

Dal quadro problematico della mobilità locale alle «parole-chiave» per il rilancio del settore

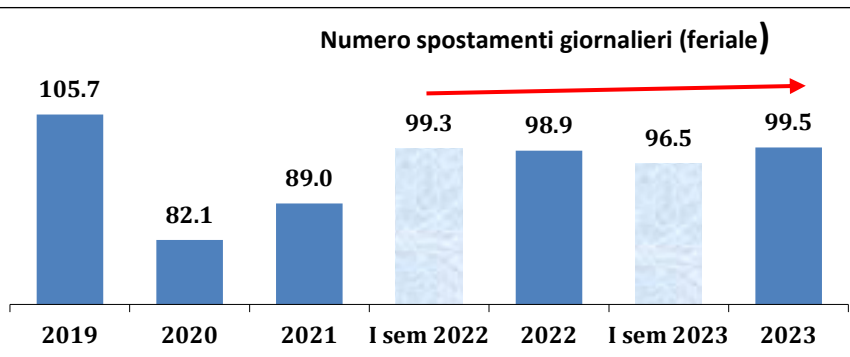
Lerici, 16 ottobre 2024

I dati sulla domanda di mobilità: l'Osservatorio «Audimob» di Isfort (*profili metodologici, per memoria*)

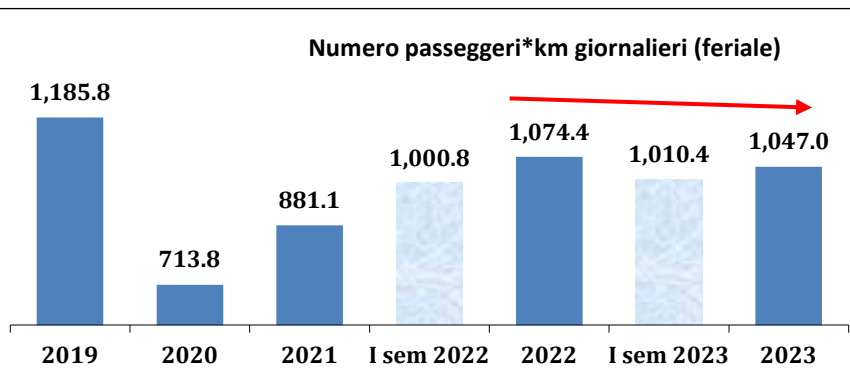
- ✓ L'Osservatorio «Audimob», realizzato da Isfort, si basa su **un'indagine campionaria annuale** sulla mobilità della **popolazione italiana tra 14 e 85 anni**, attraverso interviste telefoniche (70% del totale, con metodo CATI) e via computer (30% del totale, con metodo CAWI); l'indagine è attualmente alimentata da 24 annualità, dal 2000 al 2023 (il 2024 è in corso di completamento).
- ✓ Il **campione** di intervistati, statisticamente rappresentativo con margine di errore inferiore all'1% per i dati nazionali, è stratificato su base regionale per i principali caratteri demografici della popolazione (genere, classi di età); nel 2023 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).
- ✓ L'Osservatorio «Audimob» è inserito nel **Programma Statistico Nazionale dell'Istat**. In questo ambito ha avviato dal 2020/2021 in stretta collaborazione con l'Istat un **processo di armonizzazione dell'indagine alle “Eurostat guidelines on Passenger Mobility Statistics”**, fornendo ad Eurostat un primo set di indicatori poi pubblicati sul sito ufficiale dello stesso Ufficio statistico dell'Unione Europea.

*I comportamenti di mobilità rilevati da «Audimob» si riferiscono alla sola popolazione residente 14-85 anni. **Non è inclusa la componente** di domanda dei non-residenti presenti sul territorio nazionale, ovvero in larga parte i **turisti che incidono in media per l'1,9% sulla popolazione residente** (con elevata variabilità territoriale: 4,1% in Veneto, 0,5% in Molise).*

La stabilizzazione dei flussi di domanda



Fonte: Isfort, Osservatorio «Audimob»



Fonte: Isfort, Osservatorio «Audimob»

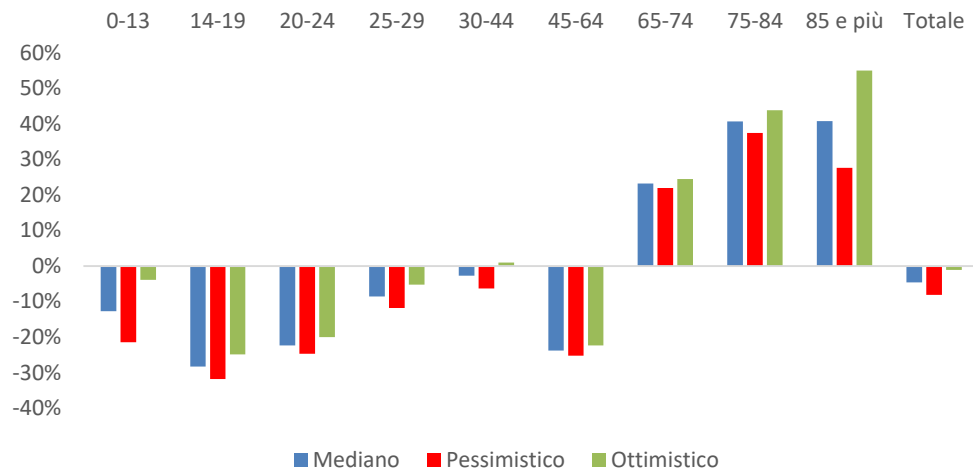
AUDIMOB	Var. % 2022-2023	Var. % 2019-2023
Numero spostamenti	+0,6	-5,9
Numero passeggeri*km	-2,6	-11,7

OSSERVATORIO STM-MIT	Var % 2019-2023	Var % I trim. 2019 – I trim. 2024
Veicoli su rete ANAS	-5	-1
Veicoli Autostrade	+2	+4
Pax treni AV	+2	+4
Pax IC/ICN	+10	+17
Pax TPL ferroviario	-13	-11
Pax TPL su gomma	-20	-25

CONTO NAZIONALE TRASPORTI	Var % pass.*km 2019-2023
Mezzi pubblici	-12,7
di cui: Ferrovie	+0,5
di cui: Autolinee extraurbane	-22,8
di cui: Trasporto urbano	-21,8
Mezzi privati	-7,8
Totale	-9,5

Scenari: il calo demografico tendenziale, soprattutto nelle classi di età più giovani, secondo le previsioni Istat

Variazione % popolazione residente Italiana anno 2044



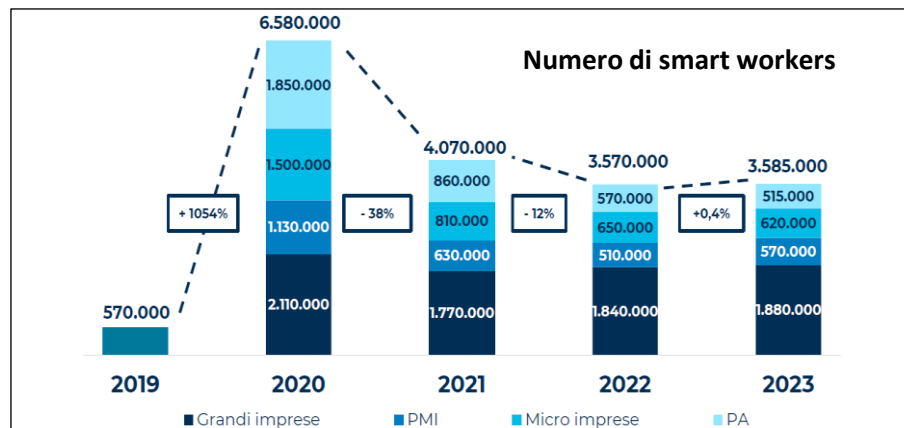
Fonte: Istat (base popolazione per le stime all' 1/1/2023)

Popolazione 2044	Mediano	Pessimistico	Ottimistico
0-13	5.771.325	5.187.177	6.363.063
14-19	2.501.200	2.379.463	2.622.418
20-24	2.297.441	2.228.780	2.368.193
25-29	2.760.393	2.662.383	2.862.428
30-44	9.968.055	9.596.943	10.350.718
45-64	13.940.306	13.677.048	14.207.787
65-74	8.537.648	8.445.822	8.626.215
75-84	7.189.959	7.016.951	7.353.039
85 e più	3.281.499	2.968.727	3.621.764
Totale	56.247.826	54.163.294	58.375.625

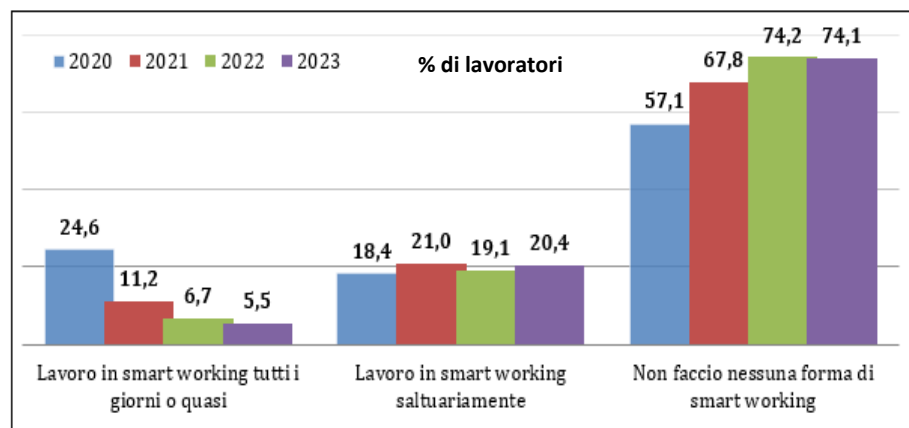
Variazione % scenario 2044 rispetto al 1 gennaio 2024			
Classe di età	Mediano	Pessimistico	Ottimistico
0-13	-13%	-21%	-4%
14-19	-28%	-32%	-25%
20-24	-22%	-25%	-20%
25-29	-9%	-12%	-5%
30-44	-3%	-6%	1%
45-64	-24%	-25%	-22%
65-74	23%	22%	24%
75-84	41%	37%	44%
85 e più	41%	28%	55%
Totale	-5%	-8%	-1%

Gli scenari Istat includono l'impatto stimato dei futuri flussi migratori. Nella nota metodologica l'Istat specifica tuttavia che essi « non controbilanciano il segno negativo della dinamica naturale. Nondimeno, essi sono contraddistinti da incertezza, per la presenza di molteplici fattori (spinte migratorie nei Paesi di origine, attrattività del Paese sul piano economico-occupazionale, instabilità del quadro geopolitico internazionale caratterizzato da crisi belliche e dal potenziale innescamento di periodi di recessione economica alternati a periodi di ripresa».

Scenari: l'impatto dello smart working (in fase di stabilizzazione)



Fonte: Osservatorio sullo Smart Working del Politecnico di Milano



Fonte: Isfort, Osservatorio «Audimob»

Mezzi di trasporto utilizzati in modo sistematico (almeno 3 o 4 giorni a settimana) dai lavoratori in smart working (continui e saltuari) e non nel 2023 (% lavoratori)

	Auto	Bicicletta	Autobus/tram
Lavoratori IN smart working continuo	64,6	14,9	10,6
Lavoratori IN smart working saltuario	74,1	11,8	13,1
Lavoratori NON smart working	81,2	11,8	7,5

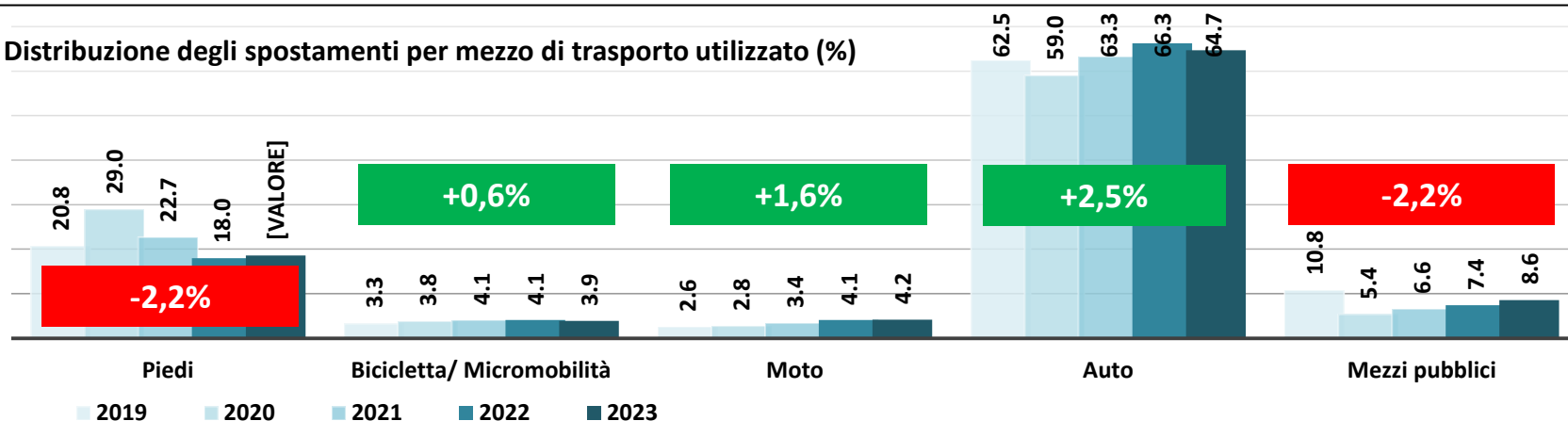
Fonte: Isfort, Osservatorio «Audimob»

Key points

- ❑ nelle stime del Politecnico di Milano in ci sono in Italia circa **3,5 mln** di smart workers (continuativi e saltuari), contro i poco più di 500mila del 2019 e la punta di 6 mln nel primo trim. 2020
- ❑ secondo i dati dell'Osservatorio «Audimob» sul totale dei lavoratori la quota di SW è scesa dal 42,9% del 2020 al 25,8% del 2022 per poi stabilizzarsi nel 2023; la percentuale di SW continuativi è invece scesa **dal 24,6% (2020) al 5,5% (2023)**
- ❑ i lavoratori in SW tendono ad usare molto meno l'auto rispetto a chi lavora in presenza; **il trasporto pubblico è usato di più dagli SW, soprattutto dal segmento dei saltuari**

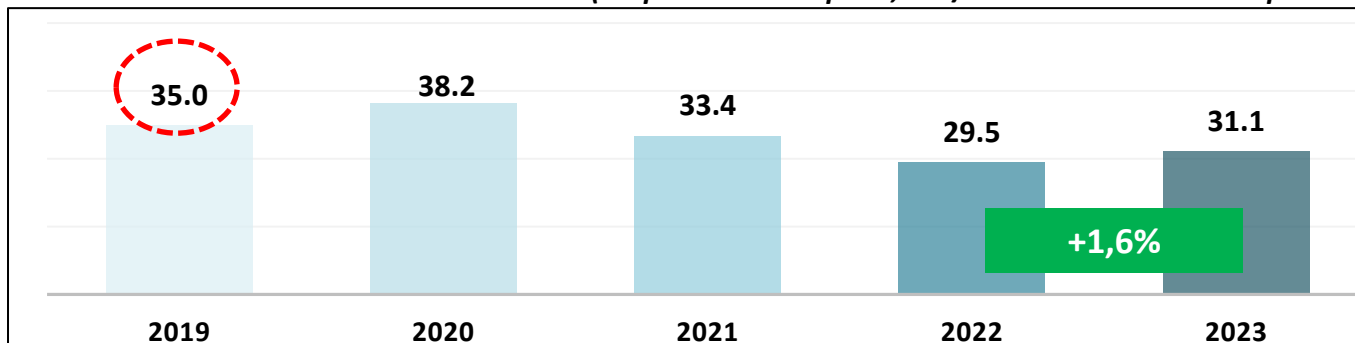
Dominante l'uso dell'auto, il trasporto pubblico in lieve ripresa

Distribuzione degli spostamenti per mezzo di trasporto utilizzato (%)



Fonte: Isfort, Osservatorio «Audimob»

Dinamica del Tasso di Mobilità Sostenibile (% spostamenti a piedi, bici/micromobilità e mezzi pubblici)

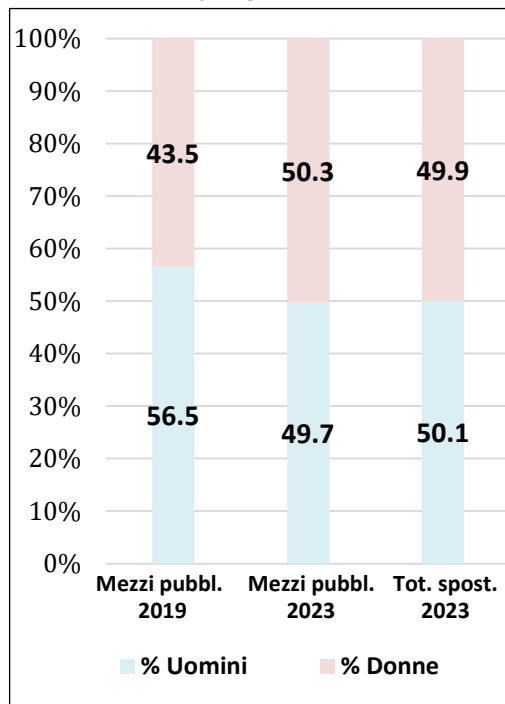


Fonte: Isfort, Osservatorio «Audimob»

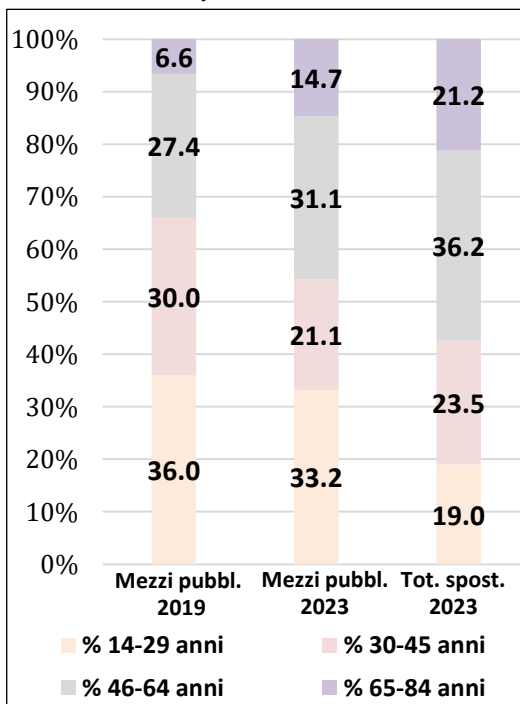
Come cambia il profilo degli utenti dei mezzi pubblici

Ogni 100 spostamenti...

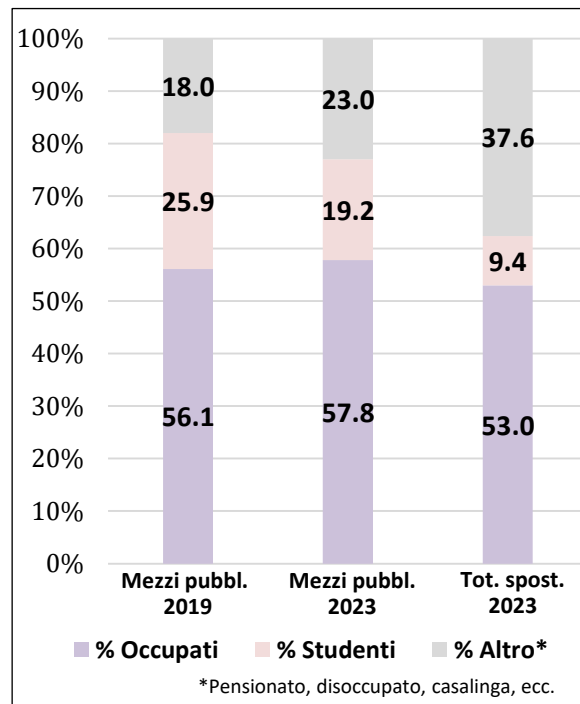
Distribuzione % per genere



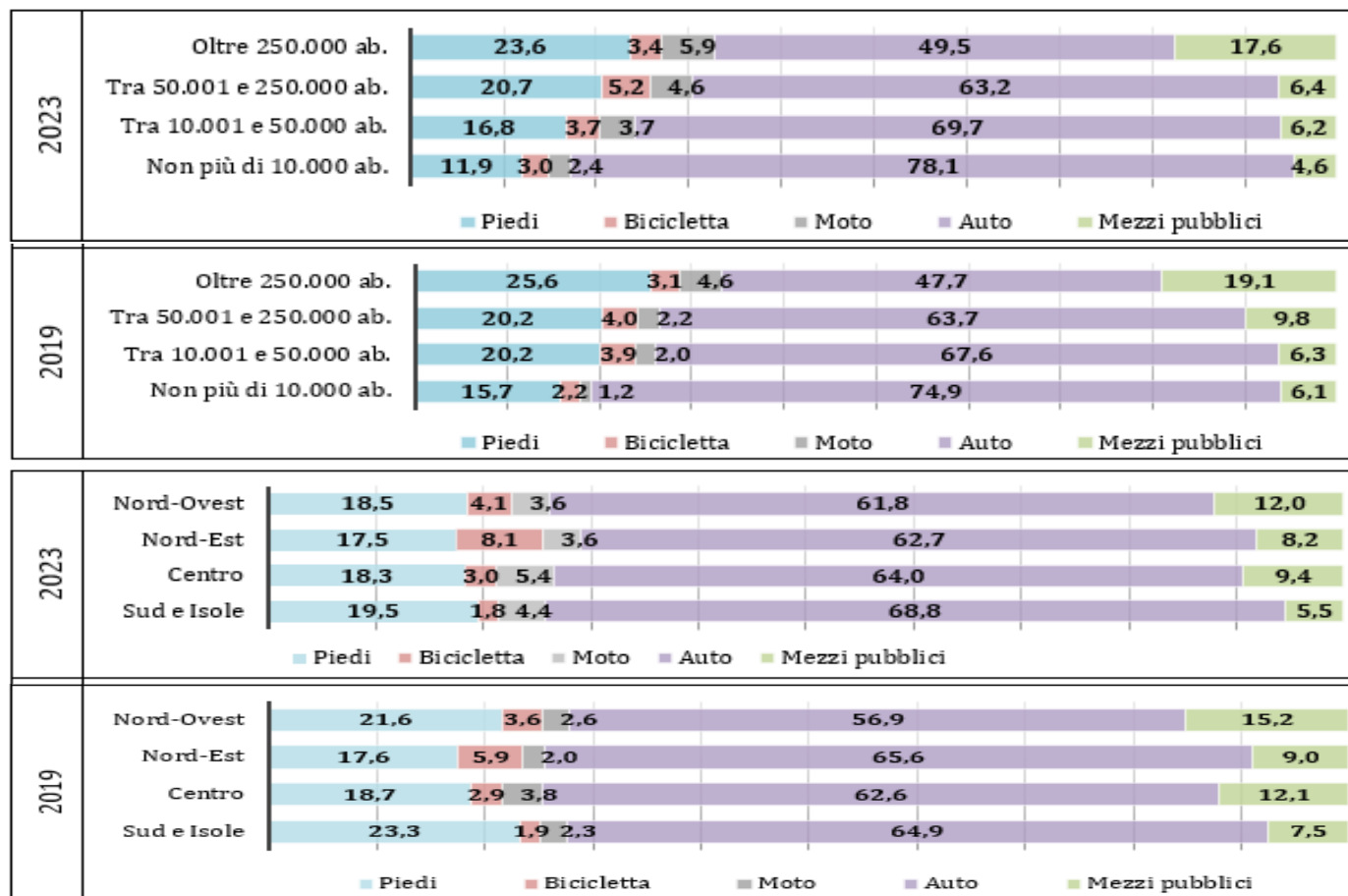
Distribuzione % per classi di età



Distribuzione % per condizione professionale



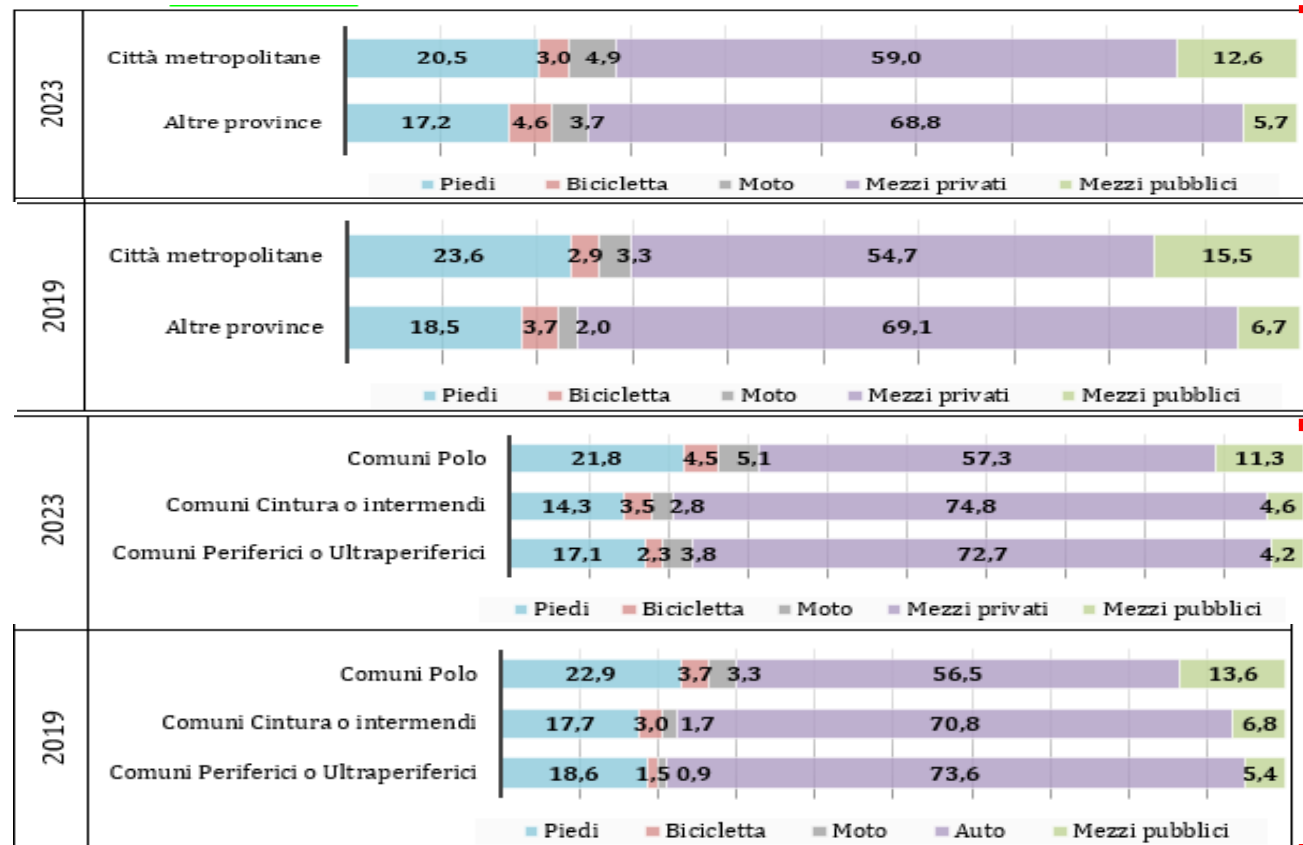
I divari territoriali di sostenibilità modale



- ❑ le **Città più grandi** (oltre 250mila abitanti) mostrano **indicatori di mobilità sostenibile** (in particolare mobilità pedonale e trasporto pubblico) **nettamente migliori** rispetto ai piccoli Comuni e anche ai medi centri
- ❑ sono divari peraltro in leggera crescita tra il 2019 e il 2023

- ❑ si confermano anche i **divari tra Centro-Nord e Sud nell'uso del trasporto pubblico e nella mobilità ciclistica** (ma non in quella pedonale), seppure meno accentuati rispetto a quelle piccole-grandi città
- ❑ anche in questo caso il gap è in leggera crescita dal 2019

Lo squilibrio modale nelle aree periferiche



Fonte: Isfort, Osservatorio «Audimob»

- nelle **Città metropolitane** il **peso del trasporto pubblico è più che doppio** rispetto alle altre Province (divario in crescita dal 2019).
- **più alta** anche la quota della **mobilità pedonale**, ma **più bassa** quella della **bici/micromobilità**
- nella suddivisione dei Comuni in base ai parametri della Strategia Nazionale Aree Interne è evidente il **gap di mobilità sostenibile dei Comuni periferici e ultraperiferici**; la quota di mobilità attiva scende sotto il 20%, la quota di trasporto pubblico sotto al 5%, mentre il peso di auto e moto supera il 75%
- da sottolineare che anche il **profilo modale dei Comuni di cintura e intermedi è molto distante** da quello dei Comuni-polo

Il «valore sociale», scarsamente riconosciuto, del TPL

L'impatto positivo del TPL sulla riduzione dei costi esterni dei trasporti

Benefici ambientali

- ✓ gli autobus contribuiscono ad appena lo 0,7% delle emissioni climalteranti totali e a meno del 3% delle emissioni dei trasporti
- ✓ il treno contribuisce allo 0,1% delle emissioni dei trasporti
- ✓ i consumi di carburante degli autobus sono il 3% del totale veicoli stradali

Benefici sulla congestione

- ✓ 40 auto in meno per ogni autobus
- ✓ 600 auto in meno per ogni metropolitana
- ✓ 1500 auto in meno per ogni treno regionale

Benefici sulla sicurezza

- ✓ autobus coinvolti nello 0,67% degli incidenti stradali, con lo 0,34% dei morti e lo 0,71% dei feriti (dati 2021)

Key points

- ❑ il **contributo del trasporto pubblico alla riduzione dei costi esterni** dei trasporti è di grande rilevanza, come si legge nel box qui accanto, sotto i diversi profili della sostenibilità (impatti ambientali, sulla congestione stradale, sulla sicurezza)
- ❑ anche rispetto alla **sostenibilità economica e occupazionale**, secondo le stime Asstra ogni euro investito nel trasporto pubblico genera un ritorno economico di quattro volte superiore, gli investimenti generano posti di lavoro superiori del 25% rispetto alle stesse risorse investite nella viabilità privata, la spesa individuale è inferiore di 16 volte rispetto a quella sostenuta per l'auto di proprietà
- ❑ nonostante queste evidenze, **il TPL non è considerato in Italia un bene «meritorio»**; infatti, il peso del settore in termini di fatturato e di occupazione, e quindi in termini di livelli di spesa e di investimento, sono decisamente più bassi rispetto alla media EU27 e a quanto si registra nei maggiori Paesi europei

Confronto tra Paesi europei su alcuni indicatori di TPL

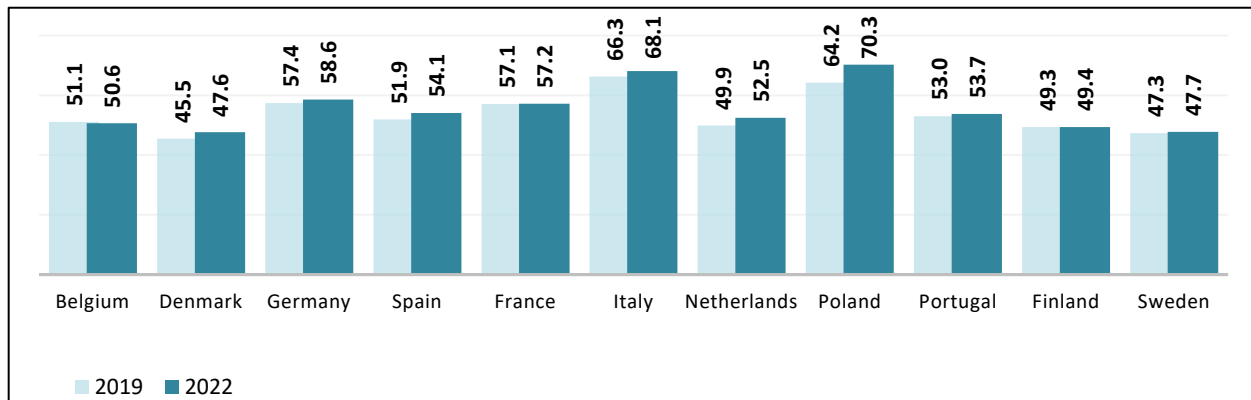
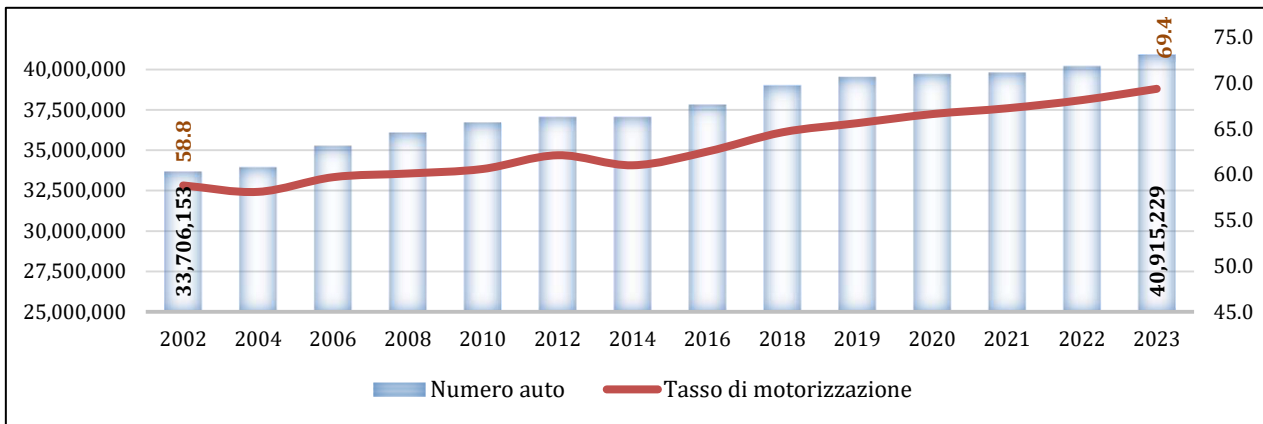
	Incidenza % del fatturato TPL sul PIL		Numero addetti nel TPL per 10.000 abitanti (2019)	Elasticità del fatturato TPL al PIL (2013-2019)
	2019	2013		
Germania	0,86	0,74	25,8	1,76
Regno Unito (*)	0,66	0,68	21,7	0,62
Spagna	0,29	0,27	10,5	1,45
Francia	0,32	0,39	11,4	-0,25
Italia	0,40	0,43	11,3	0,40
Media EU27	0,48	0,48	16,4	1,05

(*) Dato 2018

Fonte: Elaborazioni Isfort-Mode Consulting su dati Eurostat

Continua il trend di allargamento e di invecchiamento del parco auto

L'evoluzione del parco auto e del tasso di motorizzazione (numero di auto ogni 100 abitanti)



Fonte: elaborazioni su dati Istat-ACI

Key points

- ❑ il parco autovetture è **cresciuto ancora nel 2023** (+1%) e negli ultimi due decenni si è ampliato di oltre un quinto
- ❑ di conseguenza, il **tasso di motorizzazione è salito a 69,4** auto ogni 100 abitanti (68,1 nel 2022) e si conferma nettamente il più alto tra i grandi Paesi europei (58,6 in Germania, 57,2 in Francia, 54,1 in Spagna)
- ❑ il **23% delle auto circolanti ha oltre 20 anni di anzianità** (erano meno della metà nel 2010 e il 19,1% nel 2020)
- ❑ l'andamento del **mercato auto** è stato **positivo nel 2023** con 1,58 milioni di nuove auto vendute (+18,3% rispetto al 2022) e **anche nei primi 8 mesi del 2024** si registra una crescita delle immatricolazioni (+5,4% rispetto allo stesso periodo del 2023)

I tassi di motorizzazione nei Capoluoghi metropolitani: tutti in crescita anche nel 2023 (ad eccezione di Genova)

	2015	2022	2023	Var. 2022-23	Var. 2015-23
Roma	61,3	64,5	66,2	+1,7	+4,9
Milano	51,0	50,7	51,6	+0,9	+0,6
Napoli	54,4	59,8	60,3	+0,5	+5,9
Torino	61,9	60,4	68,8	+8,4	+6,9
Palermo	56,7	62,2	62,7	+0,5	+6,0
Genova	46,0	47,5	47,5	+0,0	+1,5
Bologna	51,5	53,4	53,6	+0,2	+2,1
Firenze	50,7	55,0	55,3	+0,3	+4,6
Bari	53,9	57,9	58,3	+0,4	+4,4
Catania	67,9	77,5	78,8	+1,3	+10,9
Venezia	41,8	43,5	44,2	+0,7	+2,4
Verona	60,9	65,9	66,0	+0,1	+5,1

Key points

- ❑ nei **Capoluoghi metropolitani** i tassi di motorizzazione sono **più bassi** ma comunque sempre **superiori a 50 auto ogni 100 abitanti**, ad eccezione di Genova (47,5) e con la **punta di Catania a 78,8** (indice di quasi 10 punti più alto della media nazionale)
- ❑ **rispetto al 2015 tutte le città** hanno registrato un **aumento** dei tassi di motorizzazione, inferiore ad 1 punto nel solo caso di Milano, ma superiore a 5 punti a Napoli, Torino, Palermo, Verona e soprattutto Catania (qui la variazione è in doppia cifra: +10,9 punti)
- ❑ **anche nel 2023**, con l'eccezione di Genova, **l'indice è cresciuto ovunque** (+8,4 punti a Torino)

Fonte: elaborazioni su dati Istat-ACI

Le politiche urbane in lento movimento

1. Il trasporto rapido di massa

L'evoluzione storica della rete delle tranvie urbane ed extraurbane, delle metropolitane e delle funicolari (lunghezza esercizio in km)

	1970	1980	1990	2000	2010	2021	2022
Tranvie urbane ed extraurbane	665	581	449	398	496	407	421
Metropolitane	31	56	96	121	145	214	215
Funicolari	18	11	12	14	22	21	nd

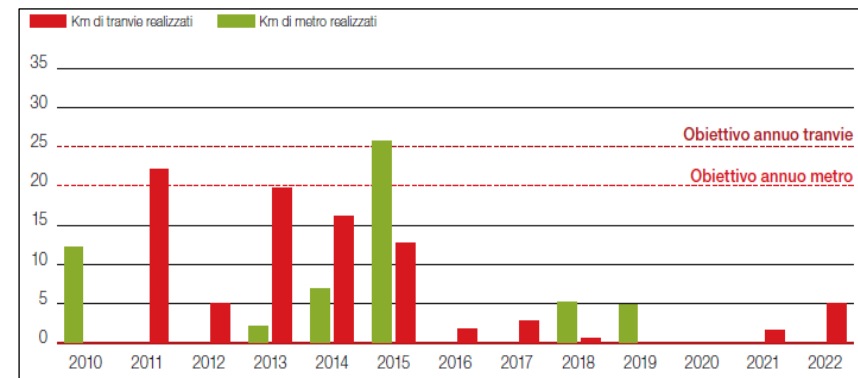
Fonte: Conto Nazionale Infrastrutture e Trasporti 2022-2023

La dotazione di sistemi ferroviari urbani e suburbani nei principali Paesi europei

	Linee Metropolitane	Linee Tranviarie	Ferrovie Suburbane (solo in aree urbane)
Germania	657	2.039	2.038
Regno Unito	679	251	1.817
Spagna	614	300	1.443
Francia	387	835	698
Italia	214*	407*	741
% Italia rispetto alla media degli altri quattro Paesi	36,5	47,5	49,4

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Rapporto Pendolaria 2023

Km di tram e metropolitane realizzati in Italia dal 2010 al 2022



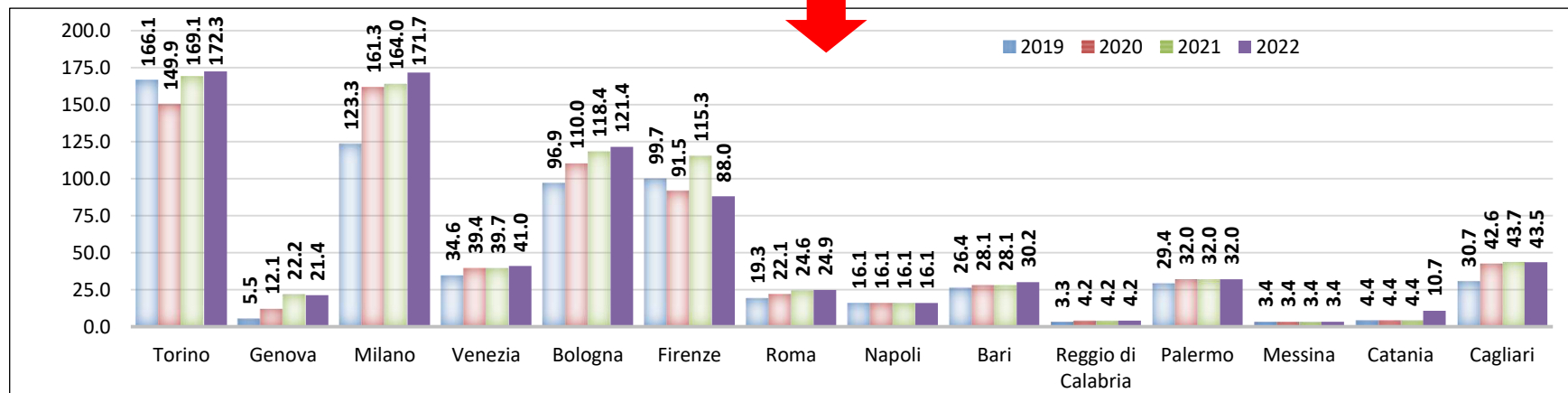
Fonte: Rapporto Pendolaria 2023

Le politiche urbane in lento movimento

2. Le piste ciclabili

Densità di piste ciclabili nei Capoluoghi di provincia e di città metropolitana (km per 100 kmq)

	2015	2019	2020	2021	2022
Nord	51,4	58,2	61,1	65,0	66,0
Centro	13,4	15,2	16,1	17,7	18,3
Mezzogiorno	4,1	5,4	5,8	6,3	6,5
Totale Italia	21,1	24,2	25,5	27,4	27,9
Capoluoghi Province		21,9	22,5	24,0	24,7
Capoluoghi CM		34,0	38,1	41,6	42,0



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat Dati ambientali sulle città

Le politiche urbane in lento movimento

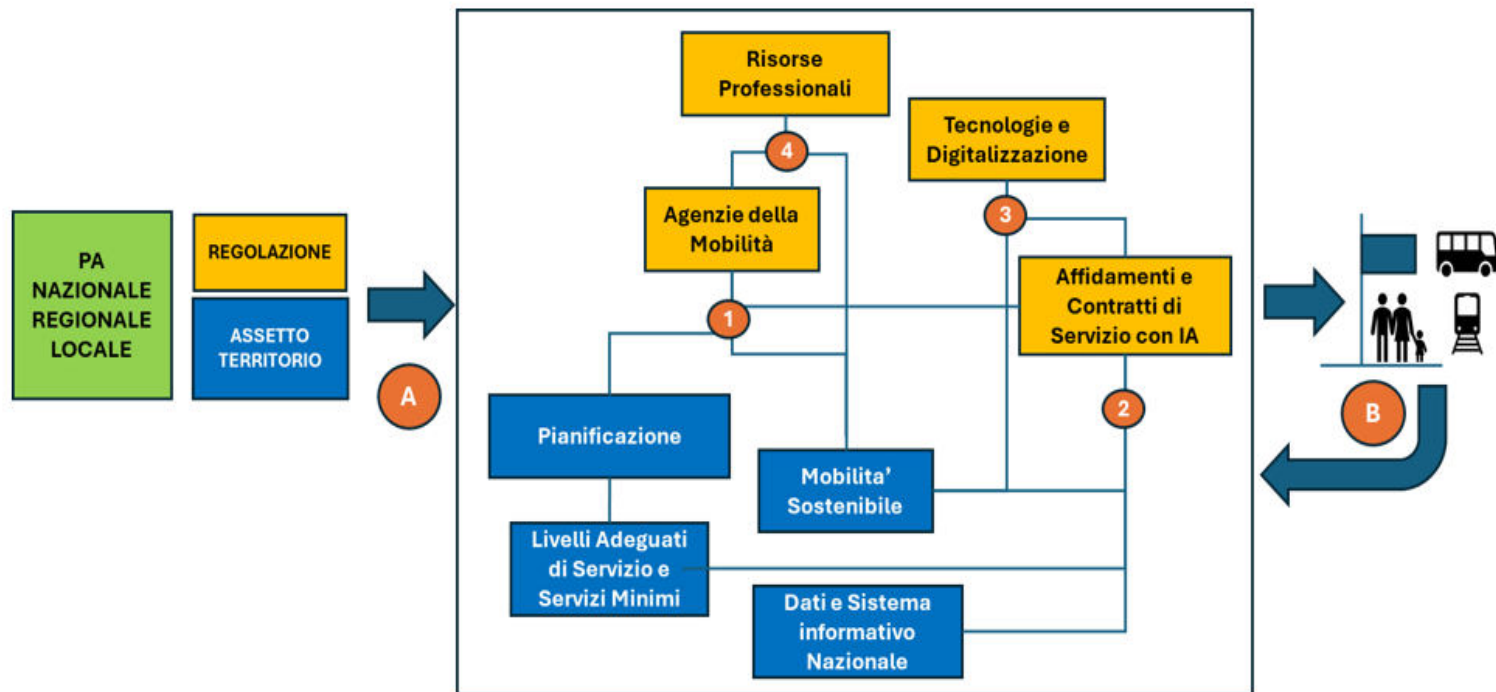
3. Le misure di mitigazione della circolazione veicolare

Presenza e variazioni di estensione nel 2022 di Aree pedonali, Zone a traffico limitato (Ztl) e Zone30 nei comuni Capoluogo di Provincia/Città metropolitana (% di città)

	Presenza	Aree pedonali			Presenza	ZTL			Presenza	Zone30		
		↑	↔	↓		↑	↔	↓		↑	↔	↓
Nord	100,0	19,1	80,9	-	100,0	12,8	85,1	2,1	91,5	29,8	61,7	-
Centro	95,5	-	95,5	-	95,5	4,5	90,9	-	72,7	22,7	50,0	4,5
Mezzogiorno	85,0	17,5	67,5	-	82,5	7,5	75,0	-	50,0	12,5	37,5	2,5
Capoluoghi CM	100,0	35,7	64,3	-	100,0	7,1	92,9	-	92,9	42,9	50,0	-
Capoluoghi Province	92,6	11,6	81,1	-	91,6	9,5	81,1	1,1	69,5	18,9	50,5	2,1
Totale Italia	93,6	14,7	78,9	-	92,7	9,2	82,6	0,9	72,5	22,0	50,5	1,8

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat Dati ambientali sulle città

Lo sviluppo del TPL e della mobilità locale attraverso otto «parole-chiave»: il ruolo delle Agenzie della mobilità



La centralità dell'Ente locale negli orientamenti delle 8 «parole-chiave»

