

C'È BISOGNO DI UNA SCOSSA

di Carlo Carminucci, Direttore della Ricerca di Isfort

O rmai alle soglie del primo quarto di secolo degli anni 2000, lo scenario della domanda di mobilità degli italiani si inserisce in un contesto globale ancora, e persistentemente, contrassegnato da fattori di profonda incertezza tra crisi avviate con prospettiva congiunturale e poi diventate strutturali - si pensi in particolare ai conflitti bellici tuttora in corso e agli effetti generati sulle economie di tutti i Paesi - e crisi di lunga deriva, quali l'invecchiamento della popolazione (in Italia come in gran parte dell'Europa) e l'emergenza climatica. La complessità del "palcoscenico" di sfondo impatta sui modelli di mobilità dei cittadini. Tuttavia, il quadro che si delinea in Italia nello scorcio recente, secondo le stime dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort, sembra adagiarsi su una modalità di "stabilizzazione", dopo i fortissimi e ben noti stravolgimenti subiti durante gli anni della pandemia. Per il primo semestre del 2024 si stima un volume di spostamenti complessivi della popolazione 14-85 anni, nel giorno medio ferialo, pari a 96,5 milioni, esattamente allo stesso livello del primo semestre 2023. La curva di ripresa della domanda post-Covid si è dunque stabilizzata; rispetto al 2019 il volume complessivo della domanda di mobilità giornaliera dei cittadini si è ridotta di circa il 6% (Tab. 1). Guardando ai passeggeri*km (percorrenze) tra i due semestri 2023 e 2024 la dinamica è negativa del -5,7% e il gap nel confronto con il 2019 sale sopra il 10% (-11,7%). Si va dunque esaurendo l'effetto della crescita dei viaggi di media e lunga percorrenza che aveva caratterizzato la ripresa della domanda nel 2021 e nel 2022, in fase d'uscita dall'emergenza sanitaria. Gli scenari futuri della domanda saranno condizionati dalle previsioni di forte calo della popolazione italiana per i prossimi 20 anni elaborate dall'Istat, previsioni che includono la compensazione (stimata) dei flussi migratori. Le elaborazioni dal modello "Audimob" sui dati demografici previsionali dell'Istat indicano per lo scenario mediano una riduzione degli spostamenti nell'ordine del 7% al 2044, con un forte impatto nella mobilità giovanile (-28% nella classe 14-19 anni), a fronte di una contestuale forte crescita della mobilità degli anziani (+39% nella classe 75-84 anni); anche gli spostamenti per



lavoro potranno diminuire in misura non marginale (-6%) (Tab. 2). Passando all'analisi dei mezzi di trasporto utilizzati dai cittadini (riparto modale), si registrano segnali indubbiamente positivi nel 2023 e nei primi mesi del 2024, con un buon recupero di share soprattutto della mobilità pedonale (dal 18% del 2023 al 21,3% del primo semestre 2024). Allo stesso tempo, il trasporto pubblico nel suo insieme continua la graduale ripresa di merca-

LO SCENARIO DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ DEGLI ITALIANI SI INSERISCE IN UN CONTESTO GLOBALE ANCORA, E PERSISTENTEMENTE, CONTRASSEGNA TO DA FATTORI DI PROFONDA INCERTEZZA TRA CRISI AVVIATE CON PROSPETTIVA CONGIUNTURALE E POI DIVENTATE STRUTTURALI - COME I CONFLITTI BELLICI - E CRISI DI LUNGA DERIVA, QUALI L'INVECCHIAMENTO DELLA POPOLAZIONE E L'EMERGENZA CLIMATICA

to dopo il crollo registrato nel 2020 (dimezzamento della quota modale), attestandosi nel 2023 all'8,6% di modal share contro il 6,6% del 2021 e il 7,4% del 2022 (Graf. 1). La dinamica di miglioramento del riparto modale appare tuttavia ancora timida e insufficiente

TAB. 1 - LE VARIAZIONI DEGLI SPOSTAMENTI E DEI PASSEGGERI*KM

	Var. % 2022 - 2023	Var. % 2019 - 2023	Var. % I sem 23 - I sem 24
Numero spostamenti	+0,6	-5,9	0,0
Numero passeggeri*km	-2,6	-11,7	-5,7

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

TAB.2 – L'IMPATTO DELLE PROIEZIONI DEMOGRAFICHE SULLA DOMANDA DI MOBILITÀ PER CLASSI DI ETÀ E PER MOTIVAZIONI DEGLI SPOSTAMENTI – VARIAZIONE %

PROIEZIONI AL 2034			
VARIAZIONE SPOSTAMENTI PER CLASSI DI ETÀ 1 gennaio 2024 - 1 gennaio 2034			
	scenario pessimistico	scenario mediano	scenario ottimistico
14-19 anni	-16%	-15%	-14%
20-24 anni	-2%	-1%	0%
25-29 anni	4%	5%	7%
30-64 anni	-9%	-8%	-7%
65-74 anni	22%	23%	23%
75-84 anni	11%	12%	14%
totale	-3%	-2%	-1%

VARIAZIONE SPOSTAMENTI PER MOTIVAZIONE 1 gennaio 2024 - 1 gennaio 2034			
	scenario pessimistico	scenario mediano	scenario ottimistico
lavoro 17-64 anni	-7%	-6%	-6%
lavoro 65-75 anni	21%	22%	22%
studio 14-19 anni	-16%	-15%	-14%
studio > 20 anni	-1%	-1%	0%
altri motivi	-1%	0%	1%

PROIEZIONI AL 2044			
VARIAZIONE SPOSTAMENTI PER CLASSI DI ETÀ 1 gennaio 2024 - 1 gennaio 2044			
	scenario pessimistico	scenario mediano	scenario ottimistico
14-19 anni	-31%	-28%	-24%
20-24 anni	-23%	-21%	-19%
25-29 anni	-12%	-9%	-6%
30-64 anni	-18%	-16%	-14%
65-74 anni	21%	22%	24%
75-84 anni	36%	39%	43%
totale	-9%	-7%	-5%

VARIAZIONE SPOSTAMENTI PER MOTIVAZIONE 1 gennaio 2024 - 1 gennaio 2044			
	scenario pessimistico	scenario mediano	scenario ottimistico
lavoro 17-64 anni	-15%	-14%	-12%
lavoro 65-75 anni	26%	27%	27%
studio 14-19 anni	-31%	-28%	-24%
studio > 20 anni	-19%	-17%	-14%
altri motivi	-7%	-4%	-2%

Fonte: Stime Isfort da modello (su dati Osservatorio "Audimob") sulla base delle previsioni demografiche Istat

a «scardinare» in modo tangibile il monopolio dell'auto nelle scelte degli italiani: 63,1% degli spostamenti soddisfatti nel primo semestre del 2024, seppure in diminuzione dal 66,3% del 2022 (ma era al 62,5% nel 2019).

Il tasso di mobilità sostenibile, che sintetizza la quota percentuale di spostamenti effettuati con mezzi a

C'È BISOGNO QUINDI DI UN CAMBIO DI PASSO PIÙ DECISO DEL SISTEMA, IN TUTTE LE SUE COMPONENTI, PER COGLIERE LE OPPORTUNITÀ APERTE DALLA RIVOLUZIONE TECNOLOGICO-DIGITALE IN ATTO E DAI NUOVI PARADIGMI DEI MODELLI DI MOBILITÀ. SCOSSA NECESSARIA SIA PER ACCELERARE NELL'INSIEME LA TRANSIZIONE VERSO MODELLI DI MOBILITÀ SOSTENIBILI, INNOVATIVI E INTEGRATI, SIA NELLO SPECIFICO PER RIDURRE LE MARGINALITÀ SOFFERTE DA AMPI SEGMENTI, TERRITORIALI E SOCIO-ANAGRAFICI DEL PAESE

basso impatto (piedi, bici, micromobilità, trasporto pubblico), è salito nel 2023 di 1,6 punti, al 31,1%, e nel primo semestre 2024 al 33,4%, ma è ancora piuttosto lontano dal livello pre-Covid (35% nel 2019).

Ma quale futuro dobbiamo attenderci per i modelli di mobilità dei cittadini?

La spinta delle intense innovazioni tecnologiche, digitali e di applicazione dell'intelligenza artificiale, i nuovi stili e modelli di comportamento, gli obiettivi globali di decarbonizzazione, configurano indubbiamente rilevanti cambi di paradigma nell'offerta di servizi, nei sistemi organizzativi, nella cultura della domanda. Tra i processi di "rivoluzione" in atto, o ancora solo in embrione, si riconoscono in particolare:

- l'affermarsi del concetto di "mobilità come servizio" e il parallelo sviluppo di piattaforme per l'integrazione di nuovi e tradizionali servizi di trasporto;
- la frammentazione della domanda di mobilità e la conseguente organizzazione, dal lato dell'offerta, di servizi personalizzati, flessibili, connessi e condivisi;
- le innovazioni, grazie anche alle applicazioni dell'AI, nella digitalizzazione che abilita i nuovi modelli di domanda (piattaforme MaaS, servizi flessibili-DRT, sharing mobility), nelle motorizzazioni (elettrico, idrogeno), nell' "internet delle cose", nella guida autonoma;

- lo sviluppo di infrastrutture per l'integrazione complessa di reti e servizi di mobilità sostenibile, a partire dai nodi (hub) del trasporto pubblico (modello TOD);
- la valorizzazione e la fruizione di qualità degli spazi pubblici, incoraggiando soluzioni di mobilità dolce, attraverso l'integrazione virtuosa tra pianificazione urbanistica, pianificazione dei trasporti, sviluppo dei servizi e delle economie di prossimità (Città dei 15 minuti, Città della prossimità).

A fronte di queste spinte il quadro di evoluzione della mobilità delle persone in Italia è invece contrassegnato da un forte squilibrio modale, peggiorato dopo lo shock pandemico, che nell'ultimo anno e mezzo ha manifestato segnali di miglioramento ma ancora molto deboli, nonché da profonde fratture territoriali, in tendenziale allargamento, lungo l'asse della sostenibilità dei modelli di trasporto che penalizzano in particolare le aree povere, periferiche e del Sud, anche a causa di sotto-dotazioni di infrastrutture e servizi avanzati per promuovere una mobilità più integrata, sostenibile e in grado di intercettare le traiettorie dell'innovazione.

C'è bisogno quindi di un cambio di passo più deciso del sistema, in tutte le sue componenti in gioco (policy makers, aziende, risorse, regolazione, pianificazione...), per cogliere le opportunità aperte dalla rivoluzione tecnologico-digitale in atto e dai nuovi paradigmi dei modelli di mobilità che già da qualche anno si sono affacciate nello scenario globale. Scossa necessaria sia per accelerare nell'insieme la transizione verso modelli di mobilità sostenibili, innovativi e integrati, sia nello specifico per ridurre le marginalità sofferte da ampi segmenti, territoriali e socio-anagrafici del Paese.

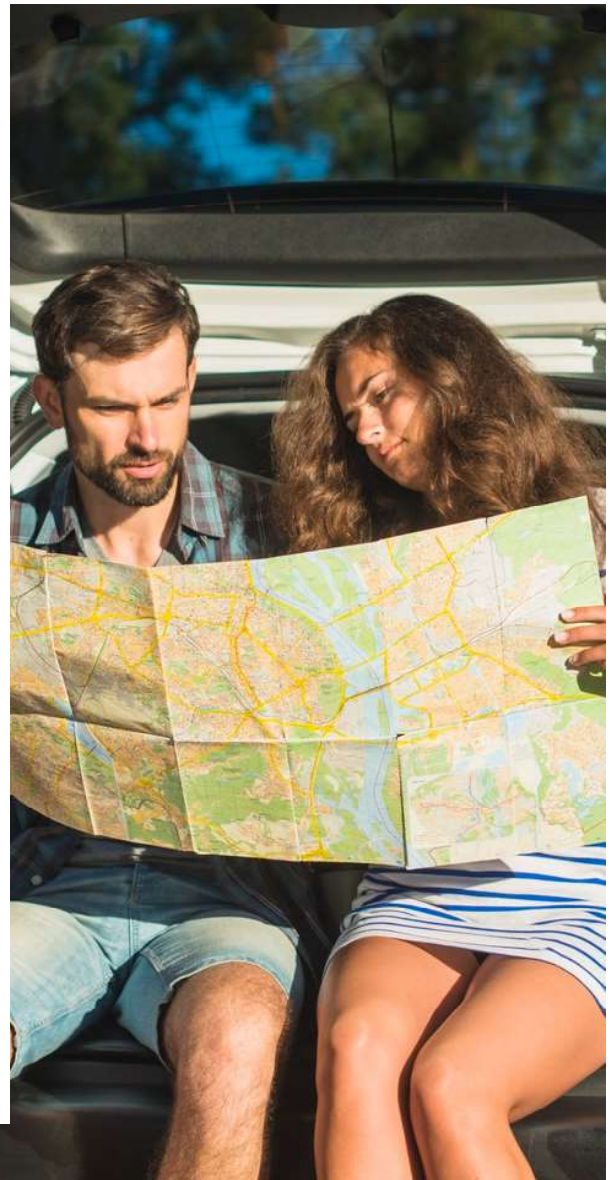
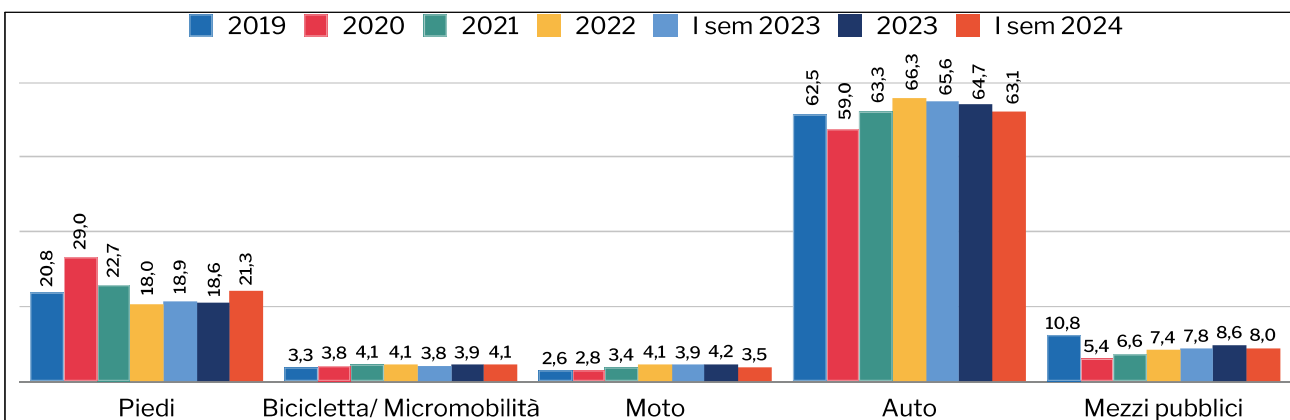


GRAFICO 1 - DISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI PER MODO DI TRASPORTO UTILIZZATO ¹ (VALORI %)



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

¹ Nei mezzi privati sono compresi l'auto privata con e senza passeggeri, i mezzi agricoli, l'auto a noleggio e altri mezzi privati. Nei mezzi pubblici sono compresi tutti i mezzi di trasporto collettivi, urbani (autobus urbano, metro, tram ecc.) ed extraurbani (autobus di lunga percorrenza, treno locale e di lunga percorrenza, aereo, traghetto/nave ecc.), nonché altri mezzi, anche individuali, ma a disponibilità pubblica (taxi, NCC, car sharing, piattaforme car pooling). Gli spostamenti si riferiscono sia al trasporto a compensazione economica (Tpl in generale), sia a quello interamente sul mercato (es. treni AV, segmenti del trasporto pubblico su gomma di lunga percorrenza).