Mobilitaria Tour

Comune di Torino, Sala Bobbio, Via Corte d'Appello 16

Giovedì 4 luglio2019, ore 9:00-13:00

Le caratteristiche della domanda di mobilità nelle Città metropolitane

Carlo Carminucci

ISFORT

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 sostenibilità
- ✓ 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

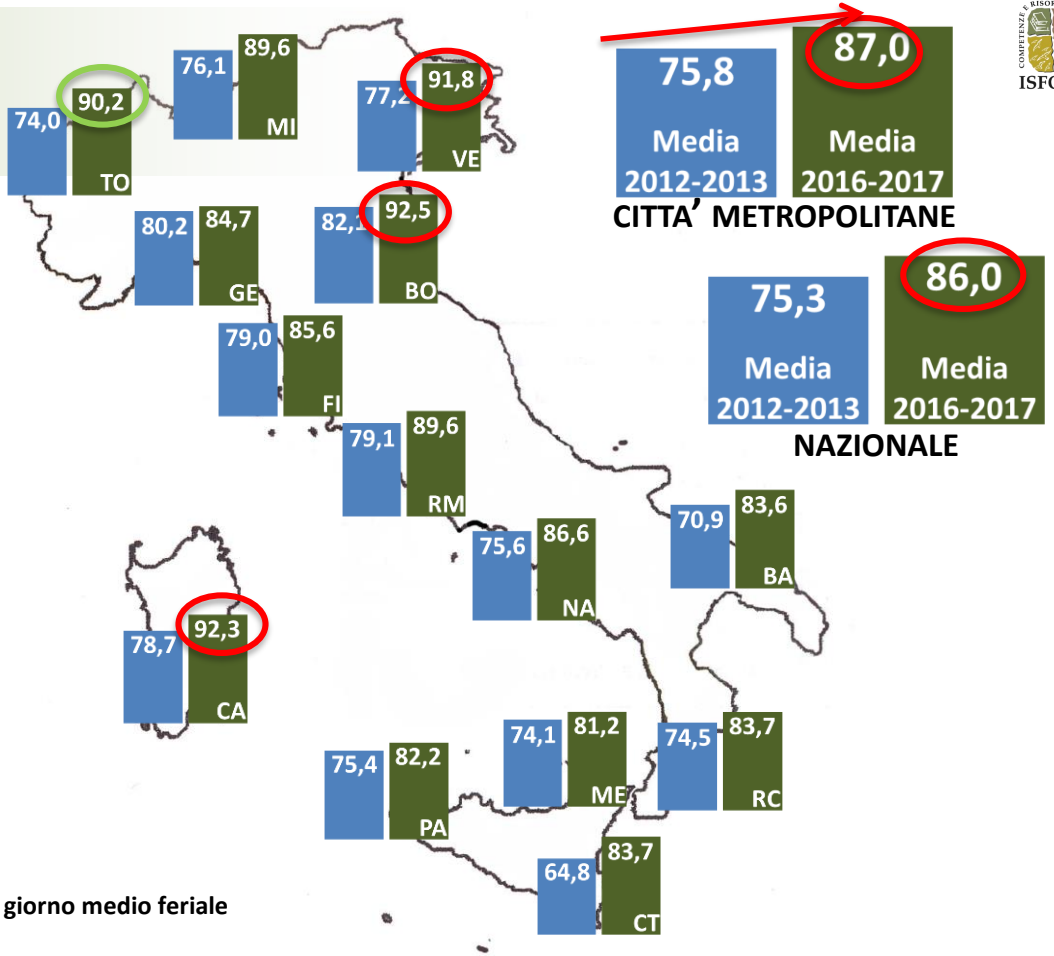
L'indagine «Audimob» sui comportamenti di mobilità degli italiani

- ✓ 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(*)

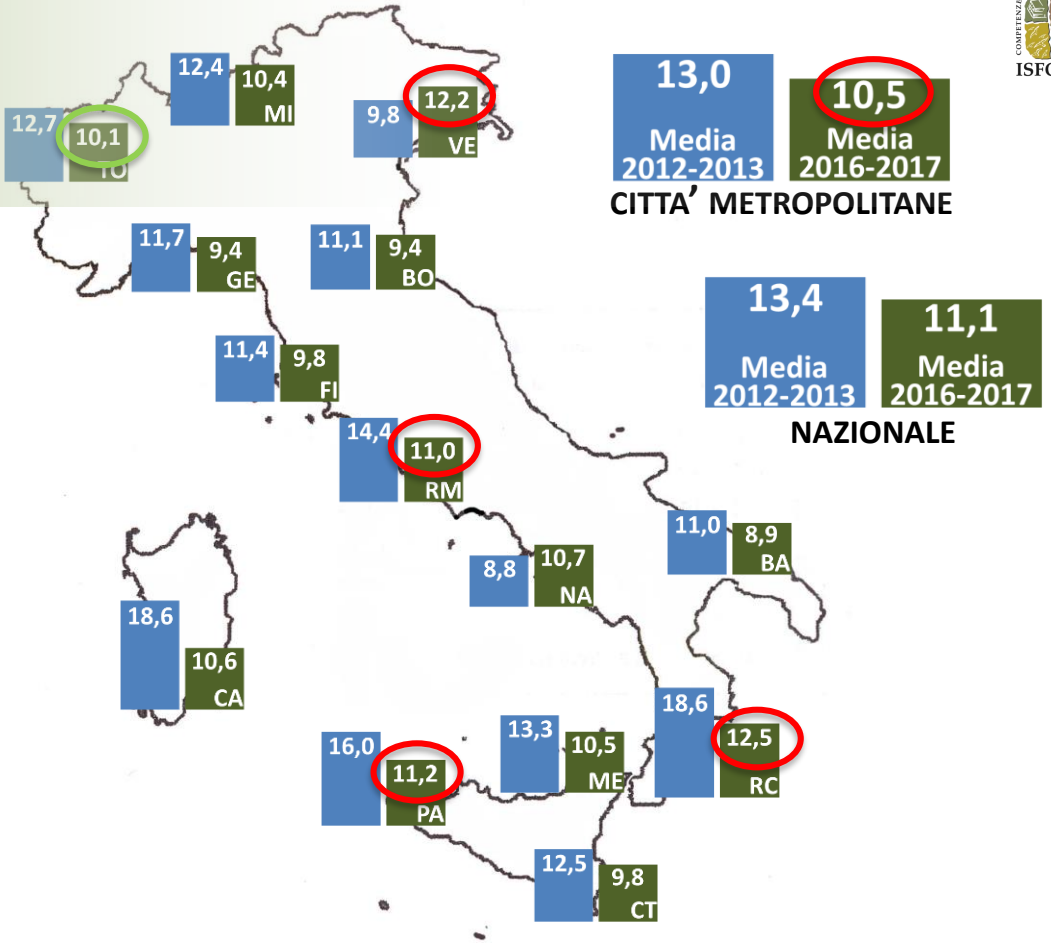
Key points

- ✓ **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

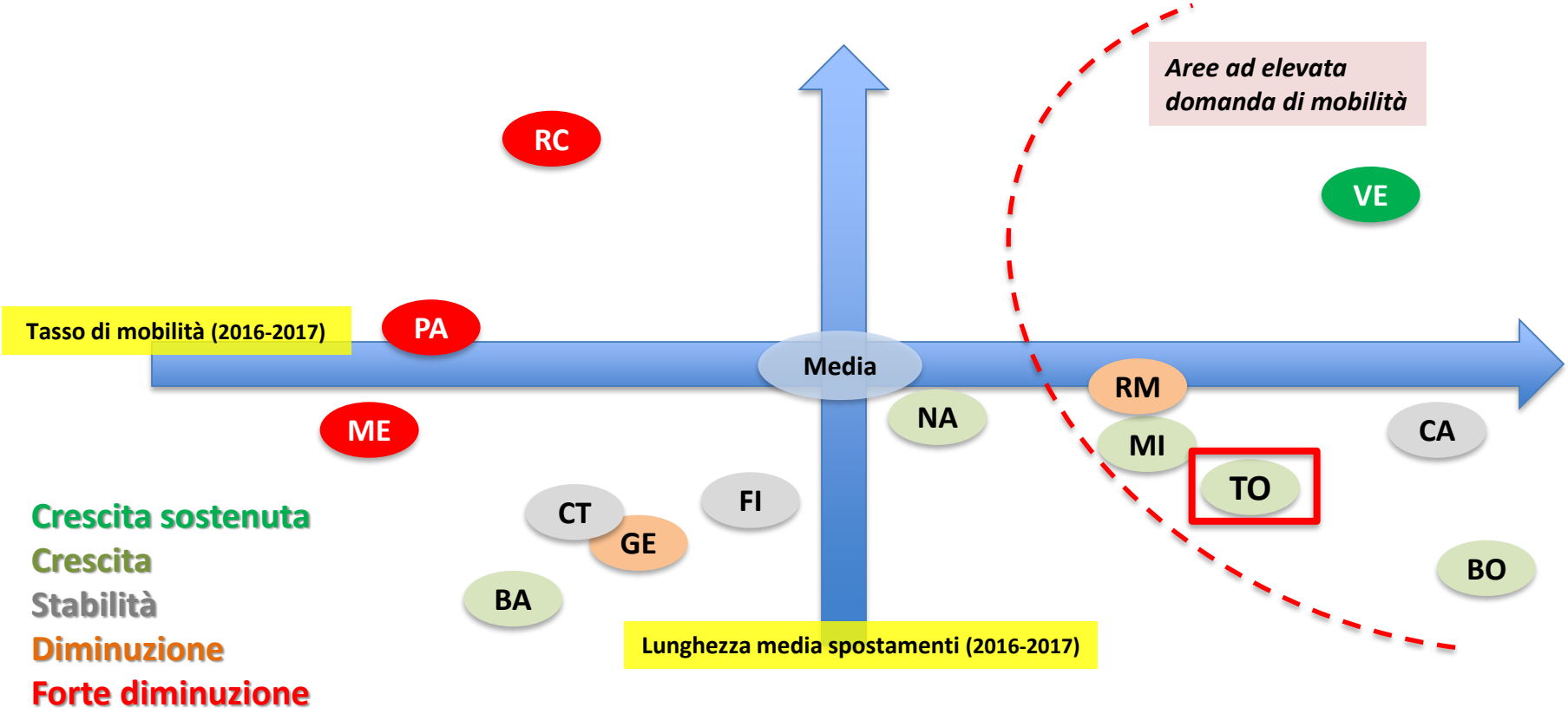
La dimensione quantitativa
La lunghezza media degli spostamenti (in km)



Key points

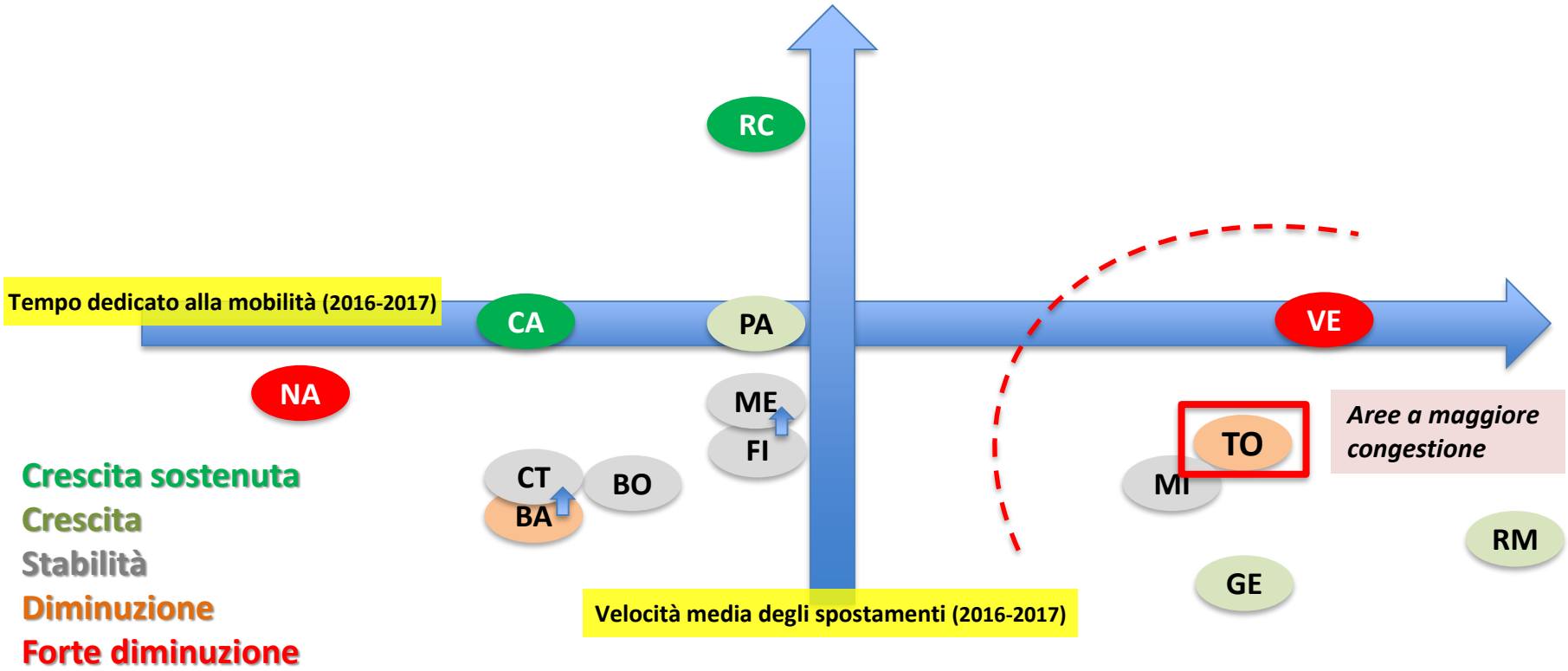
- ✓ *(anche in questo caso)* Valori medi omogenei al dato nazionale
- ✓ Differenziali abbastanza contenuti tra le aree: dai 12,5 km di Reggio Calabria agli 8,9 km di Bari
- ✓ Diminuzione generalizzata dell'indice, in particolare al Sud, ad eccezione di Napoli e Venezia

I differenziali negli indicatori quantitativi di domanda



Crescita sostenuta
Crescita
Stabilità
Diminuzione
Forte diminuzione

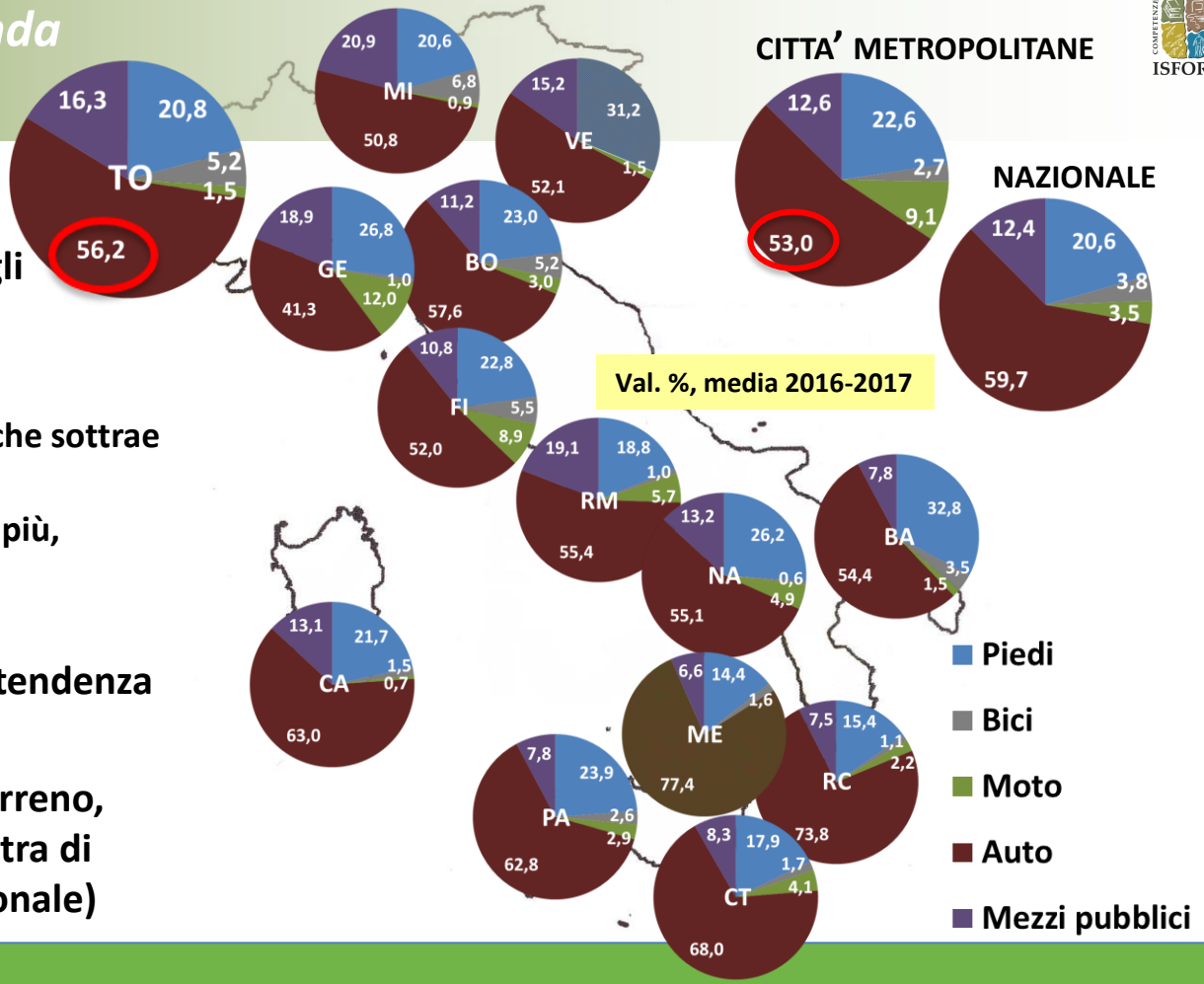
I differenziali negli indicatori di «congestione»



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 migliore (%)
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 migliore (%)
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 peggiore (%)
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 peggiore (%)
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 migliore (%)
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 peggiore (%)
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)*

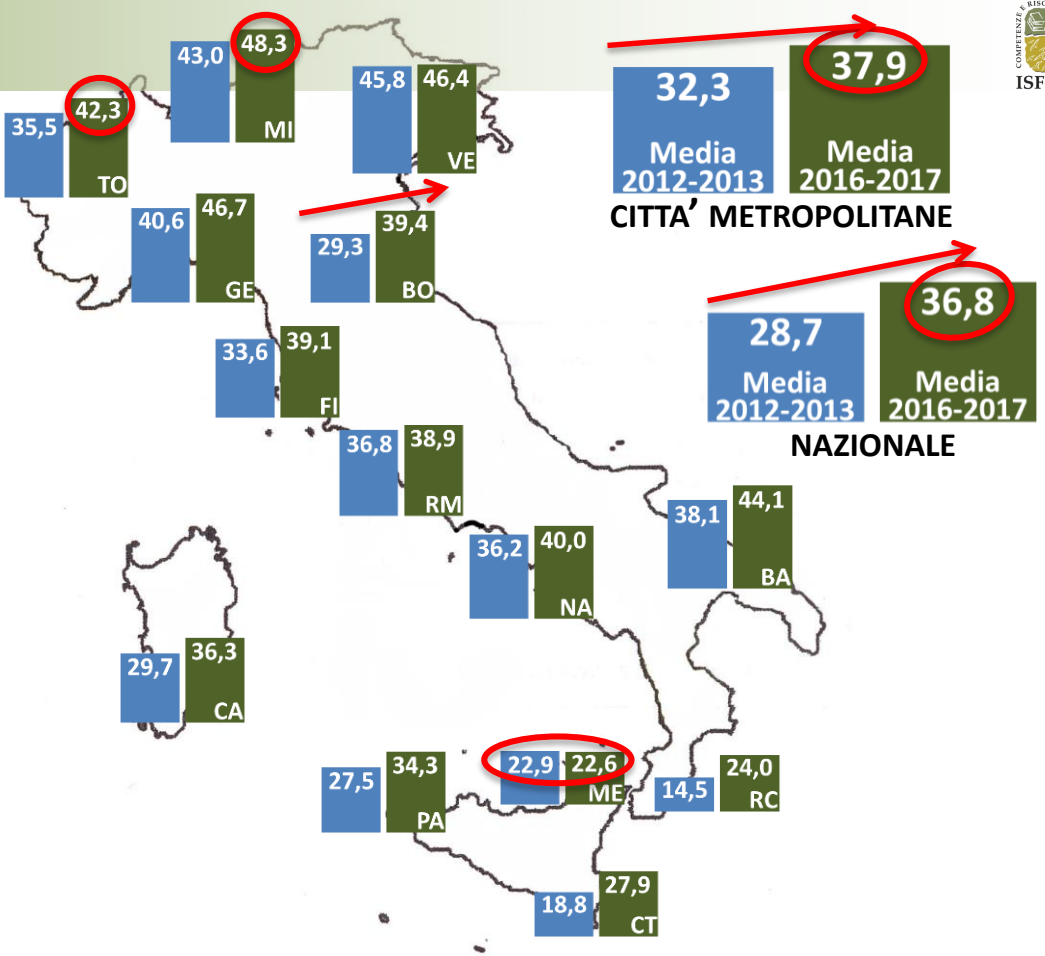
Dove si va di – con il MEZZO PUBBLICO (%)	Variazione peggiore (%)
Messina *(6,6)*	Firenze *(-4,5)*
Reggio Calabria *(7,5)*	Roma *(-4,0)*
Palermo *(7,8)*	Genova *(-4,0)*
Bari *(7,8)*	Bari *(-4,0)*
Catania *(8,3)*	Venezia *(-3,2)*

Dove si va di – in AUTO (%)	Variazione migliore (%)
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(*)

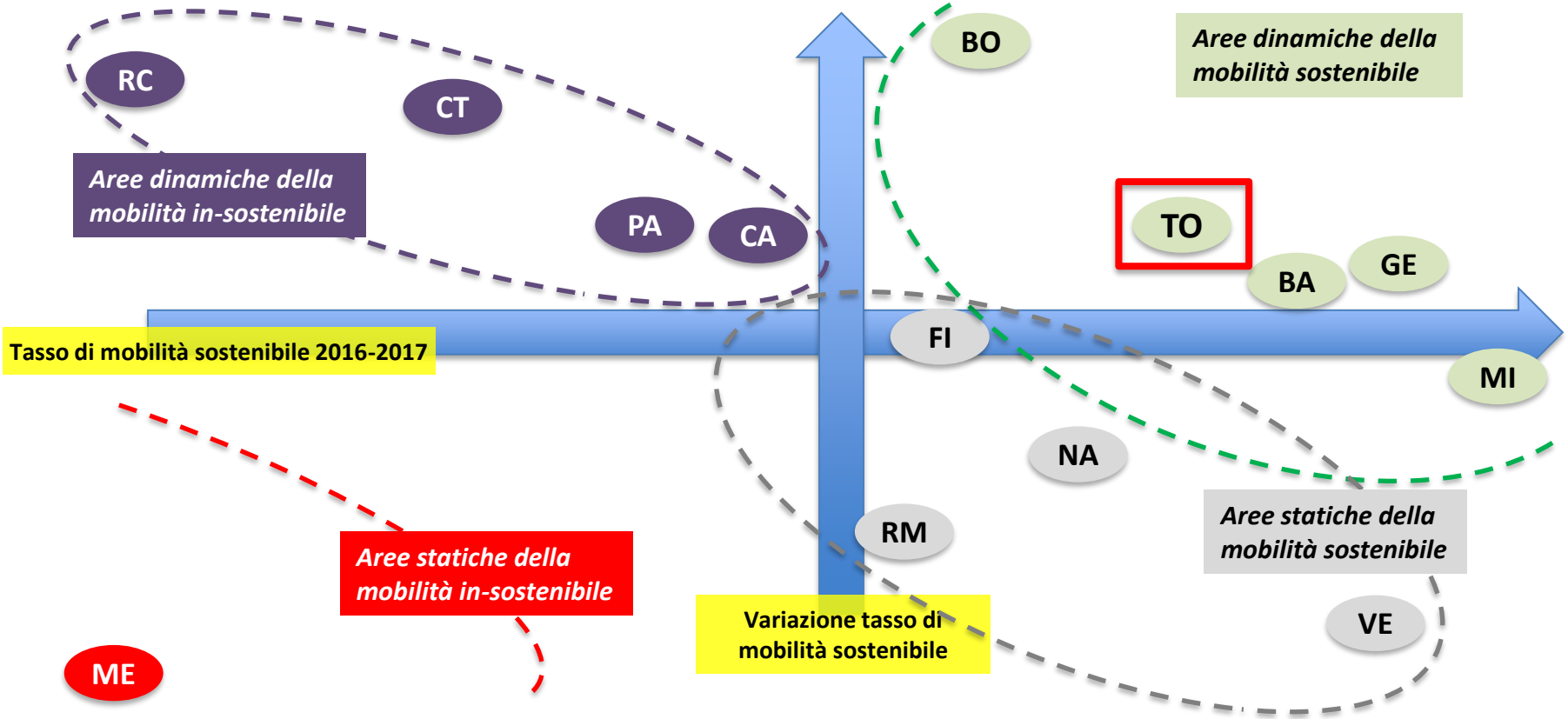
Key points

- ✓ **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 marcate 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**

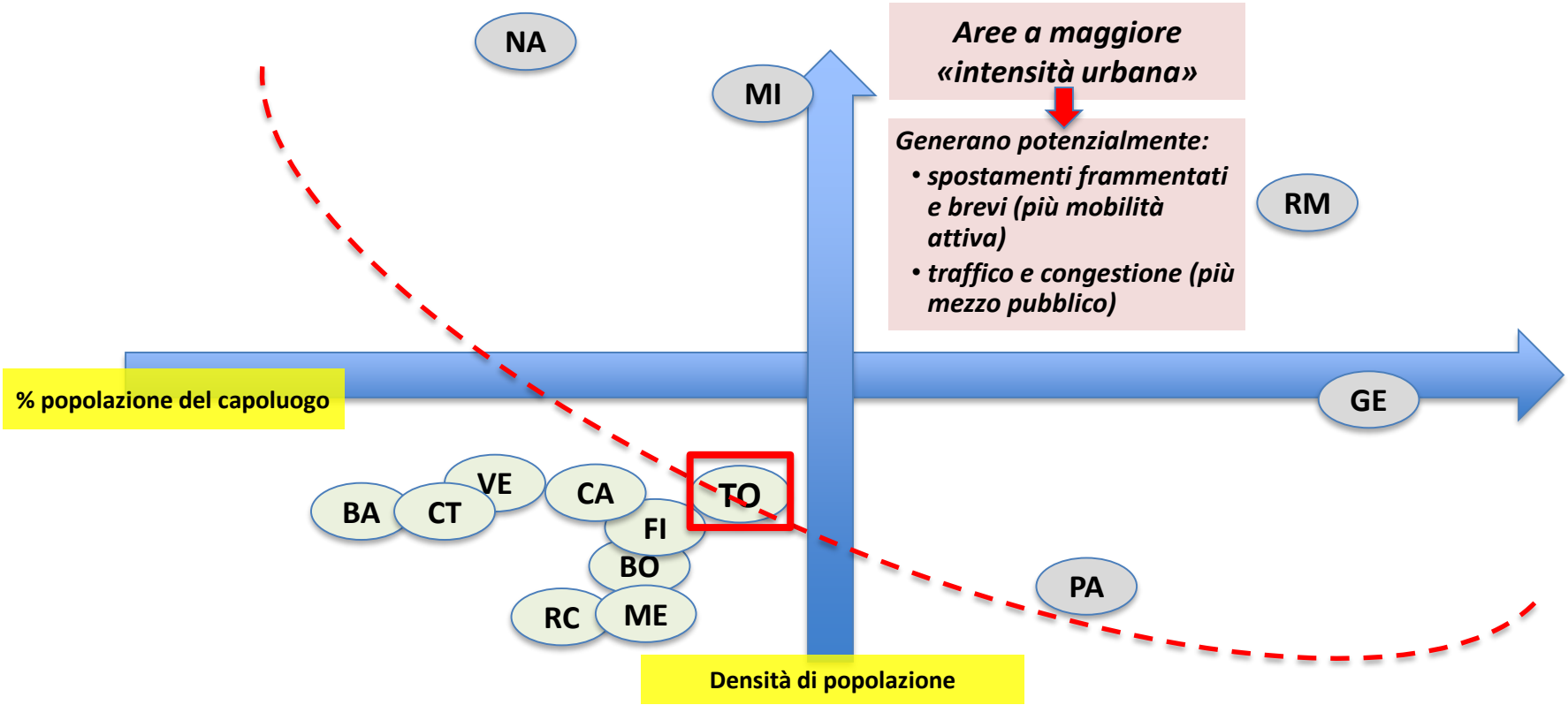


(*) % di spostamenti «a piedi + bici + mezzo pubblico» sul totale

Il posizionamento delle Città nel tasso di mobilità sostenibile



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



Aree a maggiore «intensità urbana»

Generano potenzialmente:

- ***spostamenti frammentati e brevi (più mobilità attiva)***
- ***traffico e congestione (più mezzo pubblico)***

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?*

Mobilitaria Tour

Comune di Torino, Sala Bobbio, Via Corte d'Appello 16

Giovedì 4 luglio2019, ore 9:00-13:00

Le caratteristiche della domanda di mobilità nelle Città metropolitane

Carlo Carminucci

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!