Banca Ifis

La mobilità urbana vista dai cittadini

MILANO | ROMA | NAPOLI

WWW.BANCAIFIS.IT

Indice

1. Abstract e caratteristiche delle tre città laboratorio

2. I mezzi di trasporto utilizzati in città

3. Il benessere percepito e gli interventi sulla mobilità proposti dai cittadini

4. Focus: la bicicletta come strumento di mobilità urbana

5. Focus: i casi internazionali di Parigi, Bruxelles e Copenaghen

6. Tavole di dettaglio sulle città laboratorio

Banca Ifis

1. Abstract e caratteristiche delle tre città laboratorio

Le caratteristiche delle tre città laboratorio

La mobilità urbana in Italia è stata analizzata attraverso un'indagine su tre città laboratorio, in grado di restituire una fotografia attuale e le proposte di evoluzione. Le città, selezionate per dimensione, sviluppo urbano e posizione geografica, sono Milano, Roma e Napoli. Nei casi di Napoli e Milano l'analisi ha incluso anche gli abitanti dell'hinterland per il loro impatto sulla mobilità sostenibile.

	MILANO	ROMA	NAPOLI
ABITANTI CAPOLUOGO	1.397.715	2.783.809	940.940
ABITANTI AREA METROPOLITANA	3.249.821 in 133 comuni	4.227.588 in 121 comuni	3.017.658 in 92 comuni
DENSITÀ ABITANTI PER KMQ	~2.063	~788	~2.560
MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO CIRCOLANTI	1.993 *mezzi di superficie* 157 *treni metropolitana*	2.151 *mezzi di superficie* 96 *treni metropolitana*	435 *mezzi di superficie* 45 *treni metropolitana*
NUMERO PASSEGGERI (ANNO 2019)	~899 mln	~880 mln	~102 mln
PISTE CICLABILI ESISTENTI (ANNO 2019)	220 Km	254 km	21,3 Km
PISTE CICLABILI PREVISTE DA PUMS*	186 Km di cui 35 Km realizzati nel 2020	293 Km di cui 16 Km realizzati nel 2020	163 Km di cui 8 Km realizzati nel 2020
OPERATORI DI MICROMOBILITÀ IN SHARING**	10	10	4
OPERATORI DI CARSHARING	5	4	1

*Piani Urbani di Mobilità Sostenibile **Servizi di sharing per monopattini e biciclette attivi a settembre 2020.
FONTE: Elaborazioni interne Ufficio Studi banca Ifis su dati: tuttitalia.it; Legambiente; IV Rapporto Sharing Mobility; Fleet magazine; ATM; ANM; ATAC; notizie stampa.

1.1 | ABSTRACT

L'utilizzo dei mezzi di trasporto e il benessere percepito

01

MOBILITÀ IN CITTÀ

Complessivamente **il 39% degli spostamenti avviene tramite auto/scooter**, percentuale che a Napoli e hinterland arriva al 45%. L'utilizzo del mezzo privato è elevato **soprattutto tra i cittadini dell'hinterland**, confermando che la mobilità va approcciata a livello più ampio di città metropolitana. **I mezzi pubblici sono la seconda forma di trasporto utilizzata** (23% degli intervistati), con Milano e hinterland che arriva al 29%

02

MICROMOBILITÀ

L'acquisto dei mezzi di micromobilità è stato incentivato **dai bonus statali e locali del 2020 che hanno incrementato il numero dei possessori di biciclette (dal 47% al 67%) e di monopattini (dal 29% al 57%)**.

03

TERMOMETRO DEL BENESSERE

Negativo il giudizio medio sullo stato attuale della mobilità con un indice di benessere - range da +100 (max livello di benessere) a -100 (min livello di benessere) - **in territorio negativo a -63**. In termini relativi, Milano con il suo hinterland riceve il giudizio meno negativo che si attesta a -35, seguita da Napoli e hinterland con -76 e Roma con -80.

1.2 | ABSTRACT

L'utilizzo dei mezzi di trasporto e il benessere percepito

INTERVENTI PER LE CITTÀ LABORATORIO

04

Quattro gli interventi che porterebbero il benessere in un'area positiva in tutte e tre le città laboratorio: **potenziamento del trasporto pubblico** anche in ottica "green"; **incentivi all'uso dei mezzi pubblici** (sconti, tariffe agevolate…); **incremento di sistemi di mobilità integrata** (utilizzo combinato di differenti mezzi di trasporto: treno, bicicletta, auto, metropolitana, piedi, ecc); **maggiore sicurezza stradale**, soprattutto per ciclisti/pedoni.

La necessità di una **mobilità integrata** è sentita maggiormente dagli abitanti dell'hinterland, che si muovono quotidianamente in ingresso e in uscita dalle città. Soluzioni che combinino in maniera sinergica l'offerta delle diverse forme di trasporto è indicata con maggior frequenza nell'hinterland rispetto al perimetro cittadino: **+44%** nel caso di Milano e **+39%** nel caso di Napoli.

MOBILITÀ INTEGRATA

05

AUMENTO DELL'INDICATORE DEL BENESSERE

06

Realizzando i 4 interventi, il termometro del benessere segnerebbe un aumento di **83 punti,** portando il giudizio delle tre città a **+20**. L'incremento maggiore lo avrebbe Roma con una crescita di **97 punti** e un giudizio complessivo di **+17**, a seguire Napoli e hinterland con una crescita di **94 punti** e un valore finale di **+17**.
Milano con una crescita di **61 punti** raggiunge il livello più alto delle tre città (**+26**).

1.3 | ABSTRACT

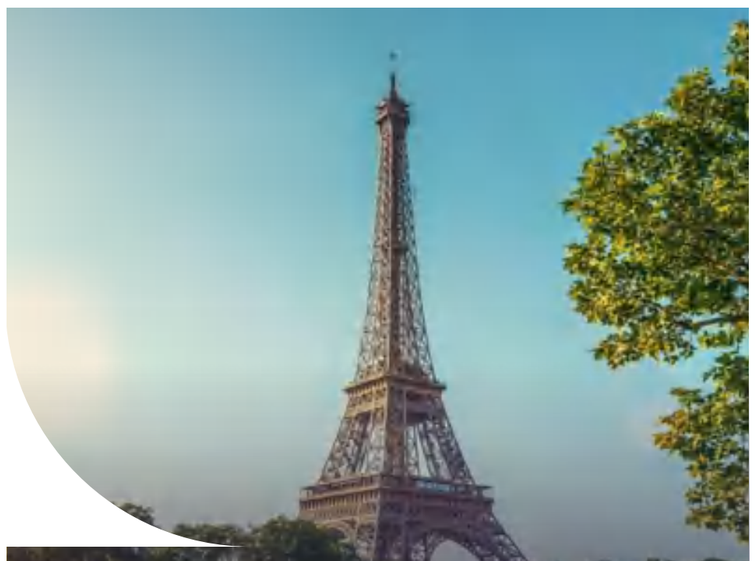
La bicicletta in città e le best practice europee

FOCUS SULLA BICICLETTA COME STRUMENTO DI MOBILITÀ URBANA.

Pur avendo una frequenza di utilizzo ancora limitata, **il 50% degli intervistati ha aumentato l'uso della bicicletta rispetto a due anni fa,** incremento che ha raggiunto il 58% a Roma e il 55% a Napoli.
Sono quattro le leve principali di questa crescita: attività fisica; distanziamento sociale; impatto ambientale; maggiore disponibilità di infrastrutture adeguate. **Un uso maggiore della bicicletta ha ridotto, per il 91% degli interessati, l'uso di altri mezzi di trasporto, prima fra tutti l'auto.**

Le best practice europee: Parigi, Bruxelles e Copenaghen

Tre le città in Europa prese in esame per le loro politiche di incentivo alla mobilità sostenibile:



PARIGI

Punta ad **estendere entro il 2024 la rete ciclabile su tutta la città** e a ridurre lo spazio destinato alle automobili per creare aree verdi e ciclopedonali.
Al momento sono **in fase di realizzazione 650 km di piste ciclabili** («Plan Vèlo») a fronte dei ~1.000 km già esistenti.

BRUXELLES

Nell'ambito del progetto "City 30" la capitale ha finanziato 1,2 mld € nel 2020 e 1,4 mld € nel 2021 per investimenti da destinare alla mobilità. Gli stanziamenti hanno riguardato soprattutto la **rete dei trasporti pubblici** per nuove linee di tram e l'inizio dei lavori di costruzione della nuova linea metropolitana (1,1 mld €), tariffe gratuite dei mezzi pubblici per gli under 25, progetto per i tunnel della città e manutenzione degli spazi pubblici.

COPENAGHEN

Si dimostra essere una delle città più evolute in termini di mobilità sostenibile con una rete integrata di trasporti che mira ad incentivare il trasporto pubblico e ciclabile. Le logiche di progettazione seguono i **principi di sicurezza e facilità di utilizzo** dei mezzi di micromobilità unitamente all'**ascolto continuo dei cittadini**. Copenaghen ha come obiettivo quello di diventare una città a **impatto zero per le emissioni di CO2 entro il 2025**, per farlo sta attuando una serie di cambiamenti come: riduzione del consumo di energia; aumento della produzione di energia da fonti rinnovabili; incentivazione della mobilita sostenibile.

Banca Ifis

2. I mezzi di trasporto utilizzati in città

Auto e scooter sono i mezzi più usati per gli spostamenti quotidiani. I veicoli elettrici e la mobilità attiva stanno guadagnando spazio. A Milano la bicicletta è già il quarto mezzo più utilizzato

Mezzi utilizzati dai cittadini per gli spostamenti in città in modo prevalente*

Format research

	Media Città Laboratorio	Milano e Hinterland	Roma	Napoli e Hinterland
AUTO/SCOOTER A BENZINA/GAS/GPL	39%	35%	36%	45%
MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICI	23%	29%	26%	16%
PIEDI	17%	13%	17%	20%
AUTO/SCOOTER ELETTRICI	10%	8%	14%	9%
BICICLETTA/EBIKE	5%	10%	1%	2%
TRENO	4%	3%	3%	5%
MONOPATTINO ELETTRICO	2%	1%	3%	2%
TAXI	1%	1%	0%	1%

Base campione: numerosità campionaria proporzionale agli abitanti delle singole città. I dati sono riportati all'universo.
*in termini di distanza percorsa o tempi di percorrenza
FONTE: Ricerca Banca Ifis in partnership con Format Research

L'utilizzo del mezzo privato è molto elevato tra i cittadini dell'hinterland, confermando che la mobilità va approcciata a livello più ampio di città metropolitana

Format research

	MILANO	HINTERLAND DI MILANO	NAPOLI	HINTERLAND DI NAPOLI
MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICI	35%	22%	15%	21%
AUTO/SCOOTER A BENZINA/GAS/GPL	25%	46%	43%	54%
PIEDI	16%	10%	21%	14%
BICICLETTA/EBIKE	12%	8%	2%	0%
AUTO/SCOOTER ELETTRICI	7%	10%	10%	5%
TRENO	2%	4%	4%	7%
TAXI	2%	1%	2%	0%
MONOPATTINO ELETTRICO	1%	0%	2%	0%

I bonus statali e locali del 2020 hanno accelerato la diffusione dei mezzi di micromobilità in tutte le città laboratorio

Il bonus mobilità 2020 è stato un incentivo determinante che ha consentito l'incremento del numero dei possessori di biciclette (dal 47% al 67%) e di monopattini (dal 29% al 57%).

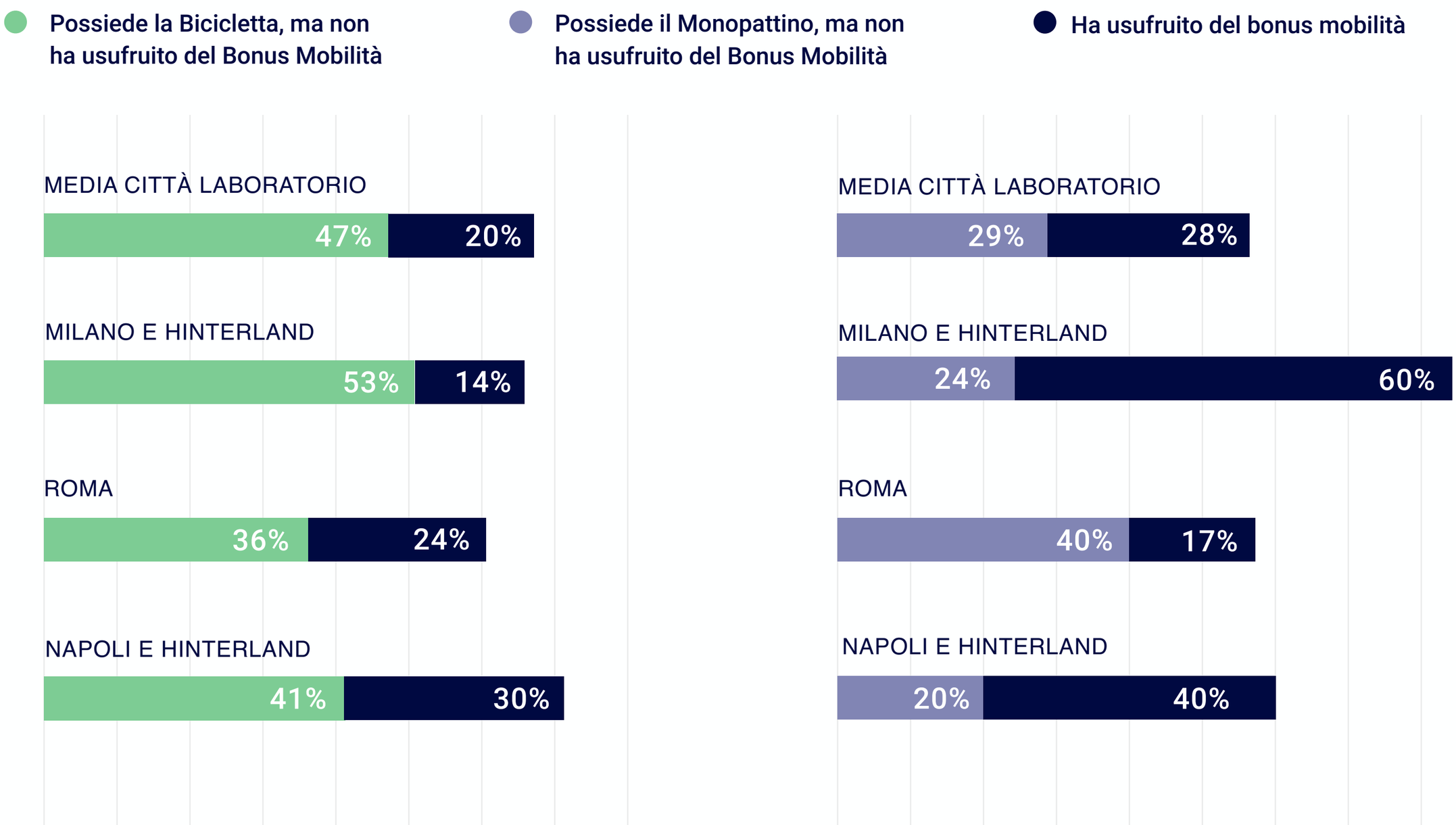
Format research

67% Dei fruitori di bicletta ne possiede almeno una

57% Dei fruitori di monopattino ne possiede almeno uno

L'incidenza dei possessori tra chi dichiara di utilizzare la bicicletta (%)

L'incidenza dei possessori tra chi dichiara di utilizzare il monopattino (%)



Base campione: numerosità campionaria proporzionale agli abitanti delle singole città. I dati sono riportati all'universo.
FONTE: Ricerca Banca Ifis in partnership con Format Research

Banca Ifis

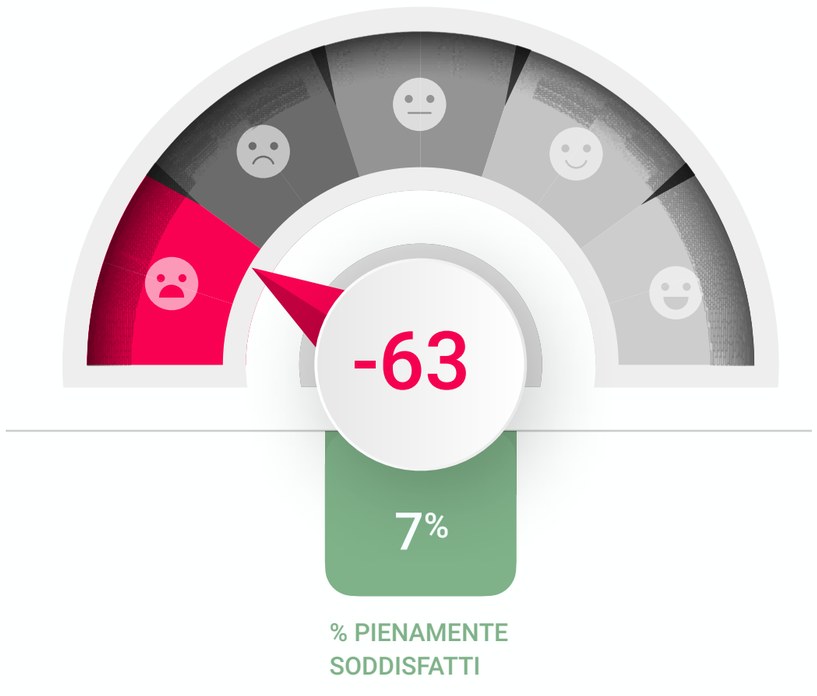
3. Il benessere percepito e gli interventi sulla mobilità proposti dai cittadini

Gli abitanti di Milano, Roma e Napoli valutano negativamente lo stato della mobilità della propria città. In termini relativi, Milano è quella che riceve il giudizio meno severo. Molto contenuta la percentuale di cittadini pienamente soddisfatti

Termometro del benessere: il percepito dei cittadini sullo stato attuale della mobilità urbana
*Indicatore da +100 (max livello di benessere) a -100 (min livello di benessere)**

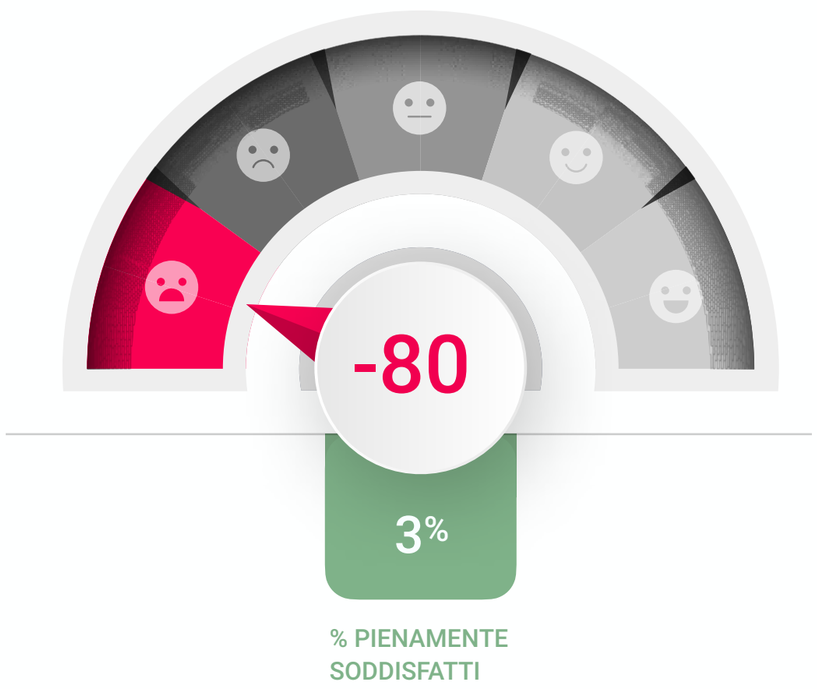
Format research

MEDIA CITTÀ LABORATORIO

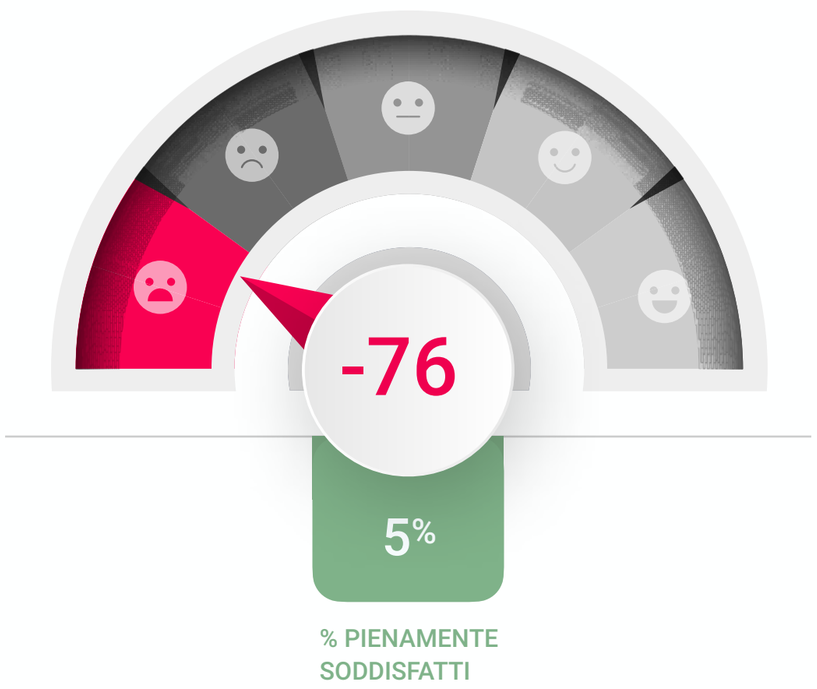


MILANO E HINTERLAND

ROMA



NAPOLI E HINTERLAND



Base campione: numerosità campionaria proporzionale agli abitanti delle singole città. I dati sono riportati all'universo.
*Utilizzo scala da 0=pessima a 10= ottima. L'indicatore è formato dalla somma dei voti 9 e10 meno la somma dei voti da 0 a 6. I valori 7 ed 8 non sono considerati
FONTE: Ricerca Banca Ifis in partnership con Format Research

Sono 7 gli interventi prioritari sulla mobilità proposti dai cittadini. Già agendo sui primi quattro si avrebbe un miglioramento del benessere percepito, portando il termometro in area positiva in tutte e tre le città

Format research		MEDIA TRE CITTÀ	MILANO E HINTERLAND	ROMA	NAPOLI E HINTERLAND
1	Potenziamento del trasporto pubblico anche in ottica "green"	48	37	57	51
2	Incentivi all'uso dei mezzi pubblici (sconti, tariffe agevolate…)	39	41	43	34
3	Incremento di sistemi di mobilità integrata *(utilizzo combinato di differenti mezzi di trasporto: treno, bicicletta, auto…)*	29	26	33	28
4	Maggiore sicurezza stradale, soprattutto per ciclisti/pedoni	28	32	28	25
5	Aumento parcheggi per le auto (incluse quelle a benzina/gas/gpl)	27	27	26	27
6	Incentivi per l'acquisto di auto meno inquinanti ed elettriche di proprietà	27	28	24	27
7	Investimenti infrastrutturali in piste ciclabili/pedonali, parcheggi biciclette, ecc	26	29	25	24

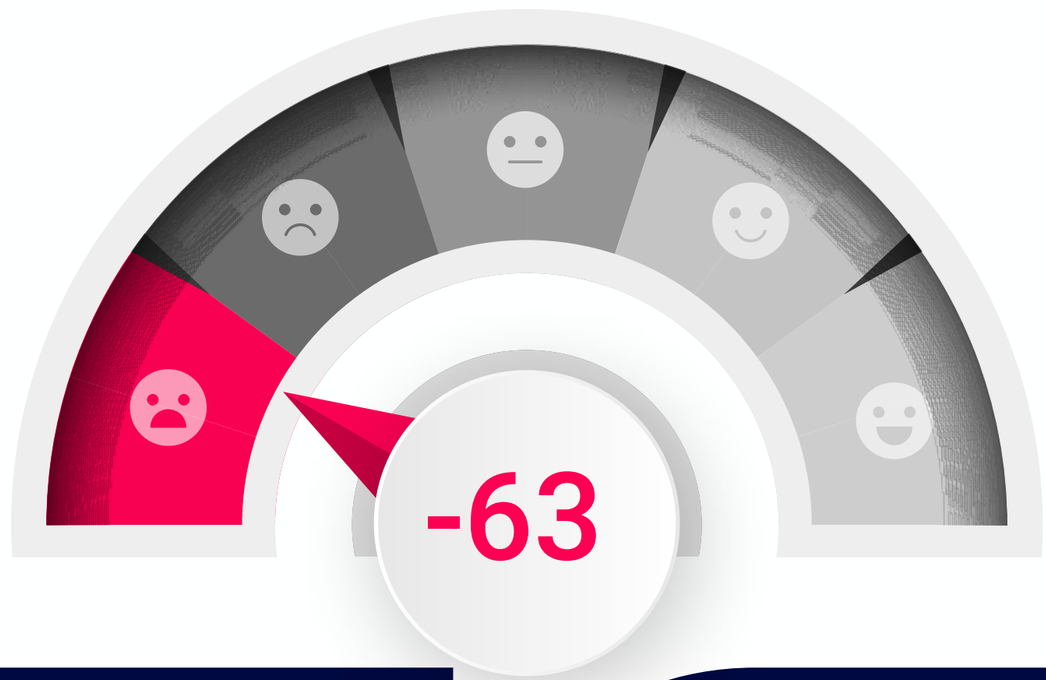
Base campione: numerosità campionaria proporzionale agli abitanti delle singole città. I dati sono riportati all'universo. Possibilità di risposta multipla.
FONTE: Ricerca Banca Ifis in partnership con Format Research

Potenziamento e incentivi al trasporto pubblico sono ritenute le misure più efficaci per migliorare il vissuto della mobilità urbana. Seguono gli incentivi all'uso dei mezzi pubblici e la sicurezza per pedoni e ciclisti

Termometro del benessere: lo stato attuale della mobilità urbana

*Indicatore da +100 (max livello di benessere) a -100 (min livello di benessere)**

MEDIA CITTÀ LABORATORIO



POTENZIAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO ANCHE IN OTTICA "GREEN"

INCENTIVI ALL'USO DEI MEZZI PUBBLICI (SCONTI, TARIFFE AGEVOLATE…)

MAGGIORE SICUREZZA STRADALE PER CHI PRATICA MOBILITÀ ATTIVA (CICLISTI/PEDONI…)

INCREMENTO DI SISTEMI DEI MOBILITÀ INTEGRATA

Base campione: numerosità campionaria proporzionale agli abitanti delle singole città. I dati sono riportati all'universo.
*Utilizzo scala da 0=pessima a 10= ottima. L'indicatore è formato dalla somma dei voti 9 e10 meno la somma dei voti da 0 a 6. I valori 7 ed 8 non sono considerati
FONTE: Ricerca Banca Ifis in partnership con Format Research

La necessità di una mobilità integrata è sentita maggiormente dai cittadini dell'hinterland, che si muovono quotidianamente in ingresso e in uscita dalle città

Termometro del benessere: focus sui sistemi di mobilità integrata

*Indicatore da +100 (max livello di benessere) a -100 (min livello di benessere)**

Format research

La soluzione di mobilità integrata è indicata sempre con maggior frequenza dagli abitanti dell'hinterland rispetto a quelli del perimetro cittadino:

› **+44%** nel caso di Milano

› **+39%** nel caso di Napoli

Il termometro del benessere entra in area positiva isolando le risposte dei comuni dell'hinterland.

MEDIA CITTÀ LABORATORIO

HINTERLAND MILANO E NAPOLI

Base campione: numerosità campionaria proporzionale agli abitanti delle singole città. I dati sono riportati all'universo.
*Utilizzo scala da 0=pessima a 10= ottima. L'indicatore è formato dalla somma dei voti 9 e10 meno la somma dei voti da 0 a 6. I valori 7 ed 8 non sono considerati
FONTE: Ricerca Banca Ifis in partnership con Format Research

Se si investisse in tutte e quattro le misure maggiormente indicate dai cittadini, il benessere percepito arriverebbe in area positiva anche nelle città laboratorio guardate singolarmente

TERMOMETRO DEL BENESSERE: MISURAZIONE DELL'EFFETTO SUI CITTADINI DERIVANTE DALL'ADOZIONE DELLE PRIME QUATTRO MISURE INDICATE (TRASPORTO PUBBLICO, AGEVOLAZIONI PER IL SUO UTILIZZO, INCREMENTO DEI SISTEMI DI MOBILITÀ INTEGRATA E SICUREZZA PER LA MOBILITÀ ATTIVA)

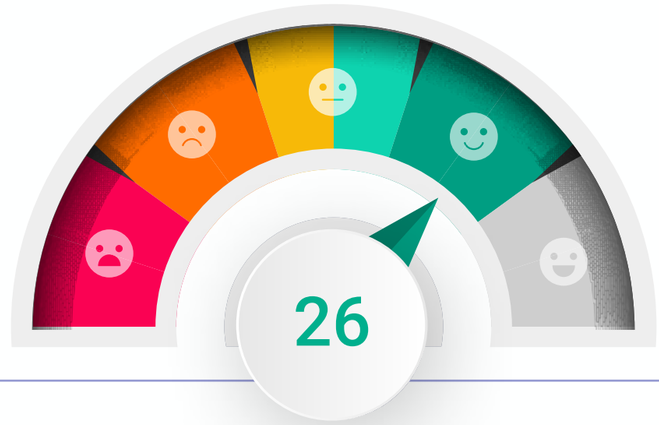
*Indicatore da +100 (max livello di benessere) a -100 (min livello di benessere)**

MEDIA CITTÀ LABORATORIO

83

Punti di incremento dell'indicatore benessere

MILANO E HINTERLAND



61

Punti di incremento dell'indicatore benessere

ROMA

97

Punti di incremento dell'indicatore benessere

NAPOLI E HINTERLAND

94

Punti di incremento dell'indicatore benessere

Base campione: numerosità campionaria proporzionale agli abitanti delle singole città. I dati sono riportati all'universo.
*Utilizzo scala da 0=pessima a 10= ottima. L'indicatore è formato dalla somma dei voti 9 e10 meno la somma dei voti da 0 a 6. I valori 7 ed 8 non sono considerati
FONTE: Ricerca Banca Ifis in partnership con Format Research

Banca Ifis

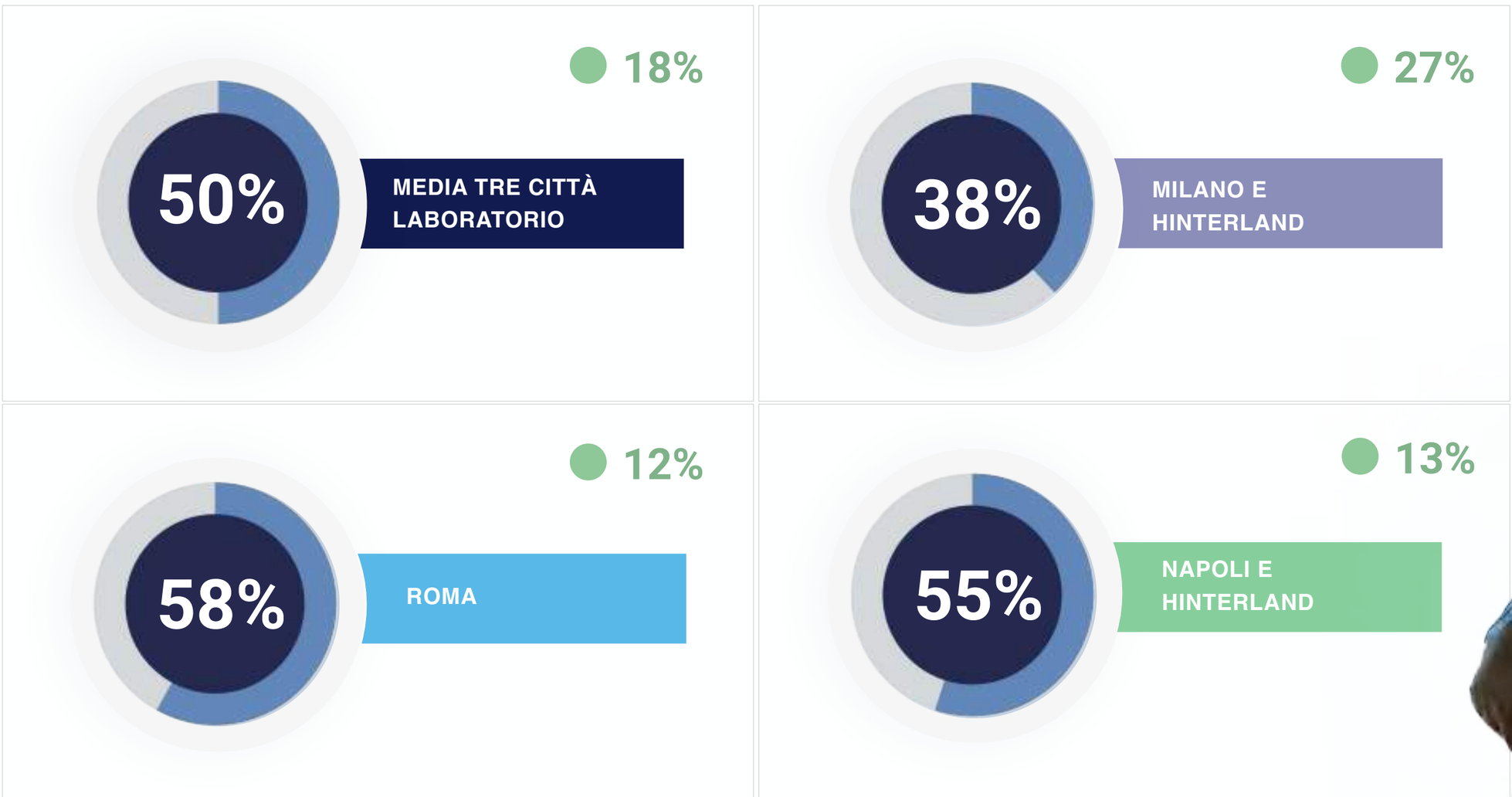
4. Focus: la bicicletta come strumento di mobilità urbana

Anche se con una frequenza ancora limitata, la metà degli intervistati usa di più la bicicletta rispetto a due anni fa. Per Roma e Napoli l'incremento risulta essere maggiore, a ragione di una diffusione storicamente meno elevata

RISPETTO A DUE ANNI FA, OGGI UTILIZZA LA BICICLETTA PIÙ SPESSO (%)

Format research

● Utilizzatori assidui di bicicletta ● Incidenza utilizzatori di bicicletta



Base campione: numerosità campionaria proporzionale agli abitanti delle singole città. I dati sono riportati all'universo.
FONTE: Ricerca Banca Ifis in partnership con Format Research

Attività fisica, distanziamento sociale e maggiore attenzione all'ambiente le prime tre motivazioni dell'aumento dell'uso della bicicletta. Ma anche lo sviluppo delle infrastrutture sta fornendo una spinta significativa

Le ragioni di un maggiore utilizzo rispetto al 2019
(Solo per chi usa più spesso la bicicletta)

Format research

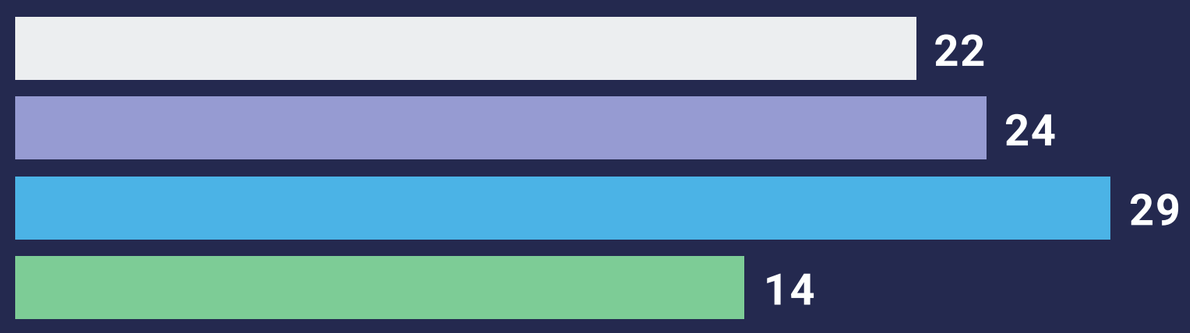
● Tre città laboratorio ● Milano e hinterland ● Roma ● Napoli e hinterland

PER TENERSI IN FORMA

PER IL DISTANZIAMENTO SOCIALE

PER RAGIONI AMBIENTALI

PER L'INCREMENTO DELLE PISTE CICLABILI



Base campione: numerosità campionaria proporzionale agli abitanti delle singole città. I dati sono riportati all'universo.
FONTE: Ricerca Banca Ifis in partnership con Format Research

La bicicletta si rivela un'alternativa all'uso di altri mezzi di trasporto, in particolare dell'auto di proprietà

% di utilizzatori che aumentando l'uso della bicicletta ha ridotto l'uso di un altro mezzo

	MEDIA TRE CITTA 91%	MILANO E HINTERLAND 88%	ROMA 93%	NAPOLI E HINTERLAND 90%
USO DI MENO L'AUTOMOBILE	54%	55%	53%	55%
USO DI MENO I MEZZI PUBBLICI	40%	57%	36%	34%
USO DI MENO IL TAXI	10%	2%	14%	12%
USO DI MENO LA MOTO/SCOOTER	10%	8%	6%	15%
NON HO MODIFICATO IL RICORSO AI MEZZI DI TRASPORTO	9%	12%	7%	9%

Format research

Base campione: numerosità campionaria proporzionale agli abitanti delle singole città. I dati sono riportati all'universo.
FONTE: Ricerca Banca Ifis in partnership con Format Research

Banca Ifis

5. Focus: i casi internazionali di Parigi, Bruxelles e Copenaghen

Parigi

Rendere la città 100% ciclabile, l'obiettivo sfidante della pubblica amministrazione parigina.

USO DELLA BICICLETTA

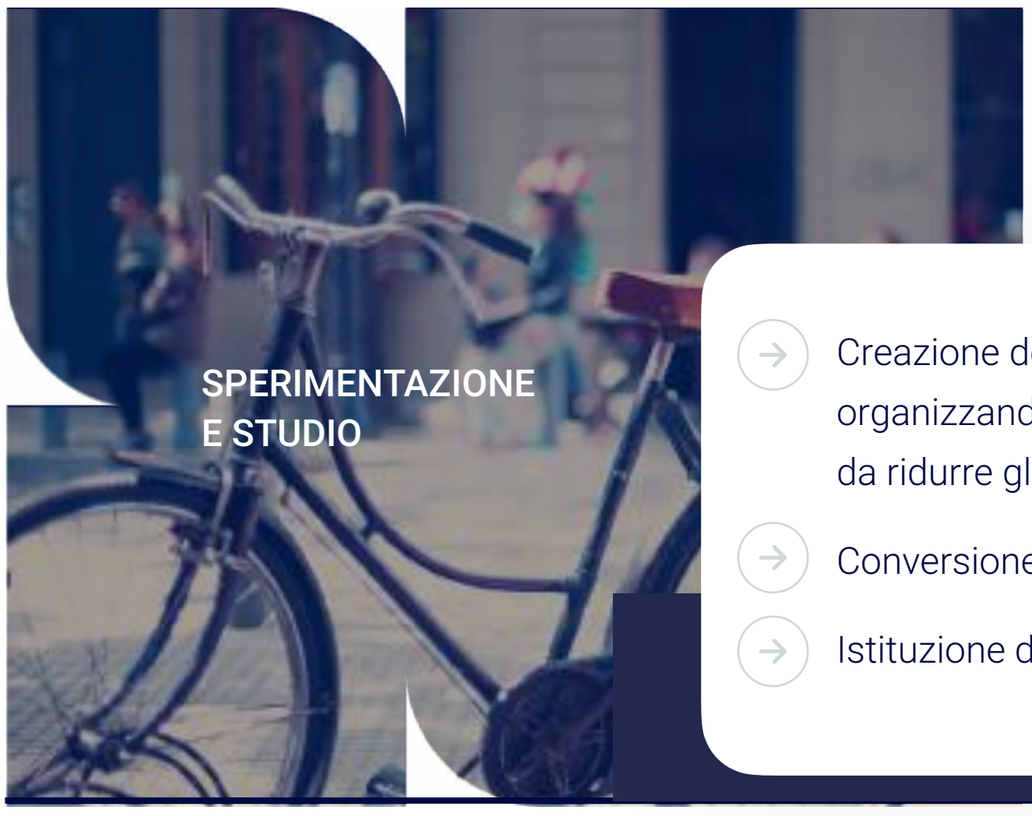
- In fase di realizzazione 650 km di piste ciclabili («Plan Vélo») a fronte dei ~1.000 km già esistenti.
- Installazione di ~15.000 parcheggi per biciclette.
- Riduzione delle corsie degli Champs-Élysées destinate alle auto (passaggio di ~3mila veicoli all'ora) a favore del transito delle biciclette.
- Obiettivo al 2024 Parigi 100% ciclabile, dove ogni strada avrà almeno una corsia dedicata al transito delle biciclette.

PEDONI, UTILIZZO MEZZI PUBBLICI E RIDUZIONE TRAFFICO

- Interdizione al traffico automobilistico di alcune strade cittadine.
- Gratuità mezzi pubblici per studenti sotto i 18 anni.

SHARING MOBILITY

- La capitale francese vanta uno dei più evoluti sistemi di bike sharing al mondo.
  Il servizio Vélib Métropol attivo dal 2007 composto da 20.000 biciclette e 1.800 stazioni.



SPERIMENTAZIONE E STUDIO

- Creazione della città a 15 minuti: il progetto si basa sulle logiche di crono-urbanistica, organizzando i quartieri con servizi, shopping e lavoro a corto raggio in modo da ridurre gli spostamenti.
- Conversione di circa il 70% delle aree parcheggio in piazze, parchi o zone pedonali.
- Istituzione delle «strade per bambini» in prossimità delle scuole.

FONTE: Elaborazioni interne Ufficio Studi Banca Ifis su dati: Osservatorio Mobilità 2020; analisi desk.

Bruxelles

La capitale belga ha deciso di investire, nel biennio 2020-2021, 2,6 mld € da destinare principalmente a lavori sulla rete stradale e al potenziamento del trasporto pubblico.

USO DELLA BICICLETTA

- Nuove piste ciclabili per i pendolari: progetto di corsia ciclabile sull'autostrada E40

PEDONI, UTILIZZO MEZZI PUBBLICI E RIDUZIONE TRAFFICO

- Il centro della città (cd. "pentagone") è stato trasformato in "area residenziale" (limiti ridotti a 20km/h) per dare spazio a pedoni e ciclisti.
- Nel progetto "City 30" Bruxelles ha finanziato 1,2 mld € nel 2020 e 1,4 mld € nel 2021 per investimenti da destinare alla mobilità. Gli stanziamenti riguardano soprattutto la rete dei trasporti pubblici per nuove linee di tram, l'inizio dei lavori di costruzioni della nuova linea metropolitana, tariffe gratuite dei mezzi pubblici per gli under 25, progetto per i tunnel della città e manutenzione degli spazi pubblici.
- Chiusura al traffico di uno più grandi boschi/parchi di Bruxelles (Ter Kameren Bos).
- Ampliamento degli spazi sui marciapiede per i pedoni.
- 20Km/h la velocità massima dei veicoli nel centro della città («strade lente»).

SHARING MOBILITY

- Billy Bike, società di bike sharing con sede a Bruxelles, ha visto triplicare i suoi utenti durante il periodo della pandemia. Al fine di espandersi ulteriormente, l'azienda ha proposto agli utenti di diventare azionisti della società.

FONTE: Elaborazioni interne Ufficio Studi Banca Ifis su dati: Osservatorio Mobilità 2020; analisi desk.

Copenaghen

La città dove la bici ha precedenza.

USO DELLA BICICLETTA

- Onda verde per le biciclette: lungo le arterie principali che portano al centro cittadino, i semafori sono regolati in modo da creare un flusso continuo di traffico nelle ore di punta. In alcuni tratti del percorso, i LED sono incorporati nell'asfalto per indicare ai ciclisti la velocità da mantenere per il verde semaforico. Inoltre, sono installate strisce di vibrazione per avvertire l'arrivo del rosso.
- Segnalazione buche o miglioramenti: la pubblica amministrazione ha attivato il portale «Give us a Shout» per consentire la segnalazione di buche o altri problemi stradali.
- Ascolto e progettazione: la rete ciclabile di Copenaghen viene progettata seguendo le esigenze dei suoi abitanti, considerando tutte le fasce della popolazione, non solo gli sportivi ma anche i pendolari e i più fragili.
- Dal 2015 è la prima città nella classifica del Copenhagenize Index, che ogni due anni valuta le città in termini di politiche, investimenti e soluzioni a favore dell'utilizzo della bicicletta.
- Il ROI delle ciclabili: Il costo di un chilometro di pista ciclabile si ripaga in cinque anni migliorando la salute di chi la percorre regolarmente. Il traffico automobilistico su queste sezioni del percorso è ridotto del 10%, mentre quello ciclistico è aumentato del 20%. Circa il 41% dei residenti va al lavoro o a scuola in bicicletta, facendo risparmiare all'erario una cifra enorme di spese sanitarie: 235 milioni di euro l'anno.
- Rispetto delle regole: solo il 7% dei ciclisti commette delle effrazioni, percentuale che si riduce all'1% se si considerando solo quelle gravi (passaggio col rosso, passaggio su spazi pedonali…).

FONTE: Elaborazioni interne Ufficio Studi Banca Ifis su dati: EUmobilityAtlas 2021; Copenhagenizeindex; analisi desk.

Copenaghen

PEDONI, UTILIZZO MEZZI PUBBLICI E RIDUZIONE TRAFFICO

La città monitora costantemente l'esperienza utente dei mezzi pubblici al fine di garantirne inclusione e accessibilità (supporti per persone con mobilità ridotta, formule di bigliettazione diversificate a seconda delle esigenze…).

SHARING MOBILITY

È stata una delle prime città ad integrare l'IoT nei servizi di bike sharing per aumentare l'efficienza della smart mobility.

SPERIMENTAZIONE E STUDIO

Copenaghen ha come obiettivo quello di diventare una città a impatto zero per le emissioni di CO2 entro il 2025, per farlo sta attuando una serie di cambiamenti come:

- riduzione del consumo di energia: efficientamento degli edifici esistenti, ma anche costruzione di smart e green building.
- aumento della produzione di energia da fonti rinnovabili (in particolare energia eolica, geotermica e biomassa).
- incentivazione della mobilita sostenibile: si stima che per arrivare all'obiettivo "impatto zero" entro il 2025 almeno il 75% degli spostamenti in città dovrà essere fatto a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici. Per le lunghe percorrenze verranno favoriti gli spostamenti con veicoli elettrici o ibridi.

FONTE: Elaborazioni interne Ufficio Studi Banca Ifis su dati: EUmobilityAtlas 2021; copenhagenizeindex.eu; analisi desk.

Banca Ifis

6.

Tavole di dettaglio sulle tre città laboratorio

Milano e il termometro del benessere

Termometro del benessere: lo stato attuale della mobilità urbana

*Indicatore da +100 (max livello di benessere) a -100 (min livello di benessere)**

Le leve su cui agire per migliorare il vissuto sulla mobilità

POTENZIAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO ANCHE IN OTTICA "GREEN"

INCENTIVI ALL'USO DEI MEZZI PUBBLICI (SCONTI, TARIFFE AGEVOLATE…)

MAGGIORE SICUREZZA STRADALE PER CHI PRATICA MOBILITÀ ATTIVA (CICLISTI/PEDONI…)

INCREMENTO DI SISTEMI DI MOBILITÀ INTEGRATA

.Base campione: numerosità campionaria proporzionale agli abitanti delle singole città. I dati sono riportati all'universo.
*Utilizzo scala da 0=pessima a 10= ottima. L'indicatore è formato dalla somma dei voti 9 e10 meno la somma dei voti da 0 a 6. I valori 7 ed 8 non sono considerati FONTE: Ricerca Banca Ifis in partnership con Format Research

Milano

Prima città in Italia per servizi di mobilità in sharing ed estensione area ZTL

1 USO DELLA BICICLETTA

- Inseriti nel PUMS 186 km di nuove piste ciclabili di cui 35 km ciclabili pop-up.

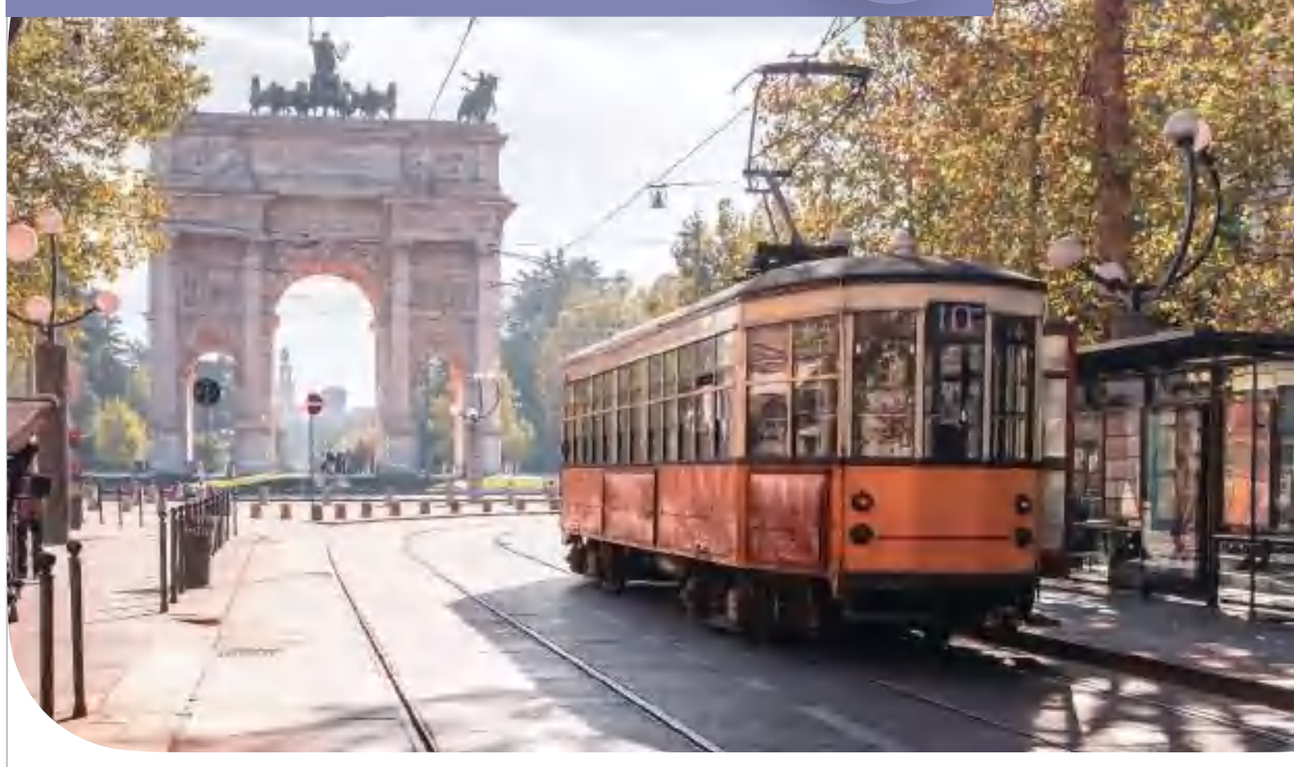
2 SHARING MOBILITY

- Incentivi dell'amministrazione locale alla diffusione dei servizi di sharing mobility. Milano è la prima città in Italia per numero di servizi offerti in sharing.

3 SPERIMENTAZIONE E STUDIO

- Tecnologica: la sperimentazione dei filobus senza conducente partirà con una collaborazione tra ATM, Vodafone e Comune di Milano (linea 90/91).
- Modelli distributivi: assegnazione del bando indetto dal gruppo C40 per sperimentare soluzioni per l'ultimo miglio del trasporto commerciale attraverso cargo bike o mezzi elettrici e hub di distribuzione in punti strategici.
- Città 15 minuti: si studia la possibilità di ridisegnare la città basandosi sul concetto di prossimità e favorendo azioni di coworking e near working che andrebbero a ridurre le percorrenze degli spostamenti casa lavoro.

4 PEDONI, UTILIZZO MEZZI PUBBLICI E RIDUZIONE TRAFFICO



- Nel 2020 sono in fase di progettazione/realizzazione 30 progetti distribuiti in 20 quartieri per la moderazione della velocità dei veicoli (castellane, rotonde, rettifica e ampliamento marciapiedi) e per la sicurezza stradale (scivoli, attraversamenti protetti, semafori, marciapiedi sporgenti).
- Aree ZTL: Milano, con l'Area C e l'area B, ha attivato la più ampia area a traffico limitato d'Italia.
- Aree di sosta a pagamento con agevolazioni per veicoli elettrici.
- Attivazione del portale online per il rinnovo dei permessi di sosta per i residenti.
- Investimenti sul trasporto pubblico con l'obiettivo entro il 2030 di sostituire i 1.200 autobus diesel con nuovi autobus completamente elettrici.
- Milano Go: il sistema unico di tariffazione dei mezzi urbani ed extraurbani che coinvolge 200 comuni e 4 milioni di abitanti dell'area metropolitana di Milano.

FONTE: Elaborazioni interne Ufficio Studi banca Ifis su dati: Osservatorio Mobilità 2020; ATM; Comune di Milano, analisi desk.

Roma e il termometro del benessere

Termometro del benessere: lo stato attuale della mobilità urbana

*Indicatore da +100 (max livello di benessere) a -100 (min livello di benessere)**

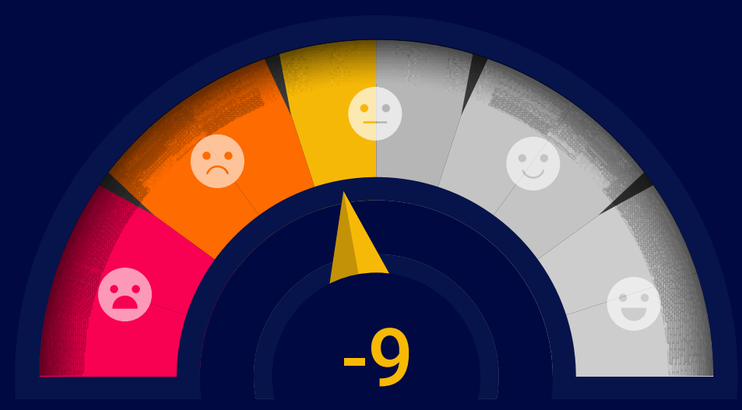
Le leve su cui agire per migliorare il vissuto sulla mobilità

POTENZIAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO ANCHE IN OTTICA "GREEN"

INCENTIVI ALL'USO DEI MEZZI PUBBLICI (SCONTI, TARIFFE AGEVOLATE…)

MAGGIORE SICUREZZA STRADALE PER CHI PRATICA MOBILITÀ ATTIVA (CICLISTI/PEDONI…)

INCREMENTO DI SISTEMI DI MOBILITÀ INTEGRATA



Base campione: numerosità campionaria proporzionale agli abitanti delle singole città. I dati sono riportati all'universo.
*Utilizzo scala da 0=pessima a 10= ottima. L'indicatore è formato dalla somma dei voti 9 e10 meno la somma dei voti da 0 a 6. I valori 7 ed 8 non sono considerati FONTE: Ricerca Banca Ifis in partnership con Format Research

Roma

Si sperimenta la mobilità elettrica, anche con il coinvolgimento dei cittadini

1 USO DELLA BICICLETTA

- È partita la realizzazione del piano straordinario di 150 km di percorsi ciclabili, definito a seguito della Pandemia.
- Installate nuove rastrelliere in 186 siti cittadini.
- Approvato l'accesso agevolato delle biciclette sui mezzi pubblici per favorire il ricorso alla mobilità attiva e sostenibile.

3 SHARING MOBILITY

- Incentivazione all'attivazione di nuovi servizi di sharing mobility e avvio del car sharing del Comune di Roma «CarsharingRoma».

2 SPERIMENTAZIONE E STUDIO

- Partito il Piano Capitolino della Mobilità Elettrica per lo studio e l'installazione in città delle colonnine di ricarica per veicoli elettrici e creazione di un portale a disposizione dei cittadini per suggerire dove posizionare un punto di ricarica.

4 PEDONI, UTILIZZO MEZZI PUBBLICI E RIDUZIONE TRAFFICO

- Istituzione di diverse aree ZTL (diurne, notturne o destinate al traffico merci).
- Parcheggi a pagamento per le automobili con agevolazioni nelle aree di scambio con i mezzi pubblici per incentivare l'uso del trasporto pubblico.

FONTE: Elaborazioni interne Ufficio Studi banca Ifis su dati: Osservatorio Mobilità 2020; Romamobilita; analisi desk.

Napoli e il termometro del benessere

Termometro del benessere: lo stato attuale della mobilità urbana

*Indicatore da +100 (max livello di benessere) a -100 (min livello di benessere)**

Le leve su cui agire per migliorare il vissuto sulla mobilità

POTENZIAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO ANCHE IN OTTICA "GREEN"

INCENTIVI ALL'USO DEI MEZZI PUBBLICI (SCONTI, TARIFFE AGEVOLATE…)

MAGGIORE SICUREZZA STRADALE PER CHI PRATICA MOBILITÀ ATTIVA (CICLISTI/PEDONI…)

INCREMENTO DI SISTEMI DI MOBILITÀ INTEGRATA

.Base campione: numerosità campionaria proporzionale agli abitanti delle singole città. I dati sono riportati all'universo.
*Utilizzo scala da 0=pessima a 10= ottima. L'indicatore è formato dalla somma dei voti 9 e10 meno la somma dei voti da 0 a 6. I valori 7 ed 8 non sono considerati FONTE: Ricerca Banca Ifis in partnership con Format Research

Napoli

Punta sulla mobilità lenta con una serie di iniziative a favore della bicicletta

1 USO DELLA BICICLETTA

- A maggio 2020 è stata emessa la delibera comunale per la realizzazione di piste ciclabili di emergenza destinate a connettere i pendolari con le stazioni ferroviarie, le fermate della metropolitana e i punti di accesso della città.
- Creazione del portale “Napoli in bici” per la sensibilizzazione alla mobilità ciclabile.
- Accordo con autorimesse cittadine per il parcheggio custodito delle biciclette a un prezzo contenuto (tariffa di 1€ nelle prime due ore di sosta).

2 SHARING MOBILITY

- Emanato il bando per manifestazione di interesse per l'attivazione di servizi di micromobilità in sharing.

3 PEDONI, UTILIZZO MEZZI PUBBLICI E RIDUZIONE TRAFFICO

- Istituzione di Aree ZTL e parcheggi a pagamento con agevolazioni per veicoli elettrici.
- Attivazione del portale online per il rinnovo dei permessi di sosta per i residenti.
- Investimenti per il programma di ammodernamento della flotta di trasporti pubblici con la sostituzione con mezzi a basse emissioni dei veicoli vetusti e inquinanti.

FONTE: Elaborazioni interne Ufficio Studi banca Ifis su dati: Osservatorio Mobilità 2020; Comune di Napoli; analisi desk.

Banca Ifis

Metodologia

Nota metodologica e perimetro di indagine

L'indagine ha avuto l'obiettivo di studiare il tema della mobilità urbana dal punto di vista dei cittadini e il ruolo della bicicletta. La ricerca, è stata condotta attraverso la somministrazione di un questionario strutturato (CAWI/CATI).

RILEVAZIONE:

Dal 9 luglio al 26 luglio 2021.

DISEGNO DEL CAMPIONE:

Campione della popolazione italiana residente nelle province di Milano e Napoli e nel Comune di Roma, con età pari o superiore a 18 anni, con sovra campionamento presso coloro che utilizzano la bicicletta. Stratificazione del campione in funzione della residenza (Milano e hinterland, Roma, Napoli e hinterland), dell'età 18 24 anni, 25 34 anni, 35 44 anni, 45 54 anni, 55 64 anni, più di 64 anni) e del sesso (femmina).

NUMEROSITÀ CAMPIONARIA

Numerosità campionaria complessiva 1.041 casi di rispondenti anagrafiche «non reperibili» 345, (22%) «rifiuti» 217, (14%) «sostituzioni» 562 (35%) Intervallo di confidenza 95 Errore complessivo +/-3,1%. Fonte delle anagrafiche elenco degli abbonati al servizio telefonico nazionale.

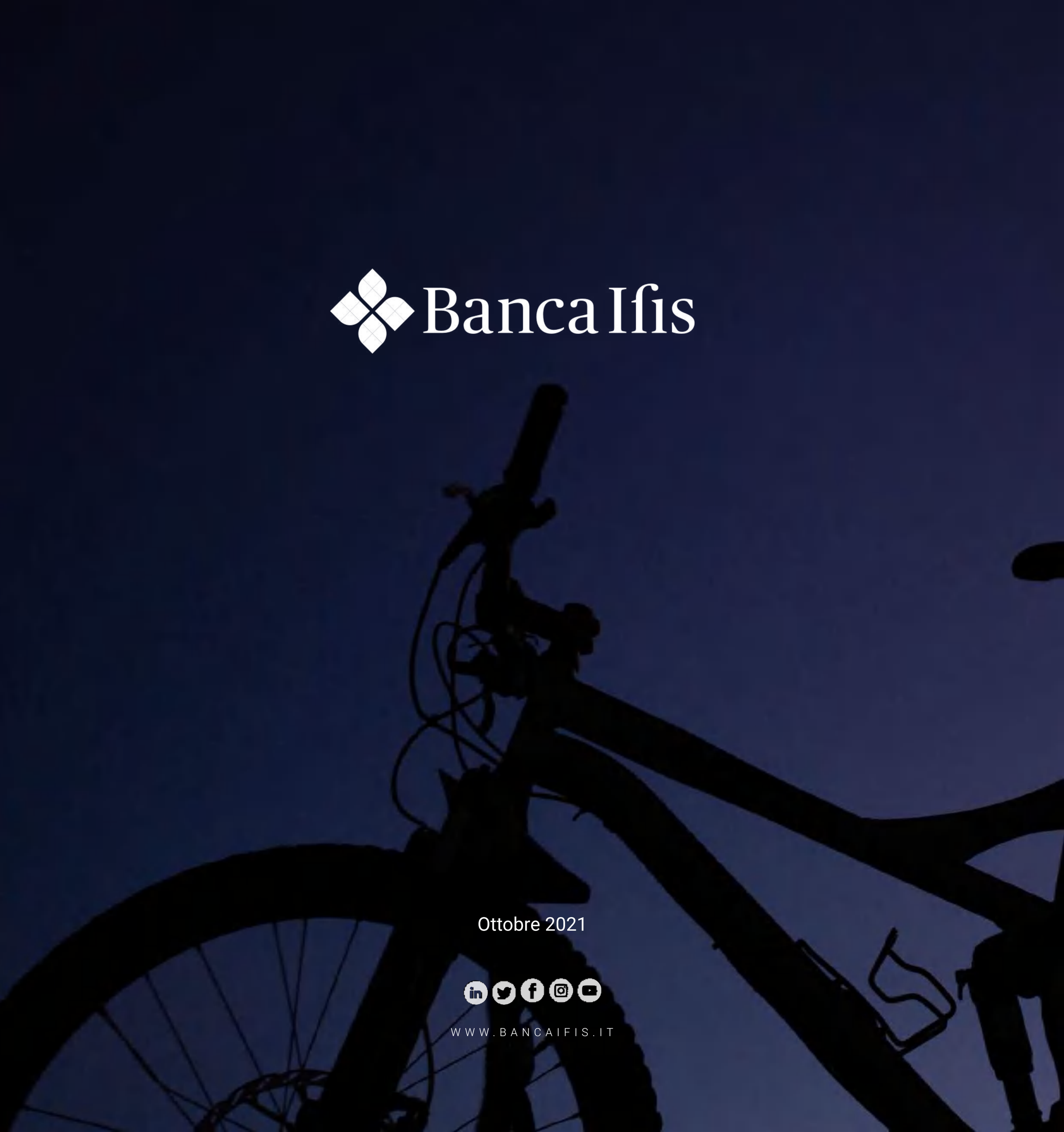
Avvertenza generale

LA PRESENTE PUBBLICAZIONE È STATA REDATTA DA BANCA IFIS.

Le informazioni qui contenute sono state ricavate da fonti ritenute da Banca Ifis affidabili, ma non sono necessariamente complete e non può esserne garantita l'accuratezza.
La presente pubblicazione viene fornita per meri fini di informazione e illustrazione, non costituendo pertanto, in alcun modo, un parere fiscale e di investimento.

NOTA METODOLOGICA

Questo studio si basa sull'analisi congiunta delle seguenti fonti: survey realizzata da Format Research, analisi desk.


Banca Ifis
Ottobre 2021
WWW.BANCAIFIS.IT