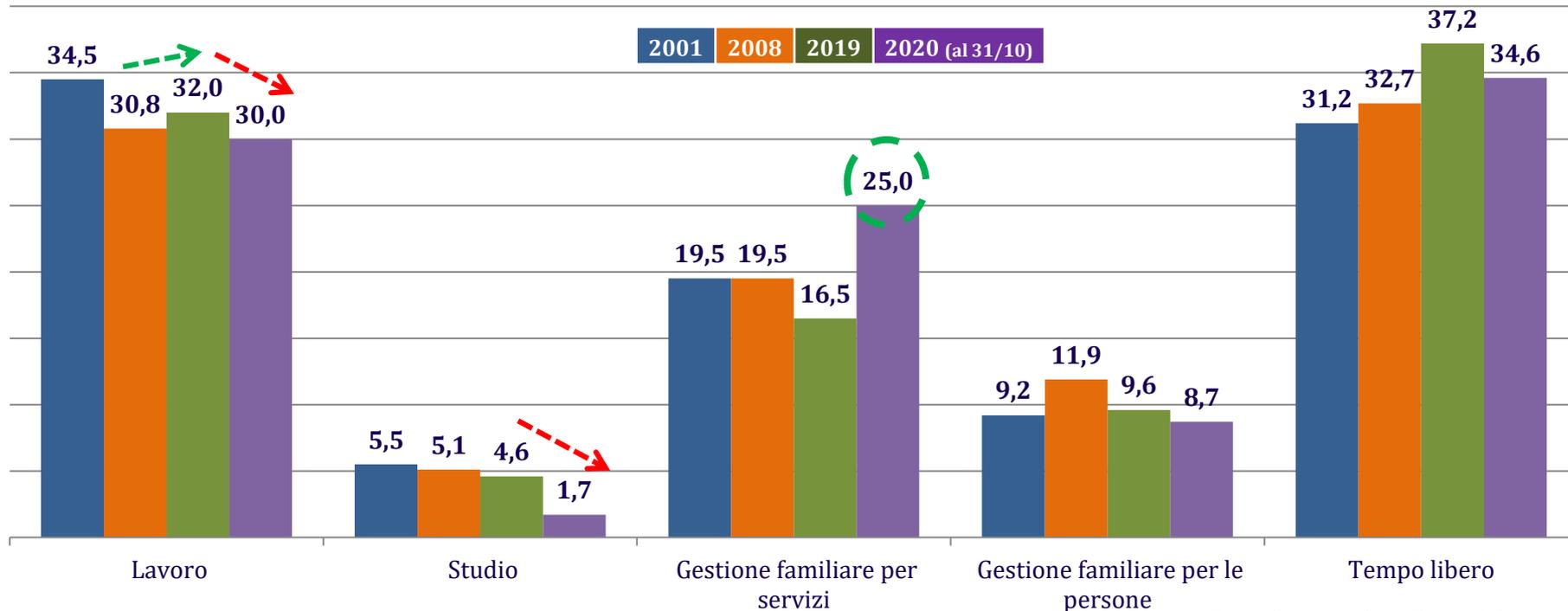
Distribuzione % degli spostamenti urbani ed extraurbani per classi di tempo (2020, al 31/10)

	Fino a 15 minuti	Da 16 a 30 minuti	Da 31 a 60 minuti	Oltre 60 minuti	Totale
Urbani	70,6	21,3	6,7	1,4	100,0
Extraurbani	27,1	40,0	25,8	7,1	100,0
Totale	59,4	28,2	11,6	2,8	100,0

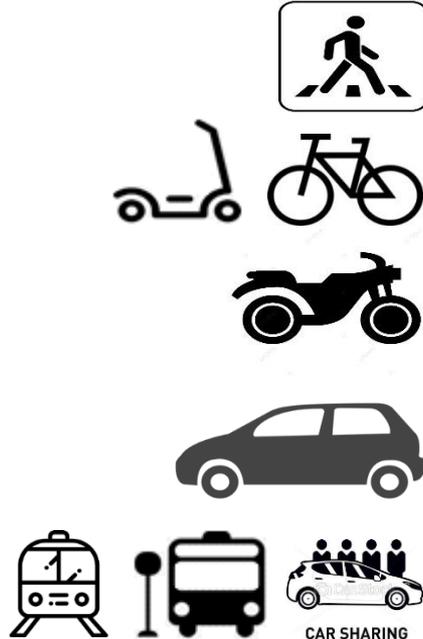
Annotations: The 'Urbani' row is highlighted with a red dashed border.

3) Le motivazioni di mobilità: la crescita della gestione familiare durante la pandemia

Distribuzione % degli spostamenti per motivazione



4) La forte avanzata della mobilità dolce, la crisi del trasporto collettivo

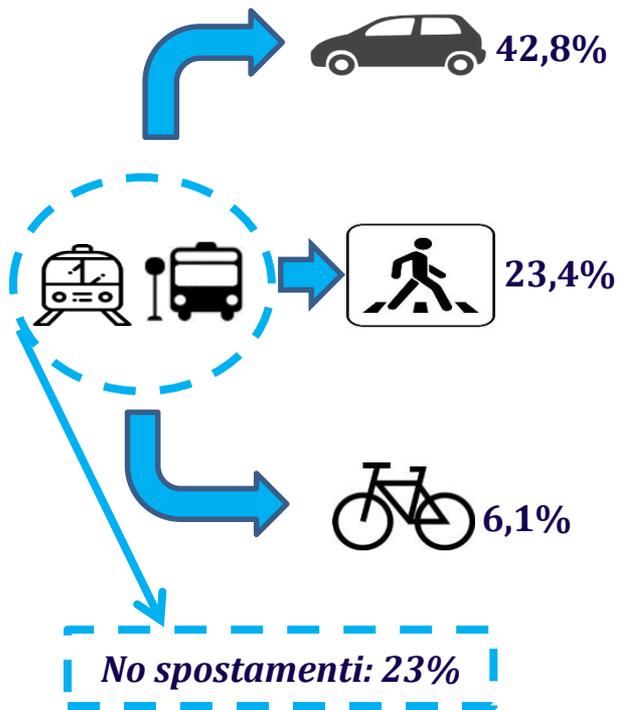


	2008	2018	2019	2020 (al 31/10)
Pedestrian	17,5	23,7	20,8	28,9
Scooter	3,6	4,3	3,3	3,8
Bicycle	4,5	3,1	2,6	2,8
Motorcycle	63,9 (7,6)	59,2 (12,3)	62,5 (8,5)	59,0 (8,5)
Car	10,2	9,7	10,8	5,4
Train				
Bus				
CAR SHARING				
Total	100	100	100	100

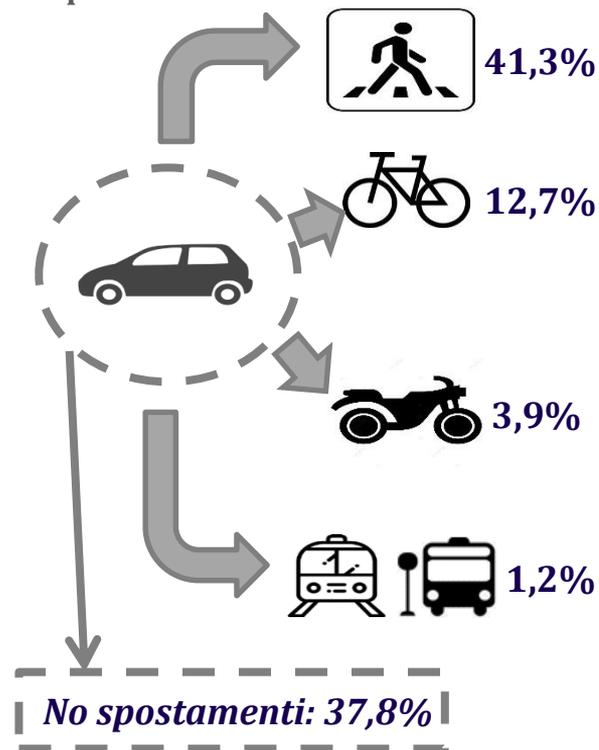
Fonte: Osservatorio Audimob - Isfort

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

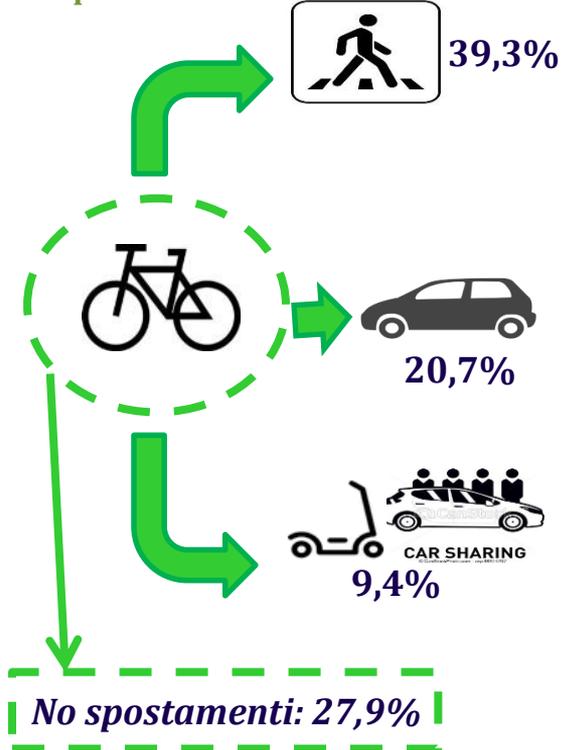
Chi non utilizza più il mezzo pubblico ora prende...



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



Chi non utilizza più la bicicletta ora prende...



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

% spostamenti intermodali (sul totale spostamenti motorizzati)



Il peso delle tipologie di combinazioni modali (val. %)(*)

	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

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

I punti di cesura rispetto alle tendenze pre-Covid

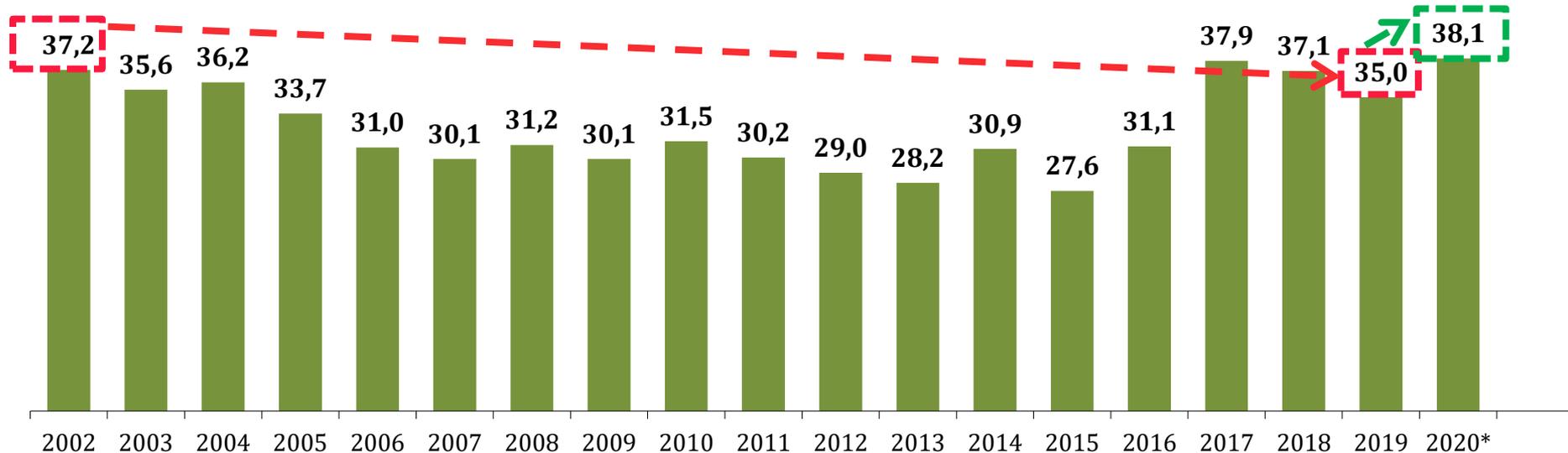
- ❑ La riduzione dei volumi di mobilità
- ❑ La concentrazione spaziale della domanda e il peso crescente della prossimità
- ❑ La contrazione della mobilità per lavoro e studio, a vantaggio delle componenti meno sistematiche della domanda (in particolare la gestione familiare)
- ❑ Il grande balzo della mobilità dolce, a scapito soprattutto della mobilità collettiva
- ❑ Il brusco arresto del trend positivo di lungo periodo della mobilità «di scambio»

Le fragilità strutturali che persistono

1. Livelli ancora molto bassi del **tasso di mobilità sostenibile**, nonostante un piccolo recupero nel 2020
2. Allo stesso tempo **divari territoriali** nel tasso di mobilità sostenibile che continuano a crescere, soprattutto tra grandi città e centri minori
3. Sempre molto alte le differenze negli indici di **soddisfazione percepita** tra mezzi individuali e mezzi collettivi

1) Il “tasso di mobilità sostenibile”: la dinamica negativa nel breve e nel lungo periodo, la parziale risalita nel 2020

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

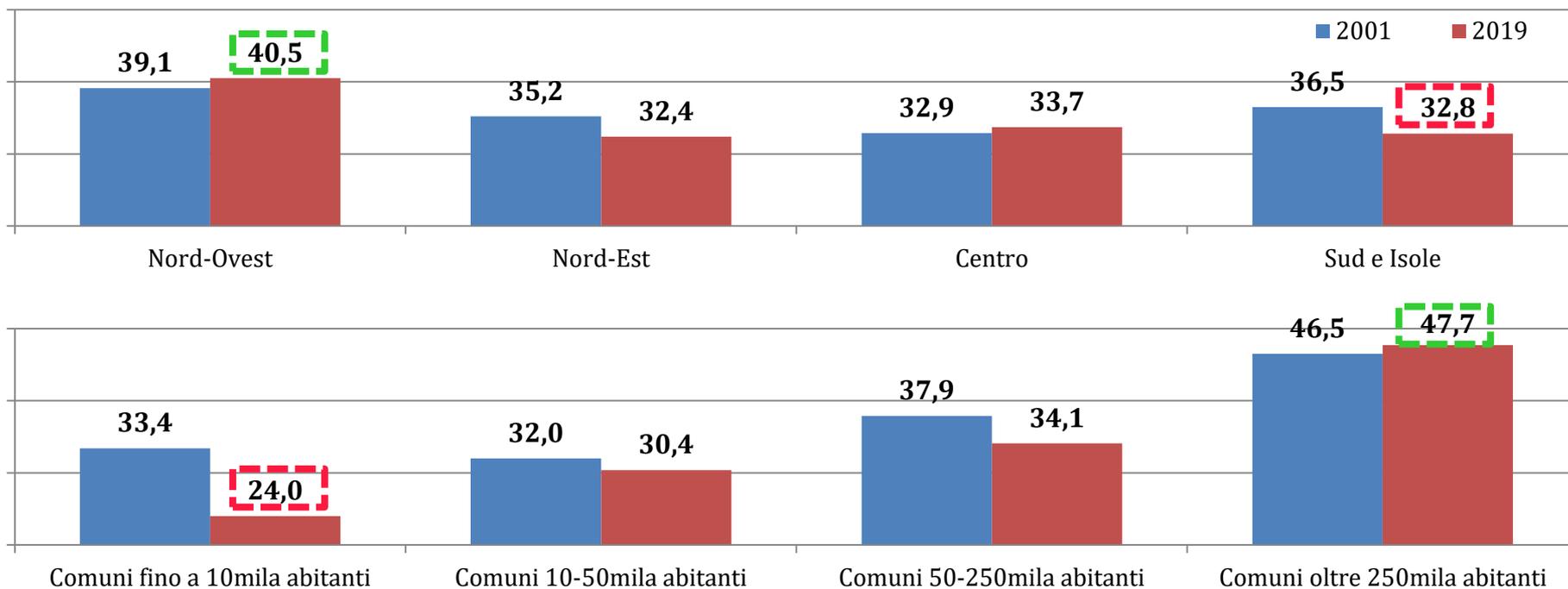


* Dati provvisori al 31/10/2020

Fonte: Osservatorio Audimob - Isfort

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

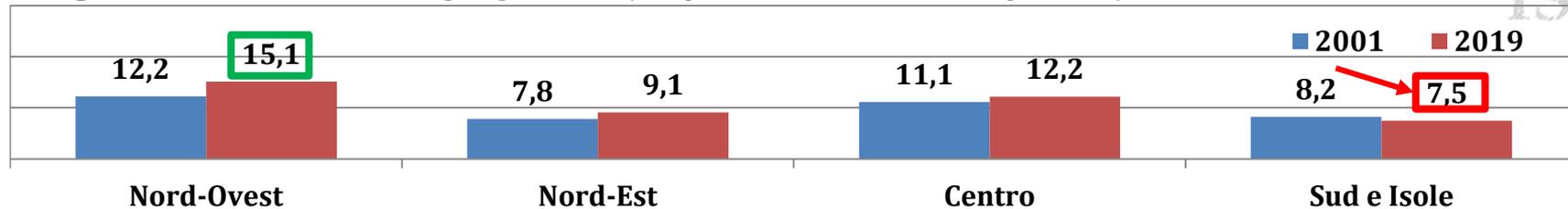
Tasso di mobilità sostenibile
(% di spostamenti con mezzi pubblici, a piedi e in bicicletta)



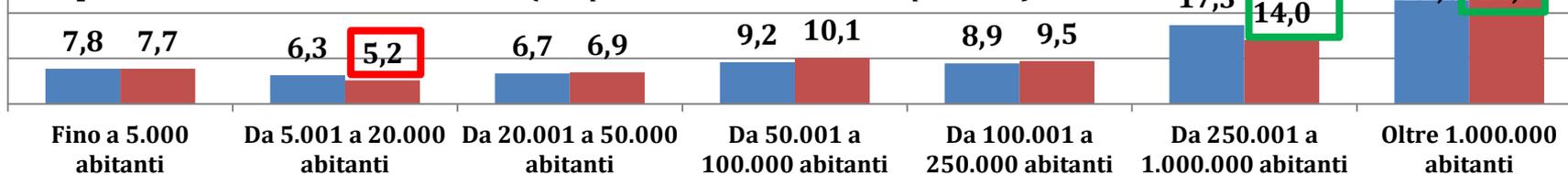
... e una serie di fratture territoriali anche più ampie nella diffusione del trasporto pubblico



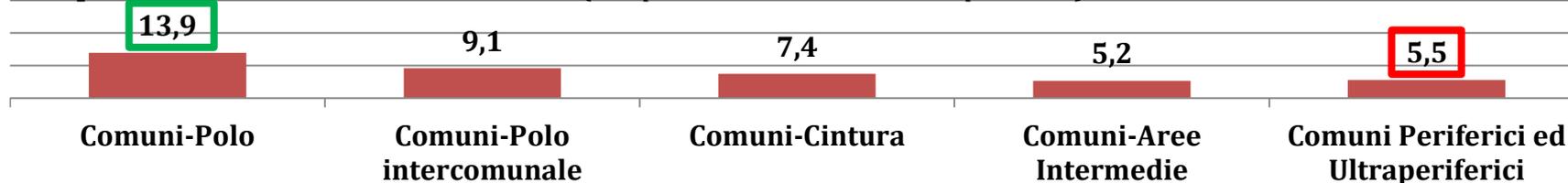
Rispetto alle circoscrizioni geografiche (% spostamenti con i mezzi pubblici)



Rispetto alla dimensione urbana (% spostamenti con i mezzi pubblici)

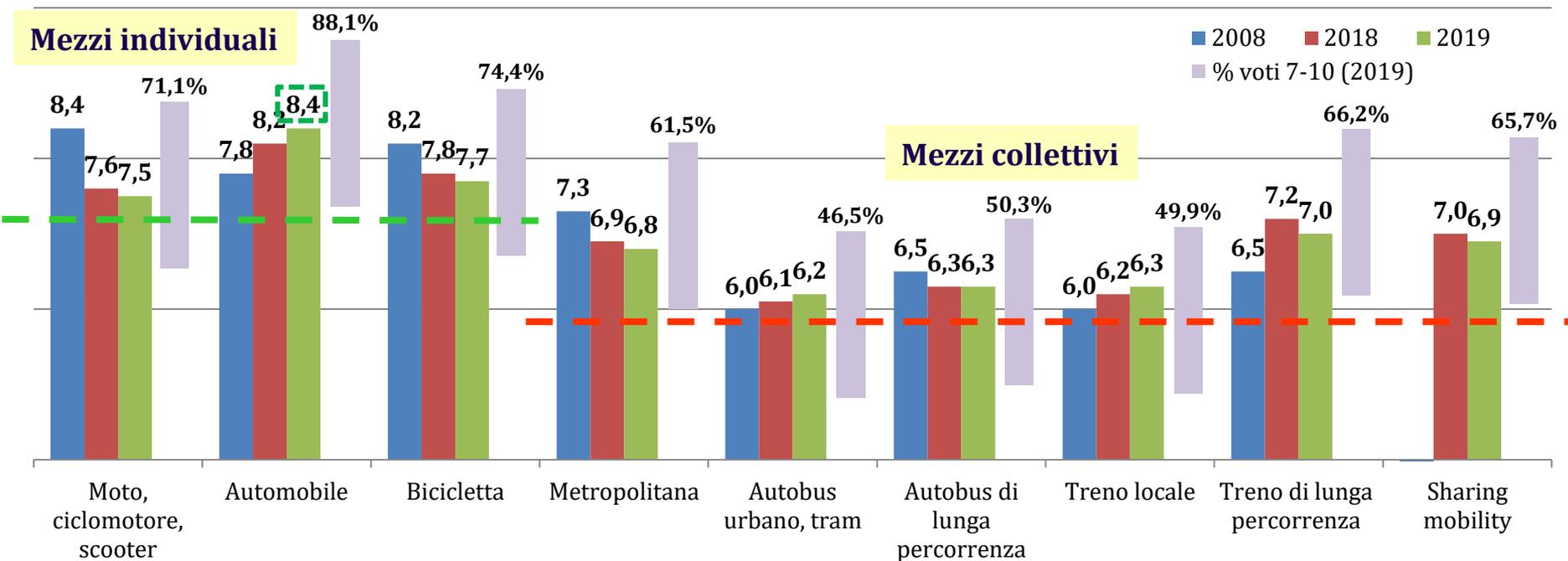


Rispetto all'accessibilità territoriale (% spostamenti con i mezzi pubblici)



3) I persistenti gap 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



Sommario

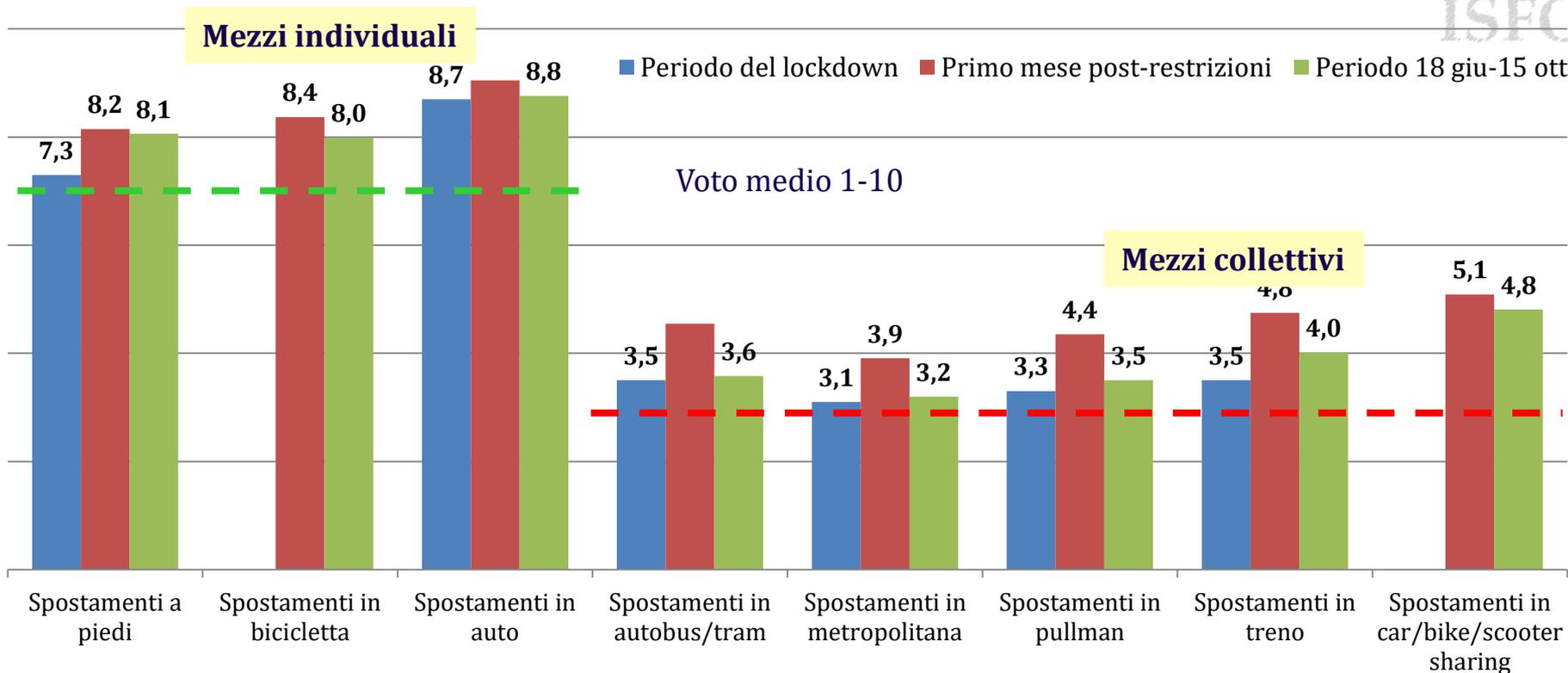


1 LE DINAMICHE DELLA DOMANDA

2 I FOCUS SETTORIALI

3 LINEE DI PROSPETTIVA

Perché non si prende il mezzo pubblico? Il fattore dominante nell'era della pandemia, ovvero la paura del contagio

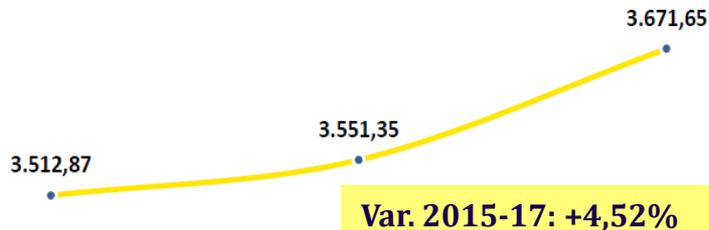


Il processo graduale di miglioramento delle performance del trasporto pubblico locale

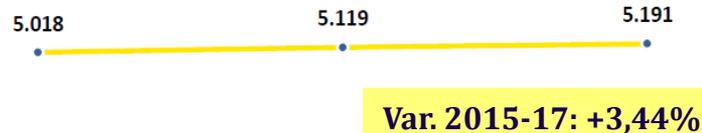
Corse*km (milioni)



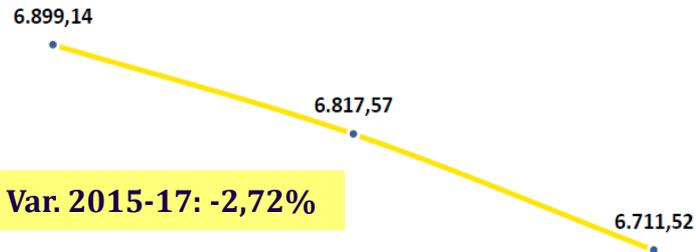
Ricavi da traffico (milioni di euro)



Passeggeri trasportati (milioni)



Corrispettivi di servizio (milioni di euro)



Numero addetti

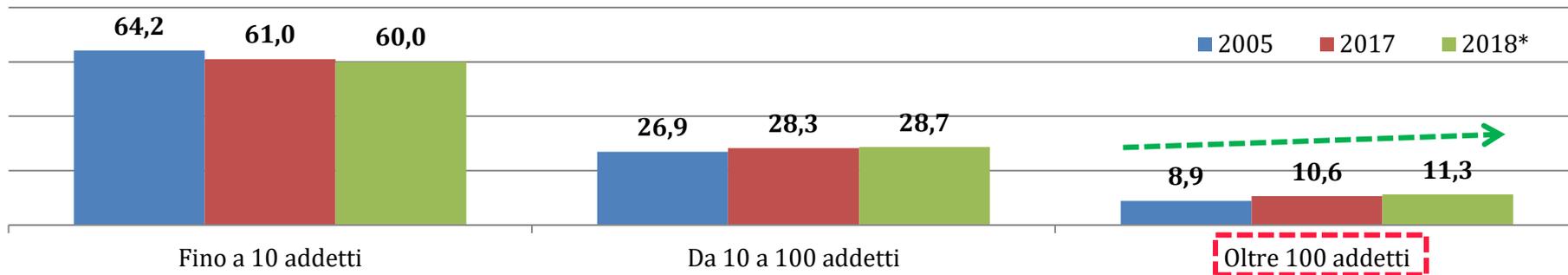


Continua la lenta ristrutturazione industriale del settore del TPL su gomma (meno aziende, un po' più grandi)

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

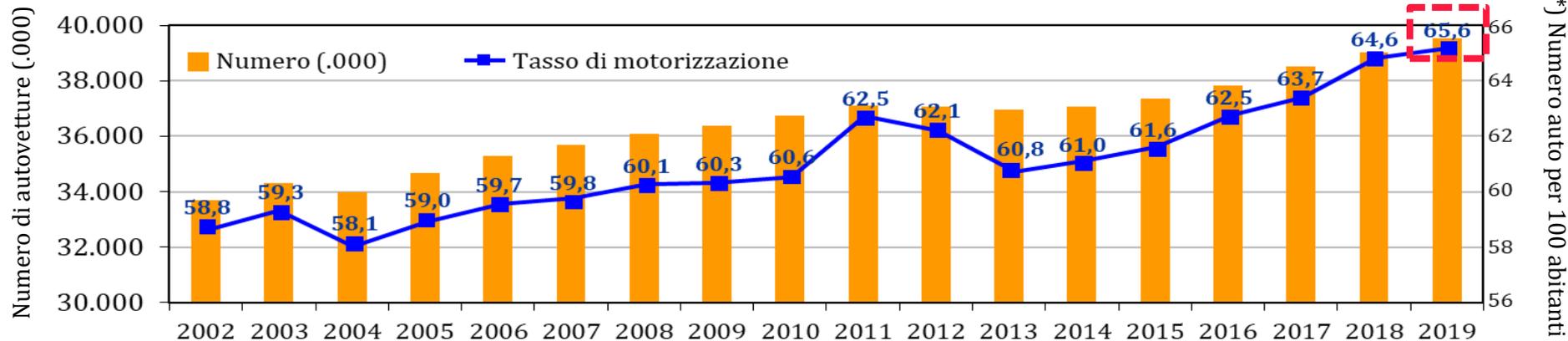
	2005	2017	2018 ^(*)	Var. % 2005-2018 ^(*)
Numero aziende	1.200	914	870	-27,5
Numero addetti	87.518	81.416	81.038	-7,4
Numero autobus	45.691	44.739	43.967	-3,8

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. Crollo delle immatricolazioni, come prevedibile, nel 2020 (-26%)

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

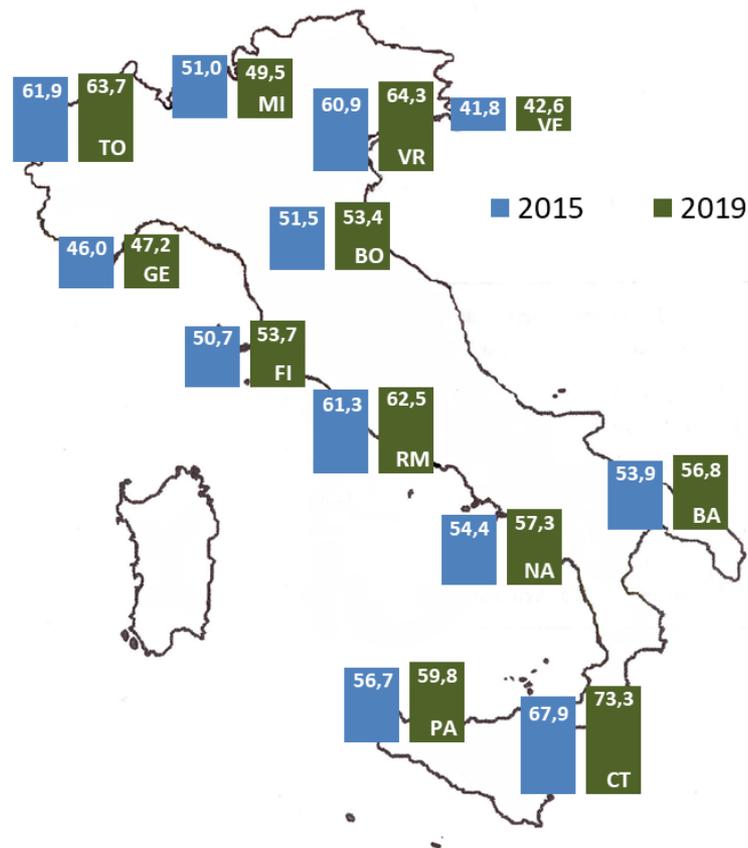


	2010	2017	2018	2019	Var. % 2018-2019	Var. % 2010-2019
Parco auto (v.a. e var. %)	36.751.311	38.520.321	39.018.170	39.545.232	+1,4	+7,6

	2017	2018	2019	2020	Var. % 2019-2020
Immatricolazioni auto (v.a. e var. %)	1.994.407	1.945.120	1.949.554	1.440.357	-26,1

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	+1,2
Milano	51,0	49,5	-1,5
Napoli	54,4	57,3	+2,9
Torino	61,9	63,7	+1,8
Palermo	56,7	59,8	+3,1
Genova	46,0	47,2	+1,2
Bologna	51,5	53,4	+1,9
Firenze	50,7	53,7	+3,0
Bari	53,9	56,8	+2,9
Catania	67,9	73,3	+5,4
Venezia	41,8	42,6	+0,8
Verona	60,9	64,3	+3,4

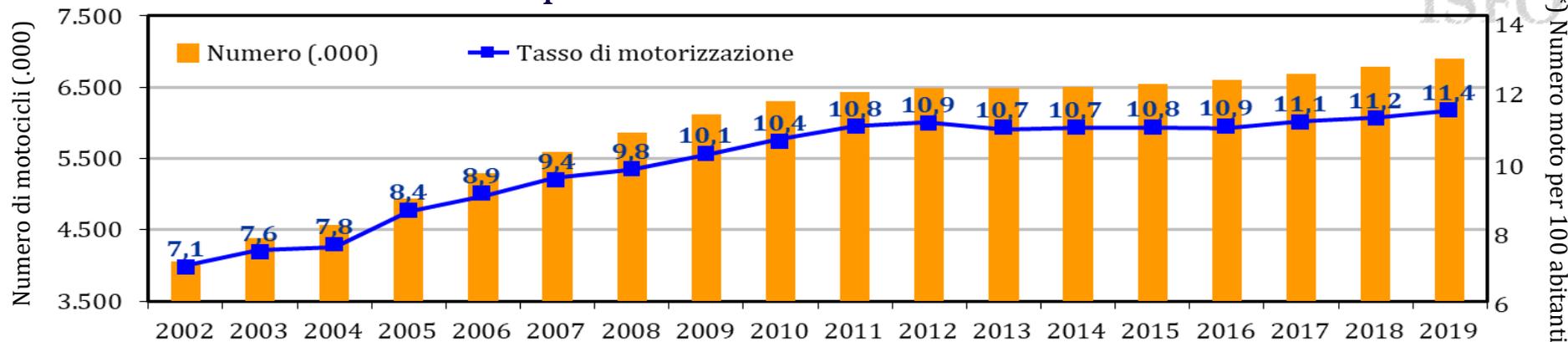


(*) Numero di autovetture ogni 100 abitanti

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Aci e Istat

La crescita lenta del parco moto e motocicli, con una sostanziale tenuta delle vendite nel 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	Var. % 2019-2020
Immatricolazioni moto (v.a. e var. %)	219.818	232.514	217.218	-6,4

La spinta dei veicoli elettrici nell'ultimo scorcio

- ❑ Nel 2020 (fonte ACI) sono state immatricolate 31.144 **auto elettriche** pure, contro le 10.616 del 2019 (+193%); allo stesso tempo le immatricolazioni delle auto ibride sono aumentate nel 2020 del +136% per l'ibrido-benzina e del +49% per l'ibrido-gasolio.
- ❑ Circa i **punti di ricarica elettrica**, secondo le stime di Motus-E a dicembre 2020 ne erano attivi circa 19.324 (erano 13.721 a inizio 2020, con un incremento del 40,8%), dislocati in circa 9.709 stazioni accessibili al pubblico (erano 7.203 a inizio 2020, con un incremento del 34,8%); resta tuttavia la distanza dai Paesi europei più avanzati nell'infrastrutturazione elettrica come la poco popolosa Norvegia (16.950 punti di ricarica), i Paesi Bassi (61.974), la Germania (43.776), il Regno Unito (36.500).
- ❑ Secondo le stime di ANCMA-Confindustria, la vendita di **biciclette a pedalata assistita** è aumentata del 20% nel 2020 (40.000 pezzi più).
- ❑ Nei servizi di **sharing mobility**, il 25% delle auto e il 95% degli scooter sono elettrici pur (dato 2019 dell'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility).



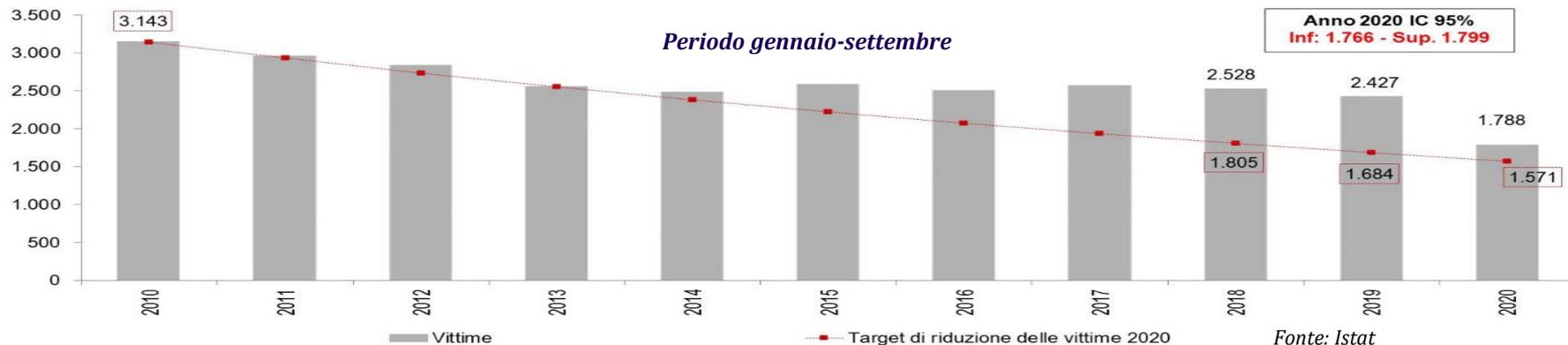
Il “nuovo mondo” dei monopattini, tra opportunità e paure

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
Totale	4.900	27.150

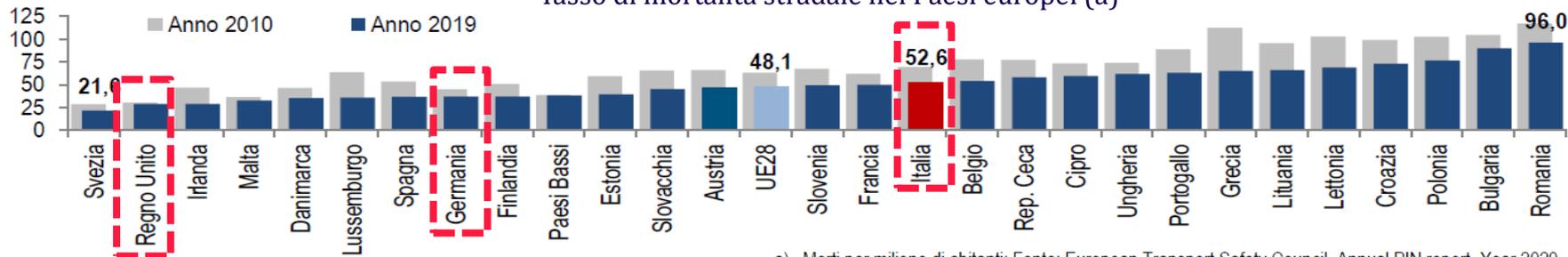
- ❑ **2 italiani 3 valutano favorevolmente** la diffusione dei monopattini per brevi tragitti in città
- ❑ Allo stesso tempo oltre **l'80%** degli intervistati ritiene che sia **necessario mettere regole molto stringenti** di utilizzazione per la sicurezza di tutti e per un'ordinata circolazione
- ❑ 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%)

Segnali di miglioramento nel quadro sempre critico dell'incidentalità stradale



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%). La stima preliminare per il 2020 (gen-set) è di 1.788 morti (-31,4% su gen-set 2019). 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).

Tasso di mortalità stradale nei Paesi europei (a)



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

Sommario



1 LE DINAMICHE DELLA DOMANDA

2 I FOCUS SETTORIALI

3 LINEE DI PROSPETTIVA

I driver di modifica dei comportamenti: un sistema complesso di fattori e di interazioni (possibile schema generale)



Fonte: Isfort

Le politiche nazionali per la mobilità: la valutazione dei cittadini

	Risorse disponibili	% cittadini d'accordo con le misure	% cittadini che conoscono le misure e 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

Quanto la contrazione della domanda di trasporto pubblico sperimentata nel 2020 pubblico sarà strutturale?

Fattori di influenza (pressione) sul mercato del trasporto pubblico, suddivisibili in tre macrogruppi

1. L'andamento generale della domanda di mobilità

- la **riduzione strutturale della domanda** per effetto dello smart working e delle altre attività che si continueranno a svolgere a distanza (conferenze/riunioni su piattaforma, teledidattica, acquisti on-line, servizi pubblici on-line)
- la possibile crescita della **domanda erratica** (tempo libero, lavoro in sede saltuario) in sostituzione a quella sistematica (lavoro in sede regolare), più difficile da catturare per il trasporto pubblico

2. L'atteggiamento specifico degli utenti del trasporto pubblico

- il difficile recupero della **clientela fidelizzata** (calo abbonamenti)
- L'innalzamento delle **aspettative** sulla qualità del servizio (da misurare)

3. Il trascinarsi degli effetti diretti della crisi sanitaria

- le **regole di distanziamento** a bordo mezzi potranno in una certa misura permanere ancora a lungo
- l'altissima percezione di **insicurezza da contagio** dei cittadini per il mezzo pubblico richiederà tempo per essere riassorbita

Lo sviluppo delle attività a distanza: l'incertezza sul futuro

(alcuni dati tratti da indagini recenti)

Le recenti pubblicazioni della **Banca d'Italia** (gennaio 2021) attestano che nel II° trimestre del 2020 hanno lavorato in smart working il 14% degli addetti nel privato e il 33% nella Pubblica Amministrazione.

Un'indagine **Istat** condotta a maggio 2020 su un campione di imprese dell'industria, del commercio e dei servizi indica in una percentuale dell'8,8% la quota di lavoratori da remoto durante i mesi di marzo-aprile (contro appena l'1,2% dei mesi di gennaio-febbraio), percentuale poi scesa al 5,3% alla fine delle restrizioni (maggio-giugno).

Uno studio dell'**Istat** pre-pandemia stimava in circa 7 milioni la platea potenziale di occupati che potrebbe lavorare da remoto ovvero circa il 30% del totale.

Secondo un'indagine **Isfort** condotta a settembre 2020 su un campione di residenti delle aree metropolitane e delle città con oltre 50mila abitanti:

- ❑ il 20% degli intervistati dichiara che rispetto alla fase pre-Covid-19 sta facendo “molti più” acquisti on-line e un altro 40% dichiara che ne sta facendo “un po' di più”
- ❑ 1 intervistato su 3 dichiara che sta facendo meno spostamenti per lavoro e tra questi poco più della metà perché sta lavorando in modalità smart working (principalmente tutti i giorni, oppure qualche volta a settimana o più occasionalmente)
- ❑ quasi 60% di quanti hanno un'occupazione esprimono una preferenza per il lavoro da remoto (sistematico o saltuario) a fronte di poco più del 35% che preferisce il lavoro in sede



Le sfide aperte per una rinnovata centralità del trasporto pubblico



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 la sfida per l’offerta di mobilità alternativa all’auto, incluso il TPL, è di accelerare sui processi di **innovazione, digitalizzazione, integrazione e pianificazione**

Alcune piste di lavoro significative per il trasporto pubblico, in un **quadro più complessivo di politiche integrate di mobilità sostenibile**:

1. il **piano dei tempi e degli spazi**: desincronizzazione e decentramento
2. la digitalizzazione e lo **sviluppo delle piattaforme Mobility-as-a-Service (Maas)**, con l’integrazione dei servizi e l’offerta di catene di modi sostenibili per gli spostamenti
3. (conseguentemente) la **costruzione di nuovi modelli di offerta** dei servizi di TPL, aderenti alle rinnovate esigenze della domanda, rafforzando le capacità di buona pianificazione e di incisivo mobility management

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**.