



# Politiche di mobilità e qualità dell'aria nelle 14 città e aree metropolitane 2017-2018



Roma, Auditorium Ferrovie dello Stato Italiane, mercoledì 17 aprile 2019



*Carlo Carminucci*  
*Direttore ricerca - ISFORT*

In collaborazione con



# Inquadramento e riferimenti metodologici

## L'Osservatorio sulle Politiche per la Mobilità Urbana Sostenibile (OPMUS)

- ✓ Nasce nel 2005 con l'obiettivo generale di sviluppare conoscenze e strumenti di supporto all'elaborazione, attuazione e valutazione delle politiche urbane per la mobilità sostenibile
- ✓ Attività realizzate negli anni: costruzione di indicatori di valutazione delle politiche, elaborazione di indirizzi per i Piani di mobilità, analisi di casi concreti nazionali/internazionali, animazione scientifica (workshop, seminari), newsletter (OPNews)
- ✓ Potenziali filoni «rinnovati» di indagine: le nuove aree di domanda riguardanti la mobilità attiva e di prossimità, gli sviluppi del welfare aziendale e scolastico, le forme emergenti di *loisir* e turismo urbano, i servizi della *sharing mobility*, la digitalizzazione e la connessa “mobilità come servizio”, la logistica urbana

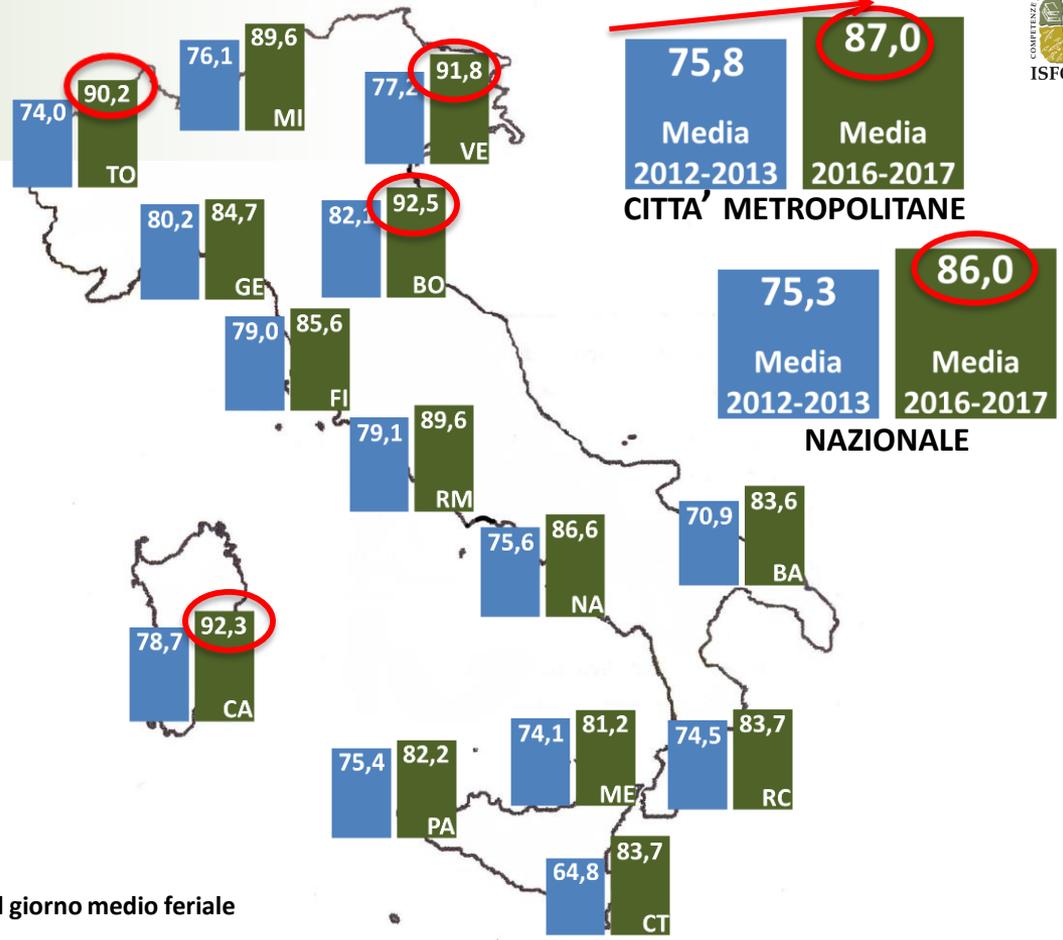
## L'indagine «Audimob» sui comportamenti di mobilità degli italiani

- ✓ Oltre 12.000 interviste annue (70% sistema CATI, 30% sistema CAWI) su un campione rappresentativo della popolazione italiana 14-80 anni; serie storica dal 2001
- ✓ Rileva tutti gli spostamenti effettuati nei giorni feriali, ad eccezione di quelli a piedi inferiori ai 5 minuti
- ✓ Estratti i dati relativi alle 14 Città metropolitane per gli anni 2012-2013 e 2016-2017 (oltre 4.000 interviste/anno)

# La dimensione quantitativa Il tasso di mobilità(\*)

## Key points

- ✓ Livello e andamento complessivo omogeneo a quello nazionale
- ✓ Valori più alti al Nord, ad eccezione di Cagliari
- ✓ In crescita in tutte le aree, in particolare a Catania, Torino, Venezia, Milano e Bari

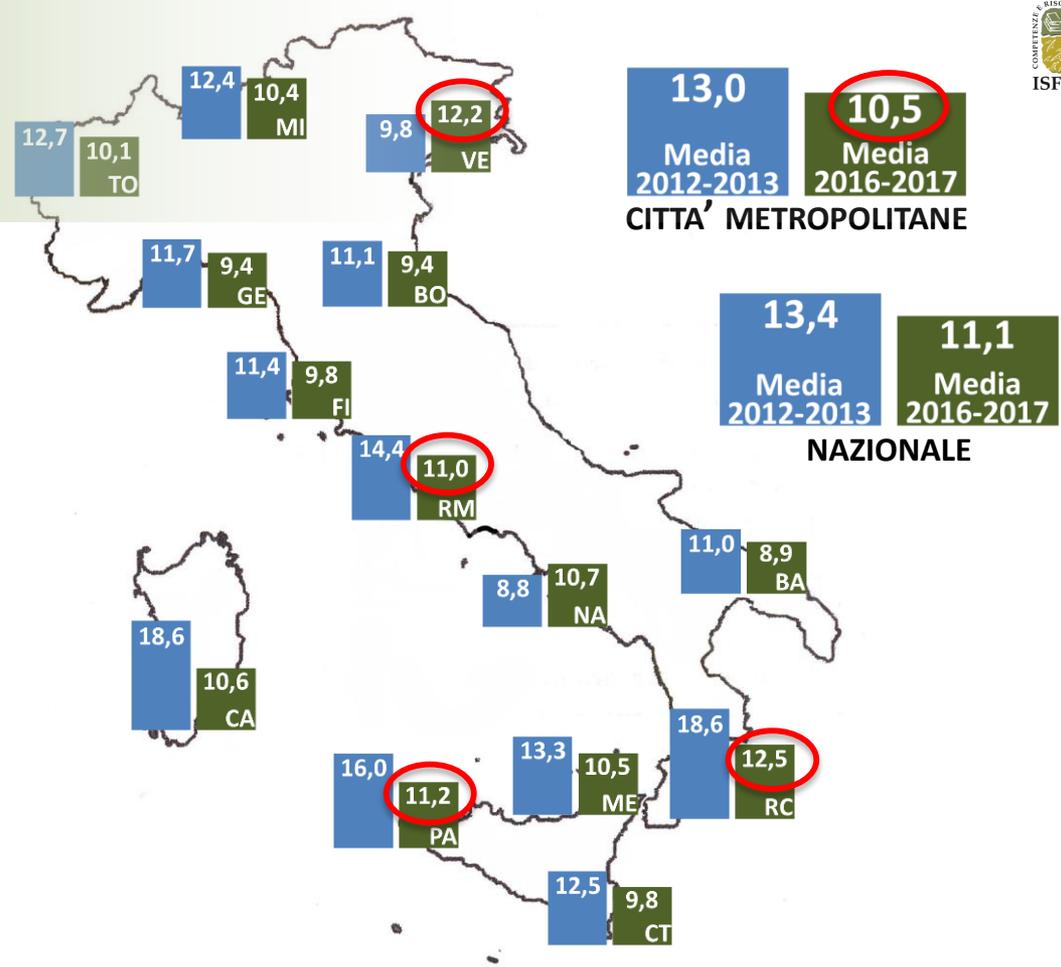


(\*) % di intervistati che hanno effettuato almeno uno spostamento nel giorno medio feriale

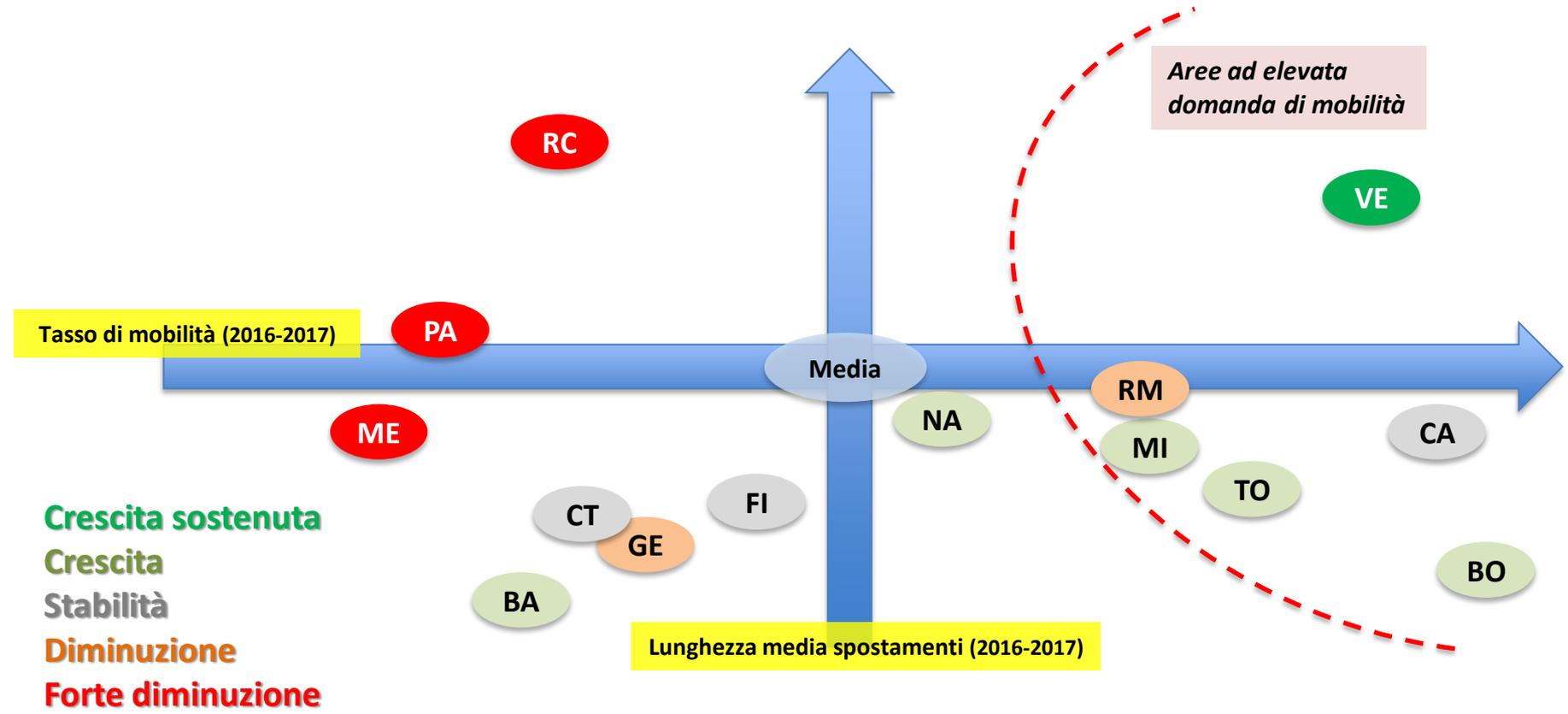
# La dimensione quantitativa La lunghezza media degli spostamenti (in km)

## Key points

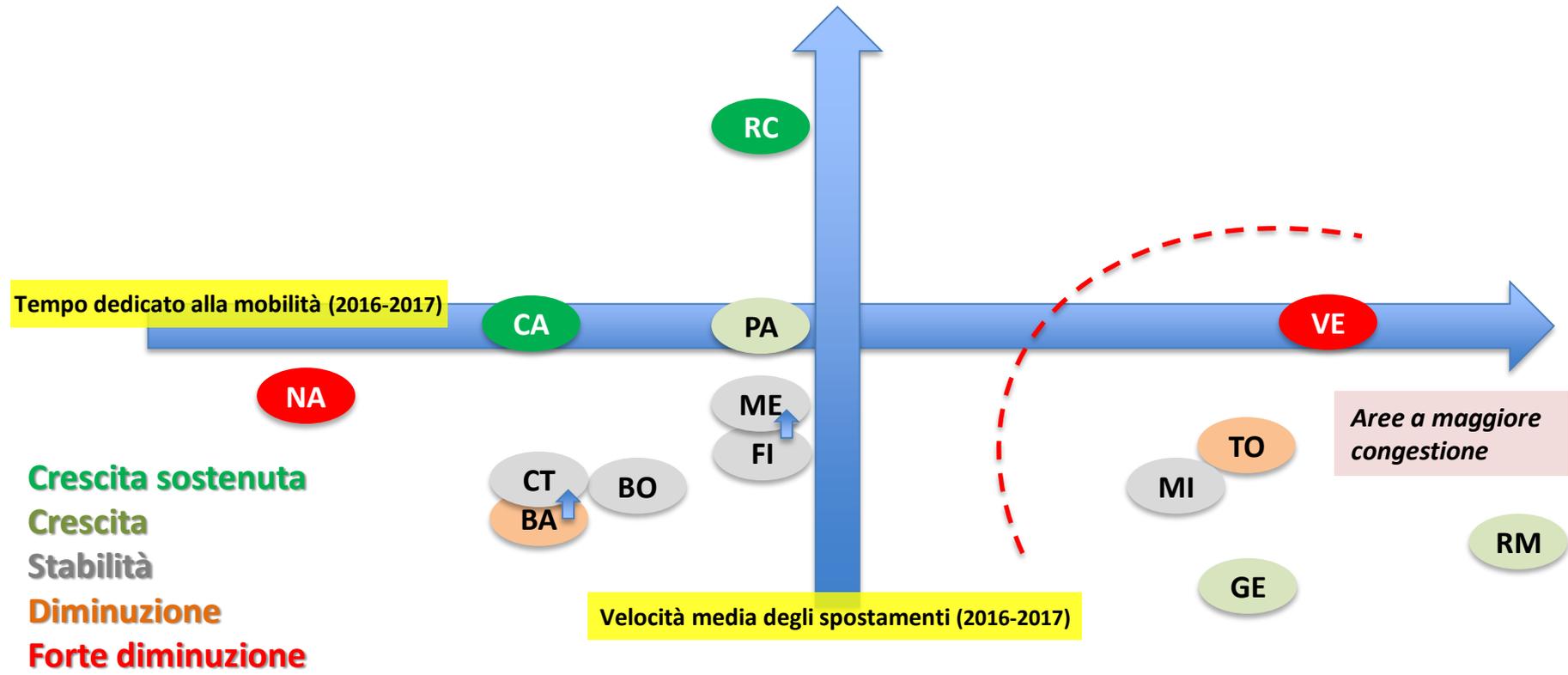
- ✓ (anche in questo caso) Valori medi omogenei al dato nazionale
- ✓ Differenziali abbastanza contenuti tra le aree: dai 12,5 km di Reggio Calabria agli 8,9 km di Bari
- ✓ Diminuzione generalizzata dell'indice, in particolare al Sud, ad eccezione di Napoli e Venezia



# I differenziali negli indicatori quantitativi di domanda



# I differenziali negli indicatori di «congestione»

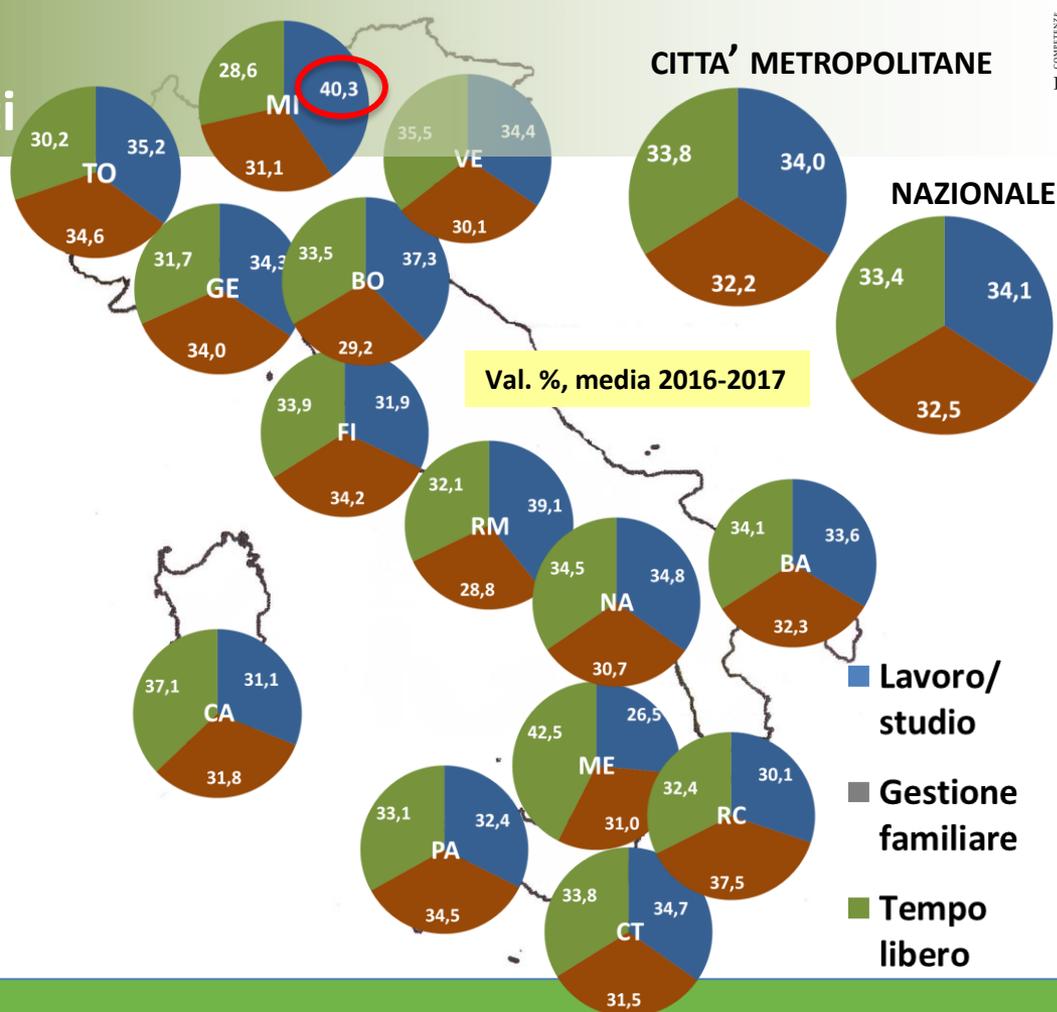


# Le caratteristiche della domanda

## Le motivazioni degli spostamenti

### Key points

- ✓ **Peso bilanciato delle componenti lavoro/studio, gestione familiare e tempo libero**
- ✓ **Al Nord pesano di più le ragioni di viaggio per lavoro/studio**
- ✓ **Robusta crescita della mobilità per tempo libero (tendenza nazionale)**

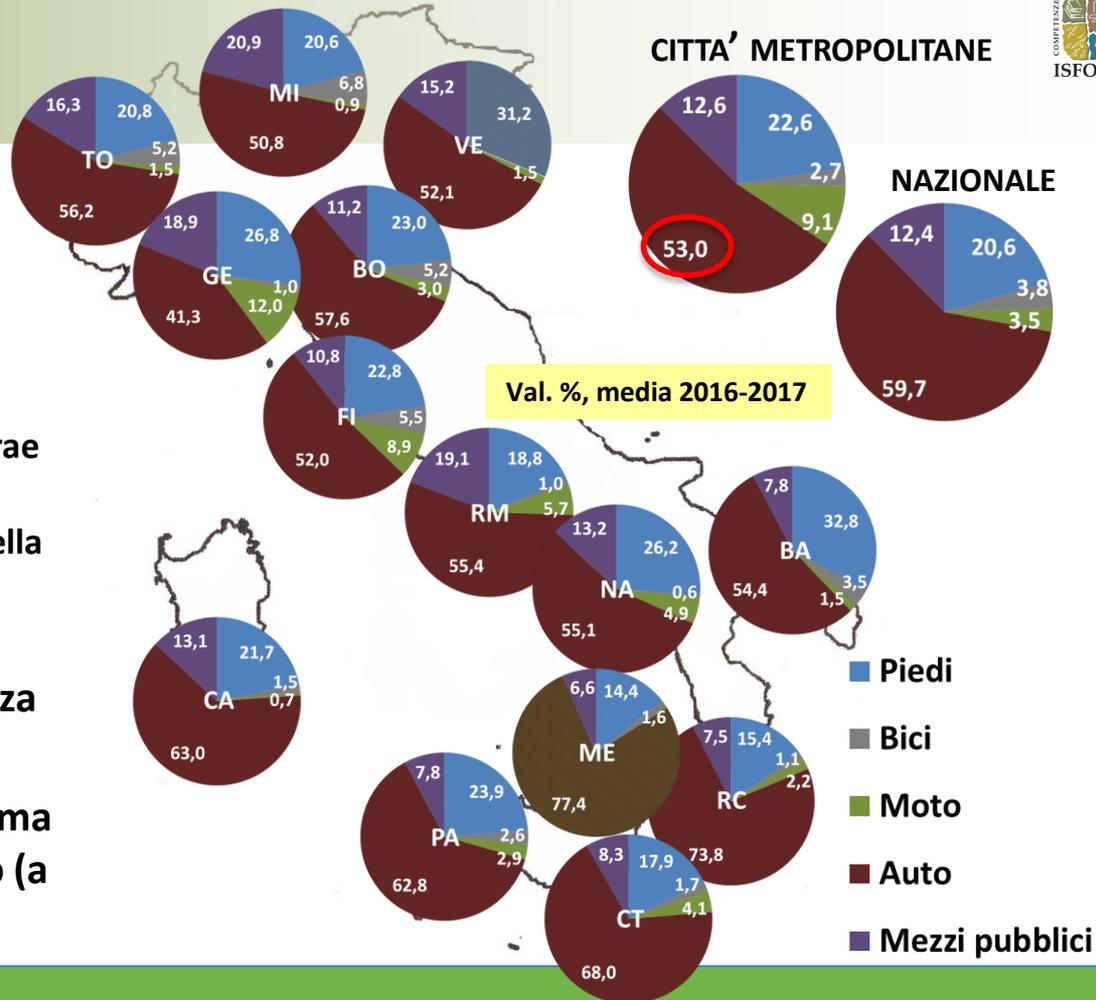


# Le caratteristiche della domanda

## La ripartizione modale

### Key points

- ✓ L'auto soddisfa oltre la metà degli spostamenti
- ✓ Rispetto alla media nazionale:
  - è molto più alto il peso della moto che sottrae spostamenti all'auto
  - la mobilità pedonale pesa un po' di più, quella ciclistica un po' di meno
  - la quota mezzi pubblici è allineata
- ✓ Cresce molto la mobilità attiva (tendenza nazionale)
- ✓ È soprattutto l'auto a perdere terreno, ma anche il mezzo pubblico arretra di poco (a differenza del dato nazionale)



# Le performance migliori (e le peggiori) nella mobilità attiva

## Dove si va di + A PIEDI (%) Variazione più alta (%)

Bari (32,8)	Bologna (+10,0)
Genova (26,8)	Genova (+9,1)
Napoli (26,2)	Bari (+7,4)
Palermo (23,9)	Reggio Calabria (+7,1)
Bologna (22,8)	Firenze (+5,3)



## Dove si va di + IN BICI (%) Variazione più alta (%)

Venezia (8,0)	Milano (+3,8)
Milano (6,8)	Firenze (+3,0)
Firenze (5,5)	Bari (+2,6)
Bologna (5,2)	Torino (+1,5)
Torino (5,2)	Bologna (+1,5)



## Dove si va di - A PIEDI (%) Variazione più bassa (%)

Messina (14,4)	Messina (-0,9)
Reggio Calabria (15,4)	Milano (+2,7)
Catania (17,9)	Cagliari (+3,6)
Roma (18,8)	Catania (+3,8)
Milano (20,6)	Palermo (+4,1)



## Dove si va di - IN BICI (%) Variazione più bassa (%)

Napoli (0,6)	Napoli (+0,1)
Roma (1,0)	Roma (+0,8)
Genova (1,0)	Catania (+0,9)
Reggio Calabria (1,1)	Reggio Calabria (+1,0)
Cagliari (1,5)	Genova (+1,0)



# Le performance migliori (e le peggiori) nella mobilità motorizzata

Dove si va di + con il  
MEZZO PUBBLICO (%)

Variazione più alta (%)

Milano (20,9)	Catania (+4,4)
Roma (19,1)	Cagliari (+1,6)
Genova (18,9)	Reggio Calabria (+1,4)
Torino (16,3)	Palermo (+1,3)
Venezia (15,2)	Torino (+0,3)

Dove si va di + in AUTO (%)

Variazione più alta (%)

Messina (77,4)	Messina (0,0)
Reggio Calabria (73,8)	Venezia (-1,0)
Catania (68,0)	Napoli (-2,9)
Cagliari (63,0)	Milano (-3,0)
Palermo (62,8)	Roma (-3,2)

Dove si va di - con il  
MEZZO PUBBLICO (%)

Variazione più alta (%)

Messina (6,6)	Firenze (-4,5)
Reggio Calabria (7,5)	Roma (-4,0)
Palermo (7,8)	Genova (-4,0)
Bari (7,8)	Bari (-4,0)
Catania (8,3)	Venezia (-3,2)

Dove si va di - in AUTO (%)

Variazione più bassa (%)

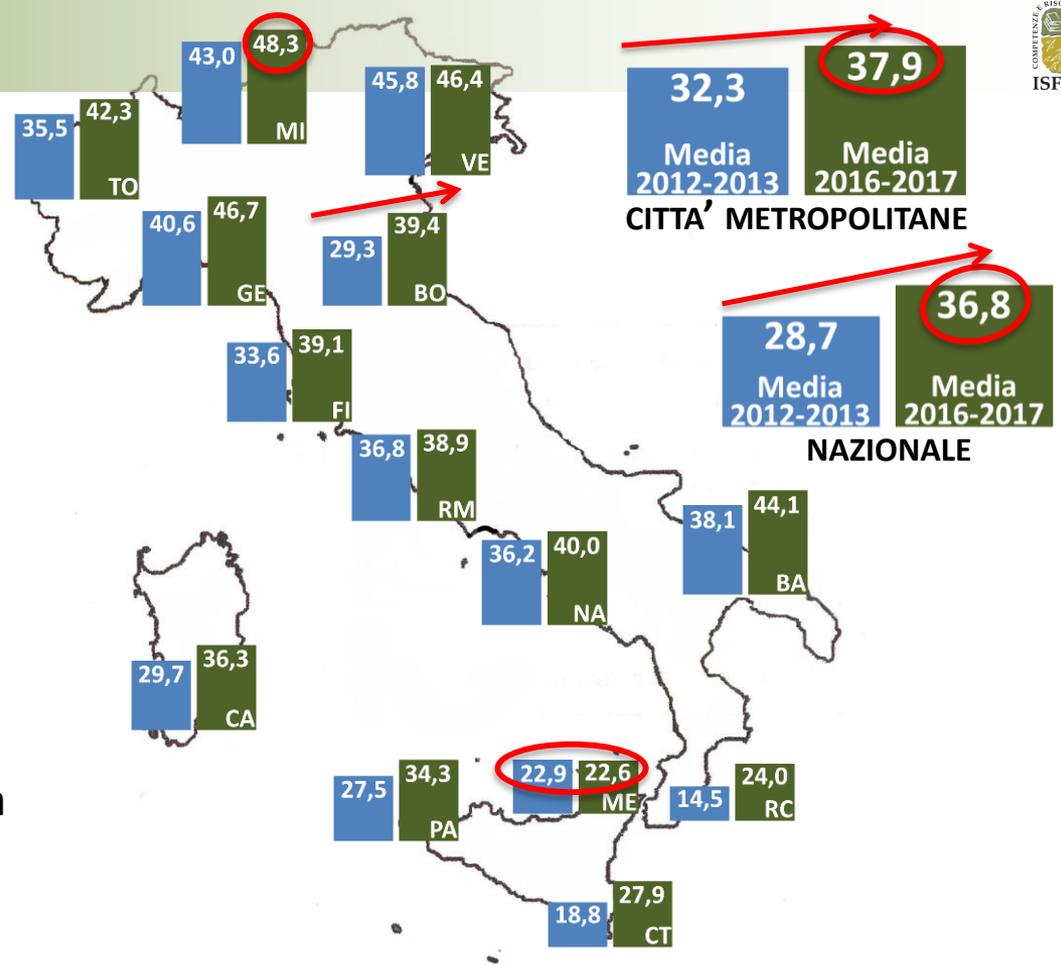
Genova (41,3)	Catania (-7,9)
Milano (50,8)	Torino (-7,4)
Firenze (52,0)	Genova (-7,3)
Venezia (52,1)	Bologna (-7,2)
Bari (54,4)	Reggio Calabria (-7,2)



# Il tasso di mobilità sostenibile(\*)

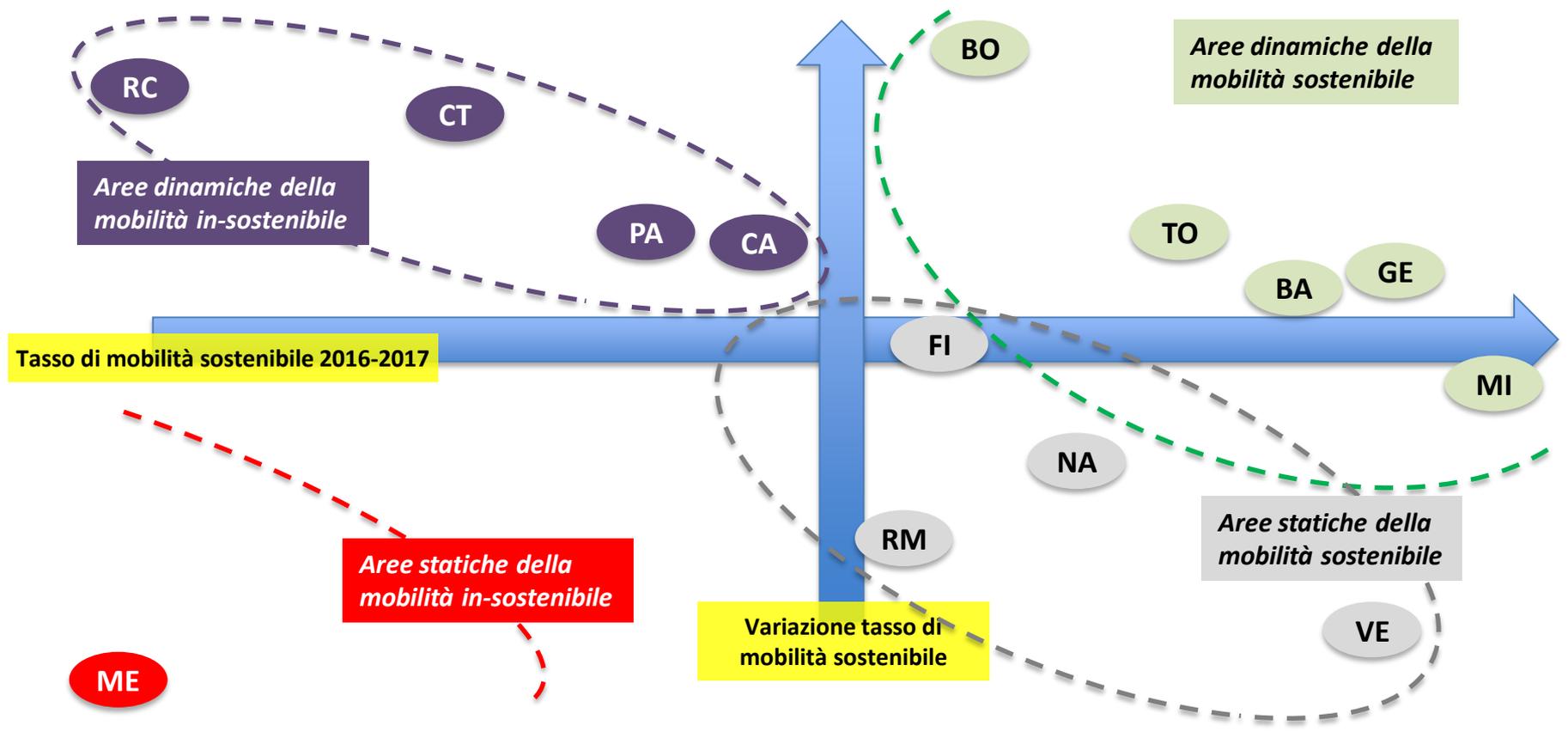
## Key points

- ✓ Inferiore al 40%, nonostante la crescita degli ultimi anni (+5,6%)
- ✓ Il dato nazionale è di poco più basso, ma cresce di più (+8,1%)
- ✓ Differenza marcata tra Nord e Sud: Milano sfiora il 50%, Messina è poco sopra il 20%
- ✓ Bologna è la Città che guadagna più posizioni (10 punti, 3 rank), Messina l'unica area con l'indice fermo

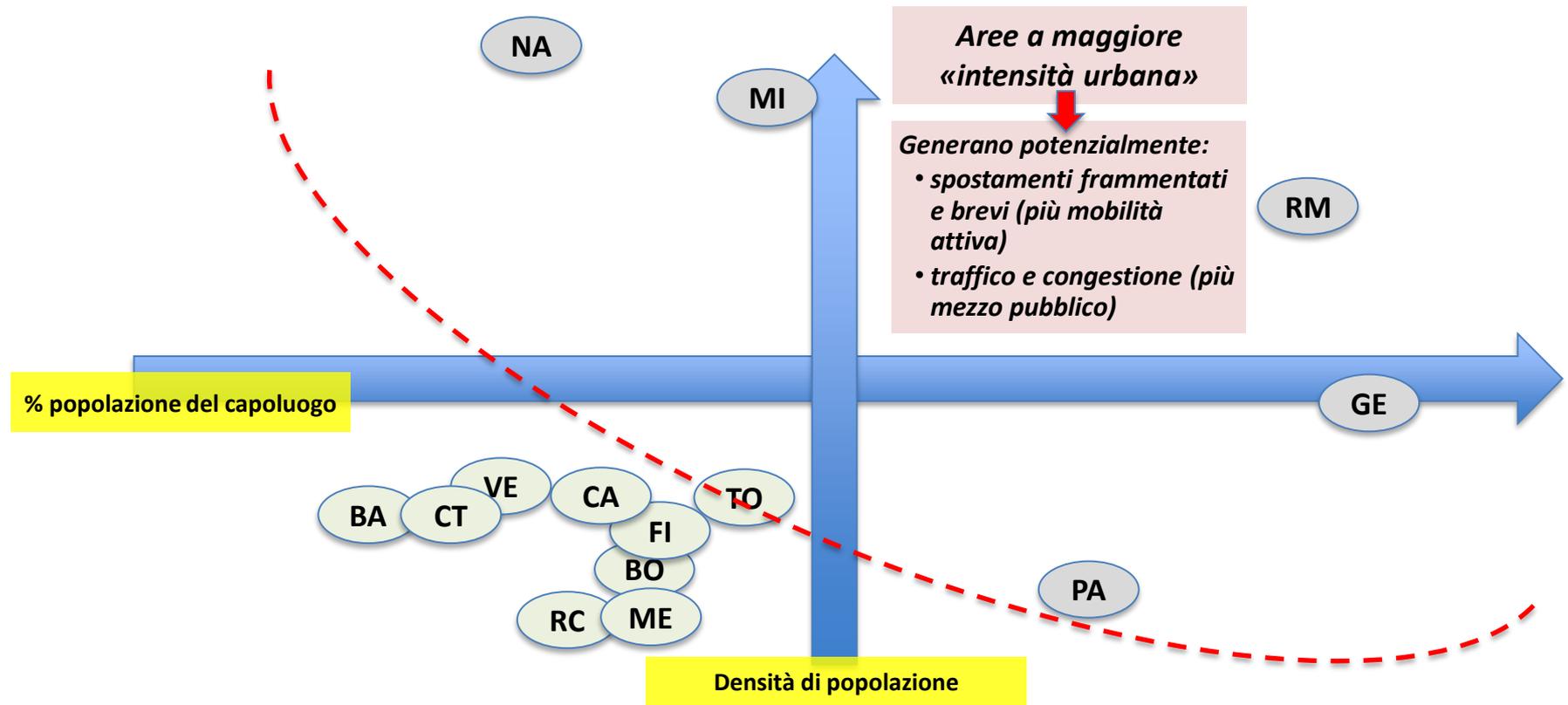


(\*) % di spostamenti «a piedi + bici + mezzo pubblico» sul totale

# Il posizionamento delle Città nel tasso di mobilità sostenibile



# Il posizionamento nel grado di «intensità urbana» (per memoria)



# Brevi spunti conclusivi

1. Esistono **differenze rilevanti** nei modelli di mobilità espressi **tra le singole aree** metropolitane (intensità e caratteristiche della domanda, preferenze modali)

*Le Città del Nord (+ Firenze) si stanno muovendo verso modelli più sostenibili, con eccezioni e «variazioni sul tema», quelle del Sud (+ Roma) in ritardo, con segnali di recupero «a macchia di leopardo»*

2. Omogeneità complessiva dei modelli **rispetto ad altre aree del Paese** e forti differenziali, per converso, rispetto ai capoluoghi

*Qual è **specificità** delle Città metropolitane, dal punto di vista dei modelli di mobilità?*



## Politiche di mobilità e qualità dell'aria nelle 14 città e aree metropolitane 2017-2018

Roma, Ferrovie dello Stato, Piazza della Croce Rossa, 1  
Mercoledì 17 aprile 2019, ore 9:30-13:30

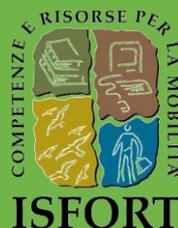


## Le caratteristiche della domanda di mobilità nelle Città metropolitane

In collaborazione con



*Carlo Carminucci*



# GRAZIE PER L'ATTENZIONE!