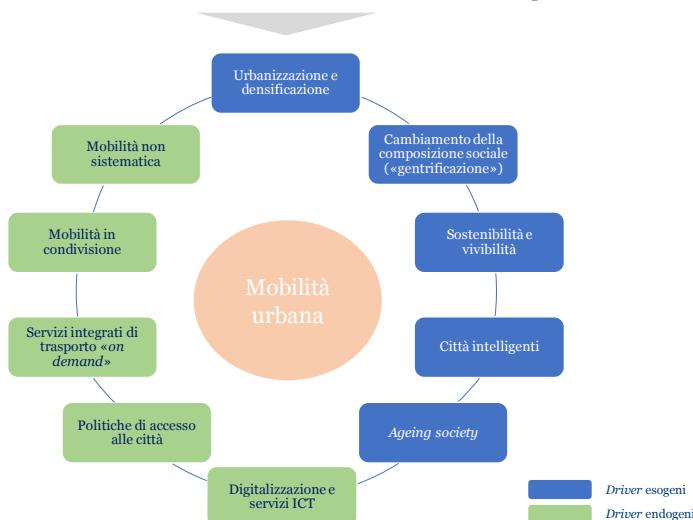


I CAMBIAMENTI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ NELLO SCENARIO ITALIANO

La domanda di mobilità è in aumento e sta affrontando un cambiamento strutturale

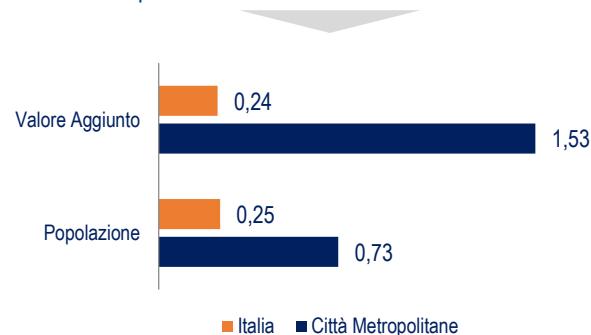
- Il tasso di mobilità della popolazione, cioè le persone che si spostano giornalmente, tra il 2012 e 2016 è cresciuto dal 75,1% all'83,6% e aumenta la mobilità non sistematica (mobilità occasionale, per svago, servizi, per lavoro non su sedi fisse, ...)
- Fattori di cambiamento esogeni ed endogeni al sistema della mobilità stanno modificando strutturalmente la domanda e l'offerta dei sistemi di trasporto



I driver che impattano sul cambiamento della domanda di mobilità urbana. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2017

Le Città Metropolitane sono i poli economico-sociali del Paese e della sua mobilità, con dinamiche di crescita accelerate

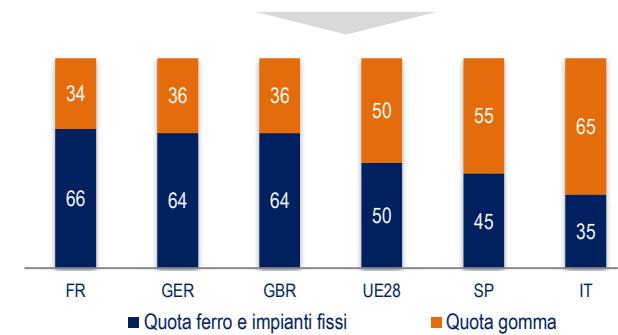
- Il 73,6% degli spostamenti in Italia avvengono su scala urbana, con percorsi mediamente di lunghezza di poco superiore ai 4 km
- Le Città Metropolitane hanno nei propri obiettivi strategici una gestione efficace ed efficiente dei servizi a rete di area vasta, inclusi i trasporti
- In Italia le Città Metropolitane:
 - Contano ~22 milioni di abitanti (~36% del totale), 670 miliardi di Euro di Valore Aggiunto (40% del totale), 8,2 milioni di occupati (36% del totale), 1,8 milioni di aziende (35% del totale), 2.300 start-up innovative (48% del totale)
 - Crescono più del Paese: +0,73% della popolazione (vs. +0,25% media Italia) tra il 2012 e il 2016 ; +1,53% del valore aggiunto per abitante (vs. +0,24% media Italia) tra il 2010-2014



Variazione % del Valore Aggiunto (2010-2014) e della popolazione (2012-2016) delle Città Metropolitane e dell'Italia. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2017

La mobilità urbana in Italia presenta inefficienze legate a un gap infrastrutturale e ad una frammentazione della governance

- In Italia l'86,4% degli spostamenti motorizzati urbani avviene con mobilità individuale e solo il 13,6% con mezzi collettivi (69,3% a Parigi, 52,6% a Londra, 44% a Berlino)
- Il costo del trasporto individuale eccede i 140 miliardi di Euro all'anno
- Manca una integrazione strutturata tra scelte urbanistiche e per la mobilità e vi è una frammentazione degli strumenti di pianificazione e delle competenze
- Esiste un gap infrastrutturale in tutti gli impianti a rete fissa (metropolitane, tranvie e linee ferroviarie suburbane) e l'autobus ha un ruolo prioritario, (65%) con impatti sulla congestione e automezzi di età più elevata rispetto agli altri Paesi (11,4 anni in Italia, 7,8 in Francia e 6,9 in Germania)

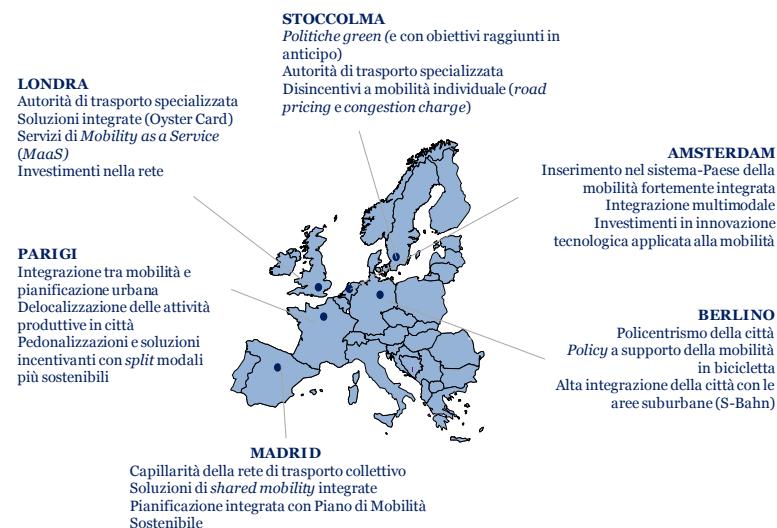


Rapporto gomma-ferro (% su passeggeri-km) del trasporto collettivo. Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati Cassa Depositi e Prestiti, 2017

LA VISIONE E LE LINEE GUIDA PER UN NUOVO SISTEMA DI MOBILITÀ URBANA IN ITALIA

Le best practice internazionali evidenziano alcune «invarianti» per lo sviluppo di un efficace modello di mobilità urbana

- Integrazione tra strumenti di gestione del territorio, servizi e modalità di trasporto
- Modello di governance efficace con agenzie dedicate
- Investimenti nelle infrastrutture e nella rete in senso multi-modale
- Innovazione tecnologica e digitalizzazione per servizi avanzati (real time e on demand)
- Studi e monitoraggio della domanda di trasporto (come prerequisito per le policy)



Elementi caratterizzanti delle Città Metropolitane benchmark. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2017

Il sistema di mobilità urbana italiano deve evolvere verso un modello più integrato ed equilibrato

I pilastri per la visione di sviluppo

- Creare un solido sistema di infrastrutture di trasporto su sede fissa (metro, tramvie,...) con una forte integrazione modale correlata a un'efficace pianificazione urbanistica
- Sviluppare un modello di gestione del servizio collettivo che sia sostenibile a livello ambientale ed efficiente in termini economici
- Aumentare gli investimenti in innovazione tecnologica che, anche attraverso piattaforme di servizi integrati, garantiscano una migliore esperienza di viaggio

Le linee guida per l'azione

- Promuovere l'integrazione modale, equilibrando il rapporto tra gomma e ferro e facendo evolvere il settore con piani di investimento in ottica industriale
- Affrontare il gap infrastrutturale che riguarda gli impianti a guida fissa (metropolitane, tram, ferrovie suburbane) e realizzare efficienti hub multimodali
- Favorire i processi di aggregazione tra le imprese di trasporto, razionalizzando l'offerta
- Governare la mobilità attraverso Authority nelle differenti città metropolitane italiane coordinate tra loro in modo da razionalizzare l'attuale modello di gestione
- Creare un sistema di rilevamento e monitoraggio nazionale sulla mobilità urbana con criteri uniformi sul territorio e politiche di open data
- Rendere le stazioni ferroviarie dei nodi intermodali e dei luoghi urbani di qualità

Gli impatti potenziali dell'ottimizzazione del sistema della mobilità urbana

- Fino ad oltre 12 miliardi di Euro all'anno dal risparmio di tempo, decongestionamento e miglioramento ambientale e della sicurezza nelle Città Metropolitane

L'Urban Mobility Index misura la qualità della mobilità nelle Città Metropolitane e rileva un gap tra Nord e Sud del Paese

Città Metropolitana	Indice di posizionamento (10=max)	Indice di dinamicità	Indice di cambiamento della domanda
1 Milano	8,07		
2 Torino	7,12		
3 Venezia	6,41		
4 Genova	6,24		
5 Firenze	6,20		
6 Cagliari	5,70		
7 Roma	5,60		
8 Bologna	5,31		
9 Napoli	5,07		
10 Bari	5,04		
11 Catania	4,65		
12 Messina	4,28		
13 Reggio C.	4,26		
14 Palermo	3,90		

Legenda:
Bassa intensità
Media intensità
Alta intensità

Urban Mobility Index. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2017