

THE URBAN MOBILITY COUNCIL

PERCORSI DELLE NUOVE MOBILITÀ

FORUM 7 LUGLIO 2025 – TRIENNALE DI MILANO

MOBILITA' E POLITICHE PER LA TRANSIZIONE IN ITALIA

RAPPORTO 2025

UN PROGETTO DI

Unipol

IN COLLABORAZIONE CON



IL CONTESTO, GLI OBIETTIVI, IL LAVORO SVOLTO...

Nel cuore di una **trasformazione strutturale delle mobilità delle persone**, dominata:

- dalla spinta e dalle «regole» imposte delle grandi transizioni (energetica, digitale)
- dalle crisi economiche e sociali degli ultimi anni

Il Rapporto promosso dal TUMC vuole offrire al dibattito pubblico **uno strumento conoscitivo scientificamente rigoroso** che descriva gli scenari del cambiamento e gli impatti economici e sociali che ne derivano, in particolare per le famiglie e per i territori più svantaggiati.

IL RAPPORTO SI COMPONE DI TRE PARTI PRINCIPALI:

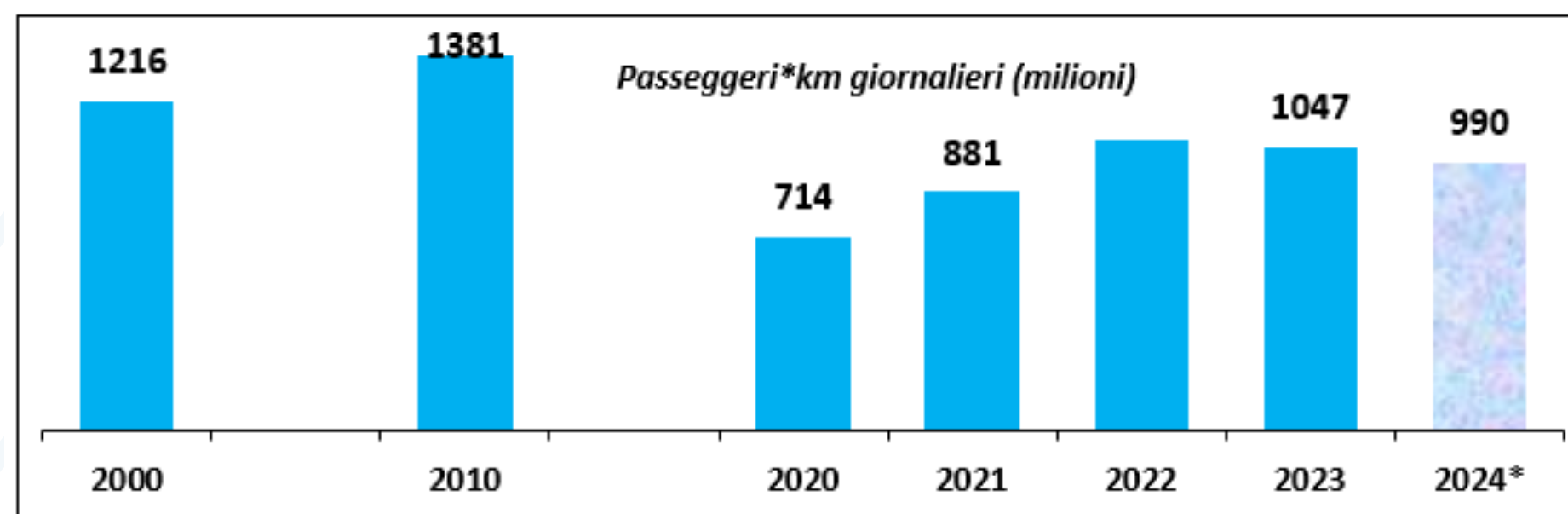
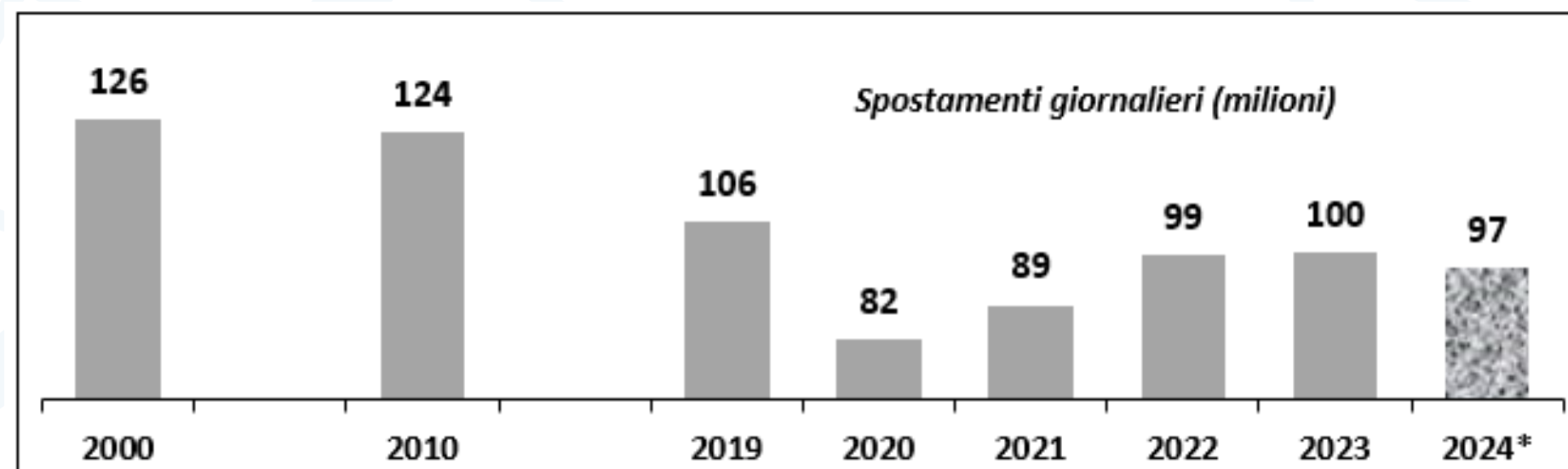
1. il monitoraggio dei modelli di mobilità (La forza gravitazionale dell'auto)

2. il monitoraggio delle politiche per la transizione (Nodi irrisolti e nuove emergenze)

3. l'approfondimento verticale sul grande tema della sicurezza (Non solo tecnologie)

IL TENDENZIALE DECLINO DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ, PASSATO E FUTURO

I FLUSSI DI MOBILITÀ GIORNALIERI (FERIALI)



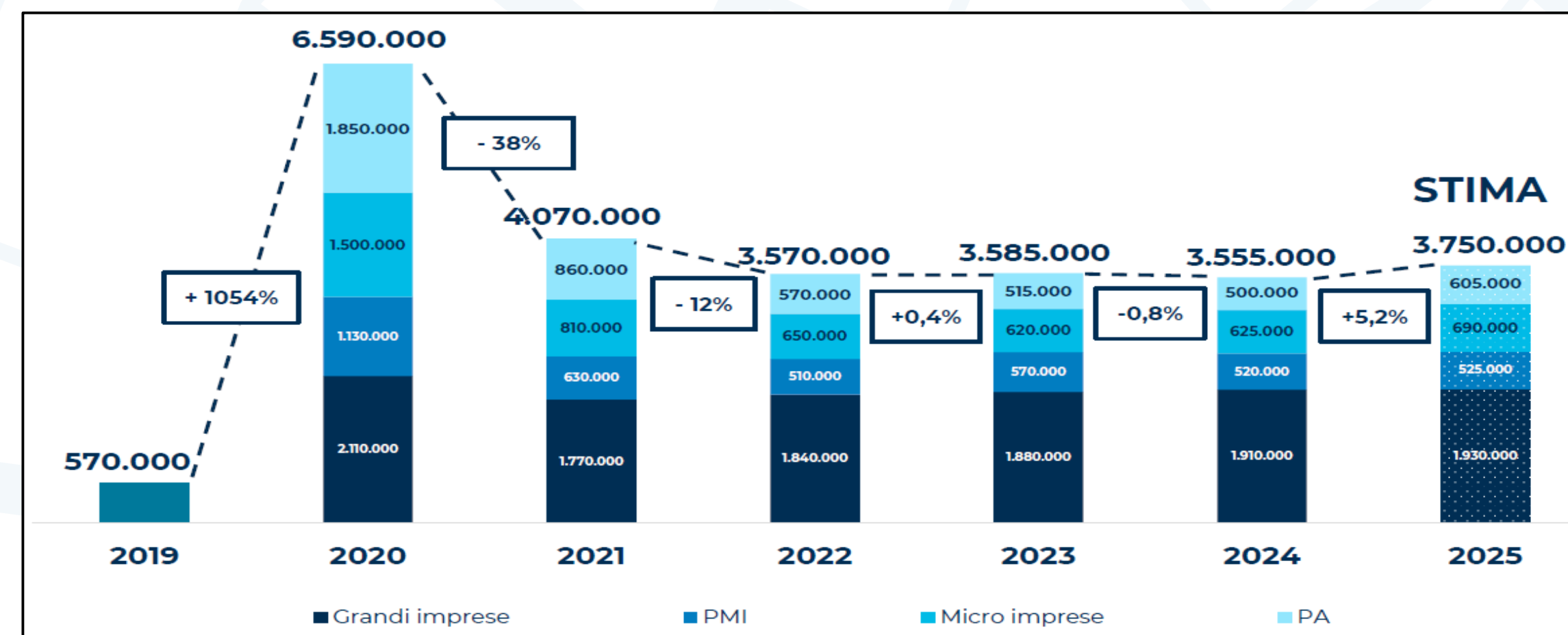
*Dati non definitivi

INVECCHIAMENTO DELLA POPOLAZIONE

Classi di età	Variazione Spostamenti % 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%

(5 mln di abitanti in meno nello scenario pessimistico Istat al 2044)

CRESCITA DEI SERVIZI DI PROSSIMITÀ E DELLE CONNESSIONI DIGITALI



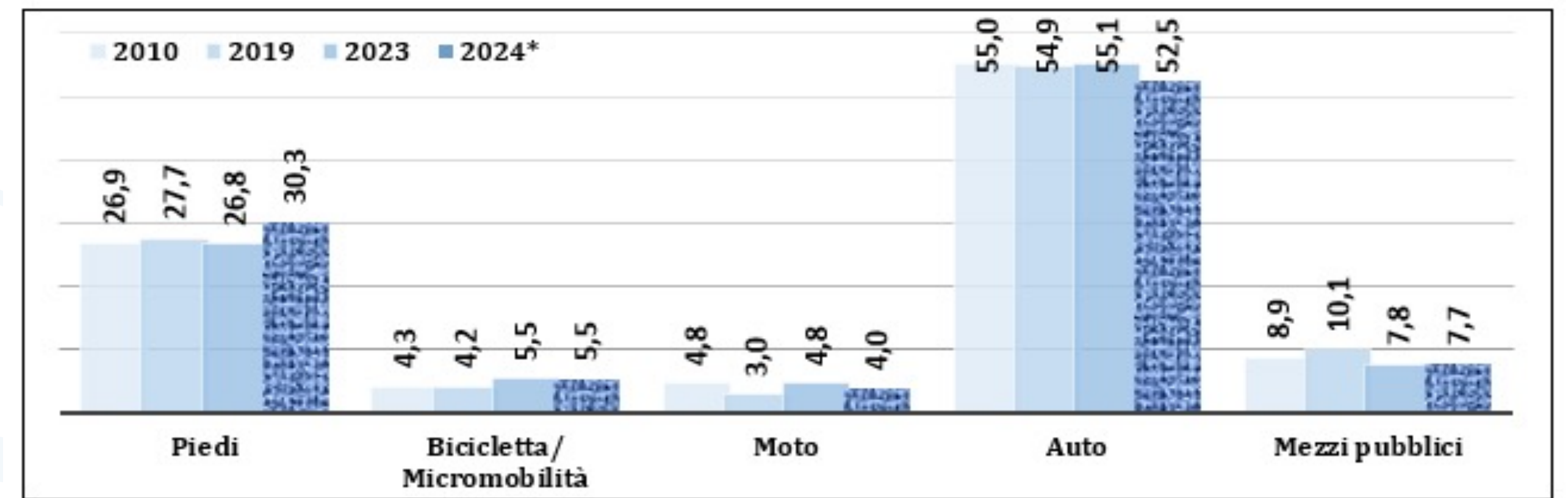
LA FORZA GRAVITAZIONALE DELL'AUTO (ANCHE NELLA MOBILITÀ URBANA)

LA RIPARTIZIONE % DEGLI SPOSTAMENTI PER MEZZI DI TRASPORTO (TUTTA LA MOBILITA')

IL 70% DI SPOSTAMENTI SONO DI TIPO «URBANO» (ORIGINE E DESTINAZIONE ALL'INTERNO DEI CONFINI COMUNALI)

LA RIPARTIZIONE % DEGLI SPOSTAMENTI PER MEZZI DI TRASPORTO NELLA MOBILITA' URBANA

	Genere		Classi di età				Media generale
	Uomini	Donne	14-29 anni	29-45 anni	45-64 anni	64-84 anni	
Piedi	15,7	21,4	18,1	14,3	15,5	28,8	18,6
Bici/Micromobilità	4,7	3,1	6,1	2,9	3,7	3,5	3,9
Moto	6,3	2,1	8,7	3,6	3,8	1,6	4,2
Auto	64,7	64,7	52,1	71,5	69,6	60,2	64,7
Mezzi pubblici	8,5	8,6	15,0	7,7	7,4	5,9	8,6
Totale	100	100	100	100	100	100	100



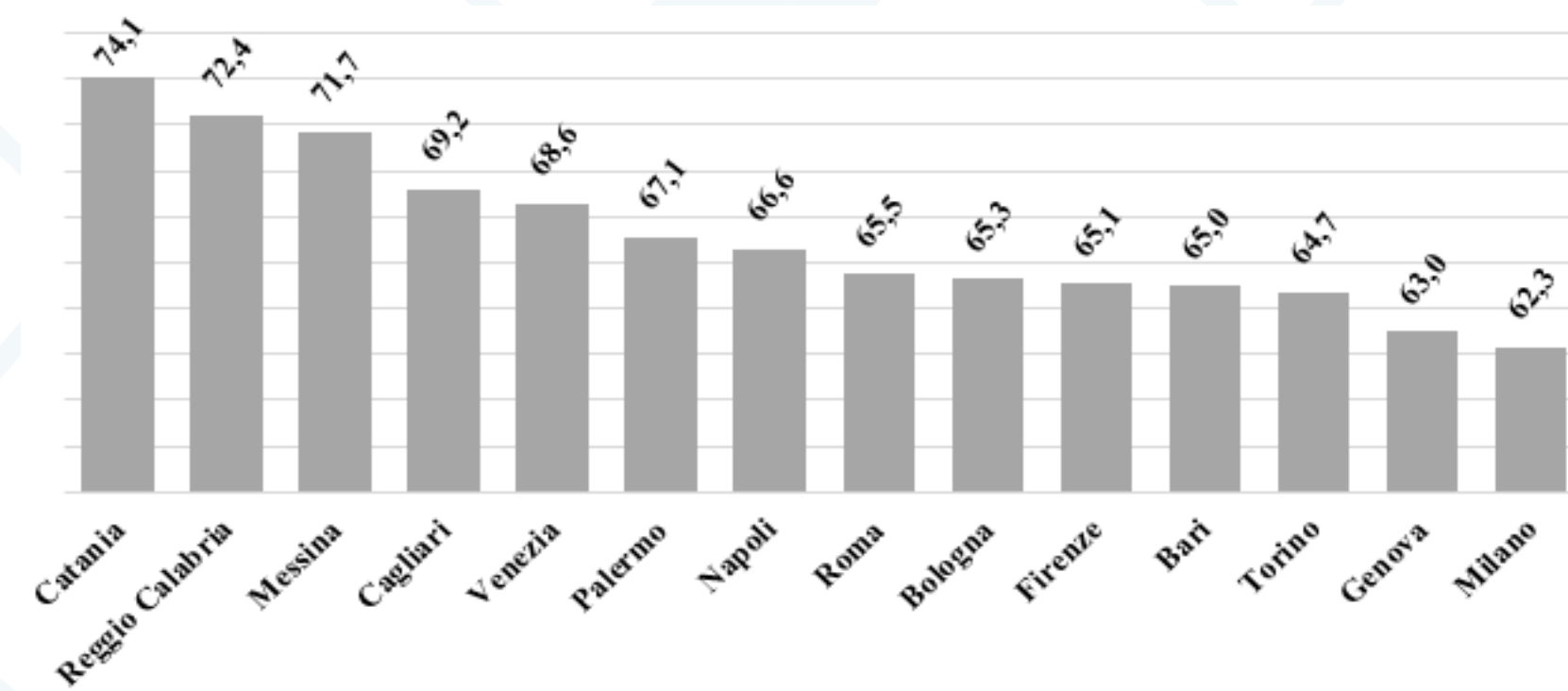
* Dati non definitivi

LO SPACCATO DELLE CITTÀ METROPOLITANE

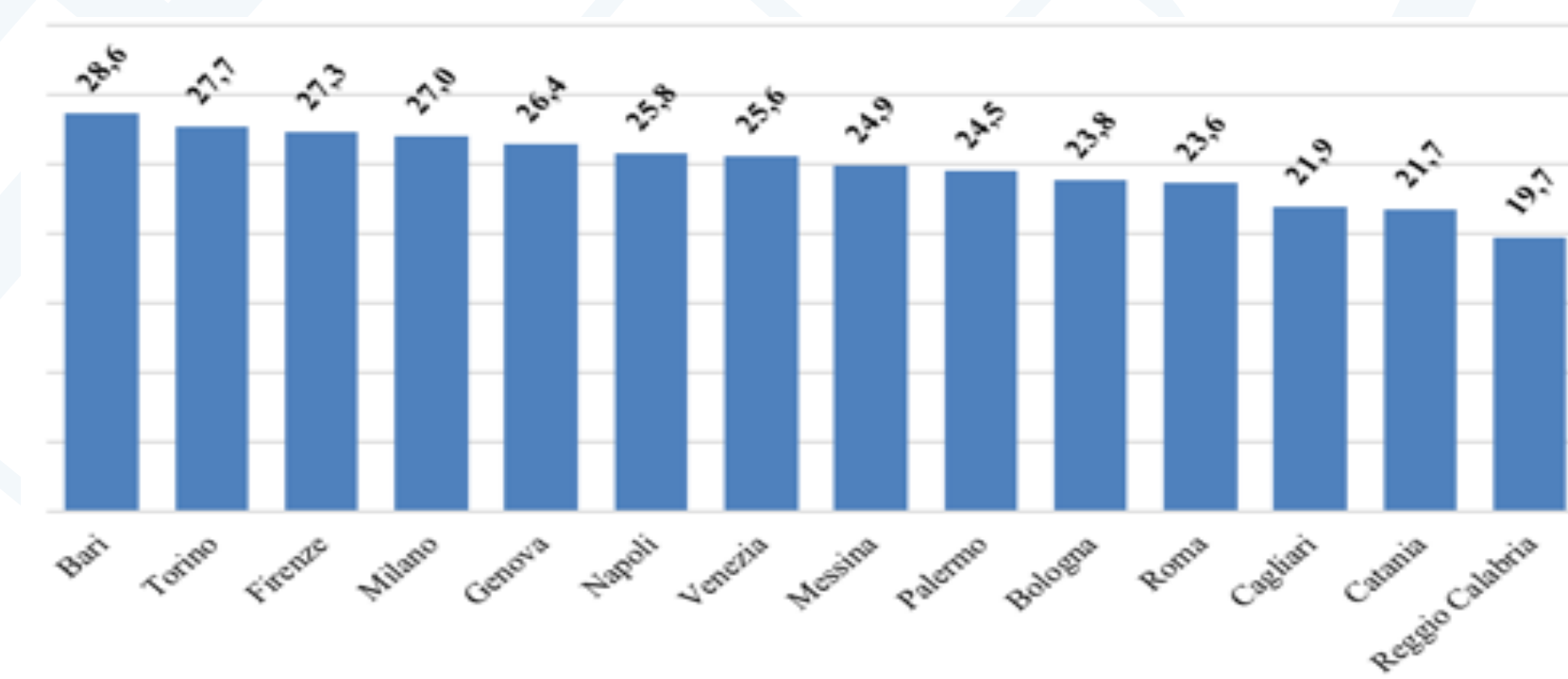
Il **peso** della mobilità individuale motorizzata (**auto e moto**) è superiore al **60%** in tutte le Città metropolitane, con punte superiori al 70% nella macro-area dello Stretto.

Il peso della mobilità «attiva» (**piedi, bici, micromobilità**) non supera mai il **30%** (più alto a Bari, Torino e Firenze).

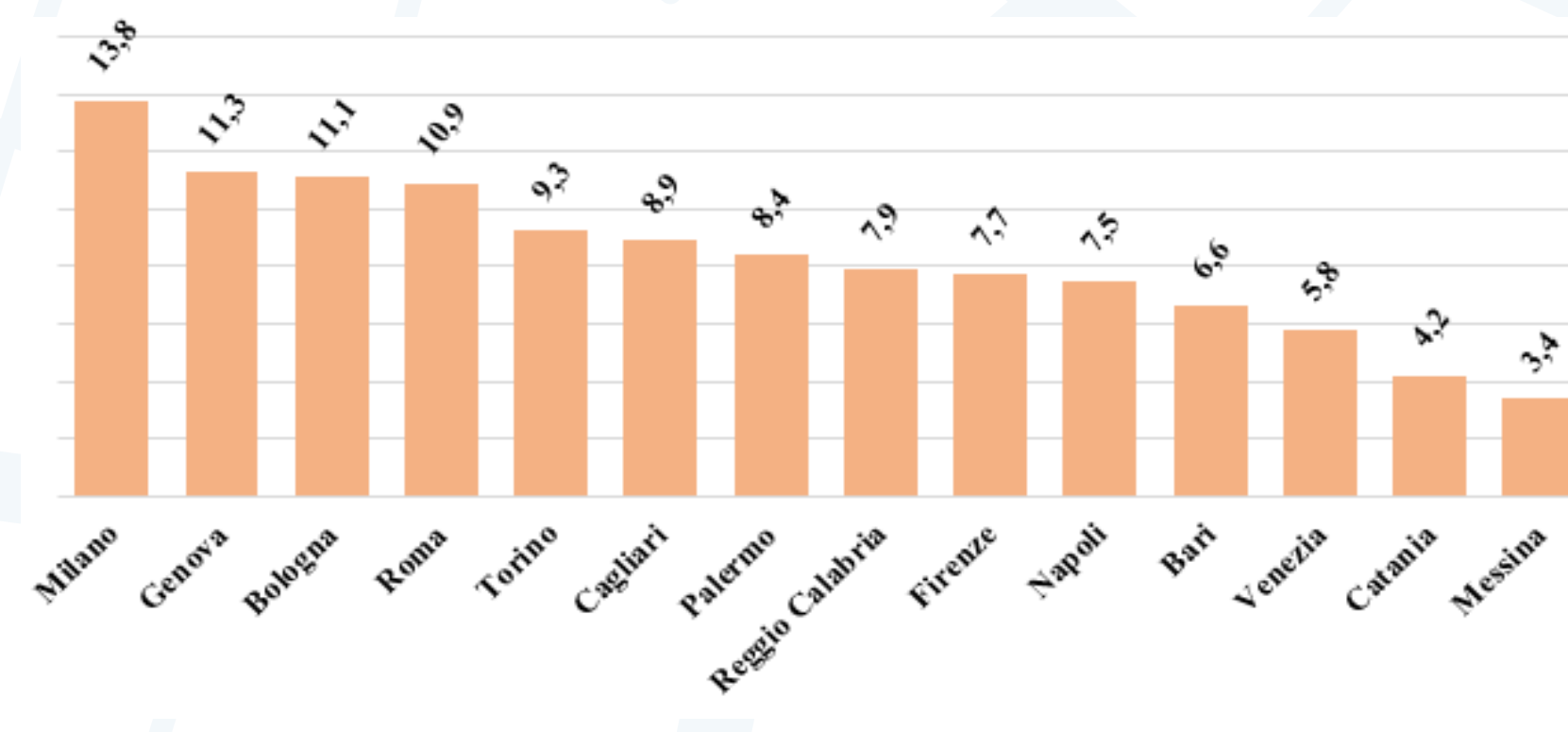
La quota di mercato del **trasporto pubblico** è bassa e con **divari territoriali** molto ampi: solo nella Città metropolitana di **Milano** si avvicina al **15%**, mentre a Catania e Messina è inferiore al 5%.



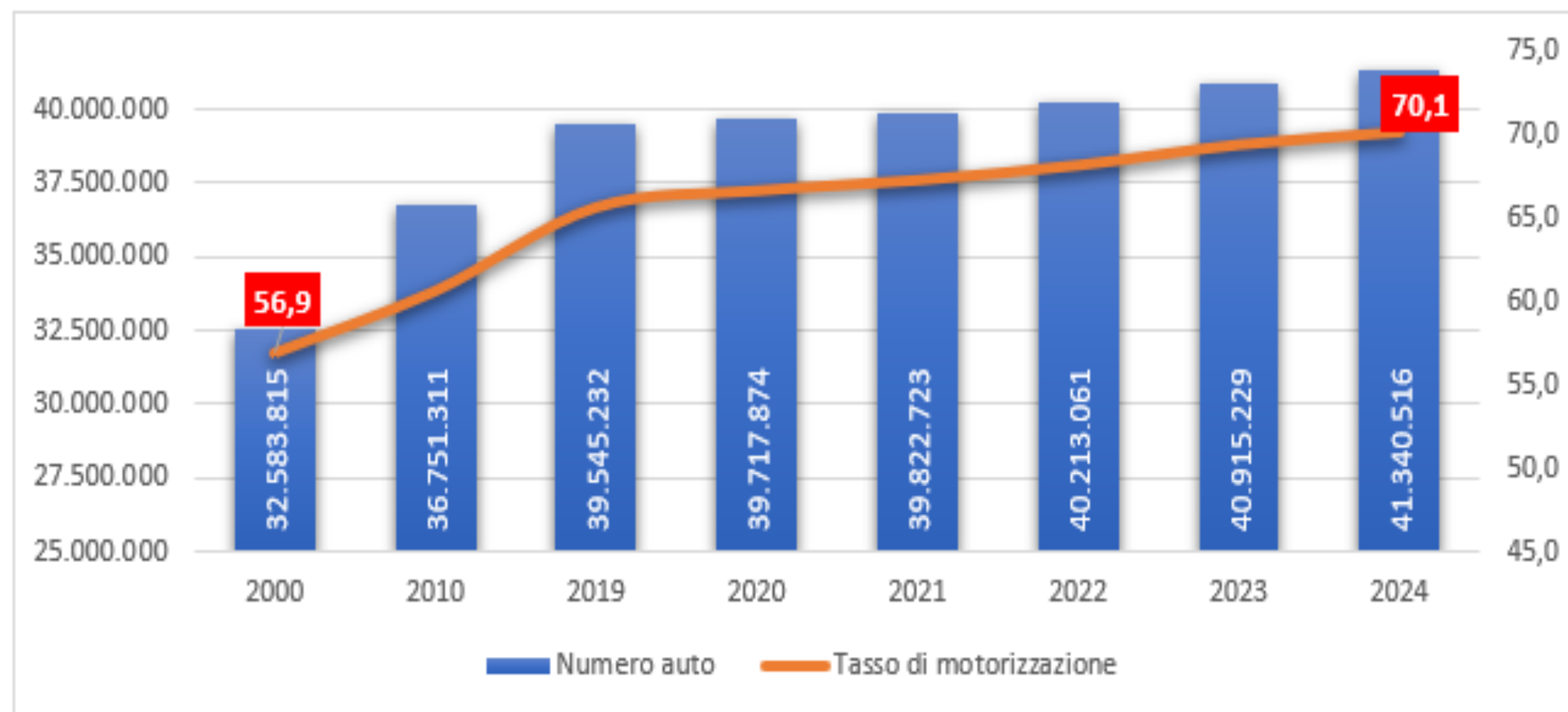
% spostamenti in auto e moto



% spostamenti a piedi, bici, micromobilità



% spostamenti con i mezzi pubblici



Nel 2024 il parco auto in Italia ha superato i **41 milioni** di unità; circolano oggi **10 milioni di veicoli in più** da inizio millennio

Il **tasso di motorizzazione** ha superato per la prima volta la soglia di **70 auto ogni 100 abitanti e anche nelle città maggiori** resta su **livelli molto alti** (Catania sopra 80 auto per 100 abitanti, solo Genova e Milano sotto o vicino a 50) e **ovunque crescenti** dal 2015 (ad eccezione di Milano)

Il tasso di motorizzazione dell'Italia è di circa **12 punti superiore alla media EU-27** e soprattutto di oltre 10 punti superiore a quello di grandi Paesi come Francia e Germania che vantano una tradizione di forte industria automobilistica

Il possesso dell'auto si traduce in un **livello di utilizzazione effettiva** del veicolo molto basso, pari al **5%-7% del tempo giornaliero**

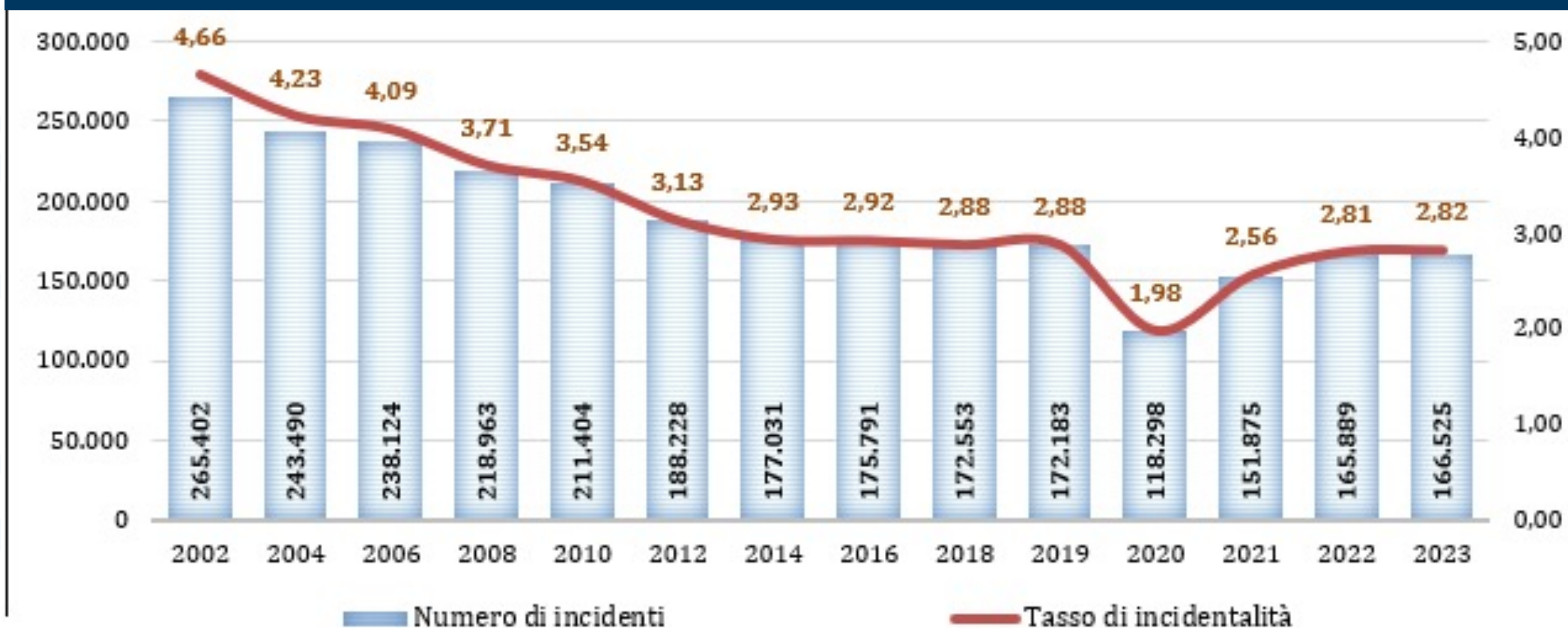
Le **immatricolazioni** auto sono **scese** da un media di poco meno di 2 milioni nel triennio 2017-2019 a una media di 1,5 milioni nel triennio 2022-2024; di conseguenza **l'età media** del parco effettivamente circolante **è salita a 12,3 anni** contro i 7,9 anni di 15 anni fa (10 milioni di auto hanno oltre 20 anni)

IL TASSO DI MOTORIZZAZIONE NELLE GRANDI CITTÀ

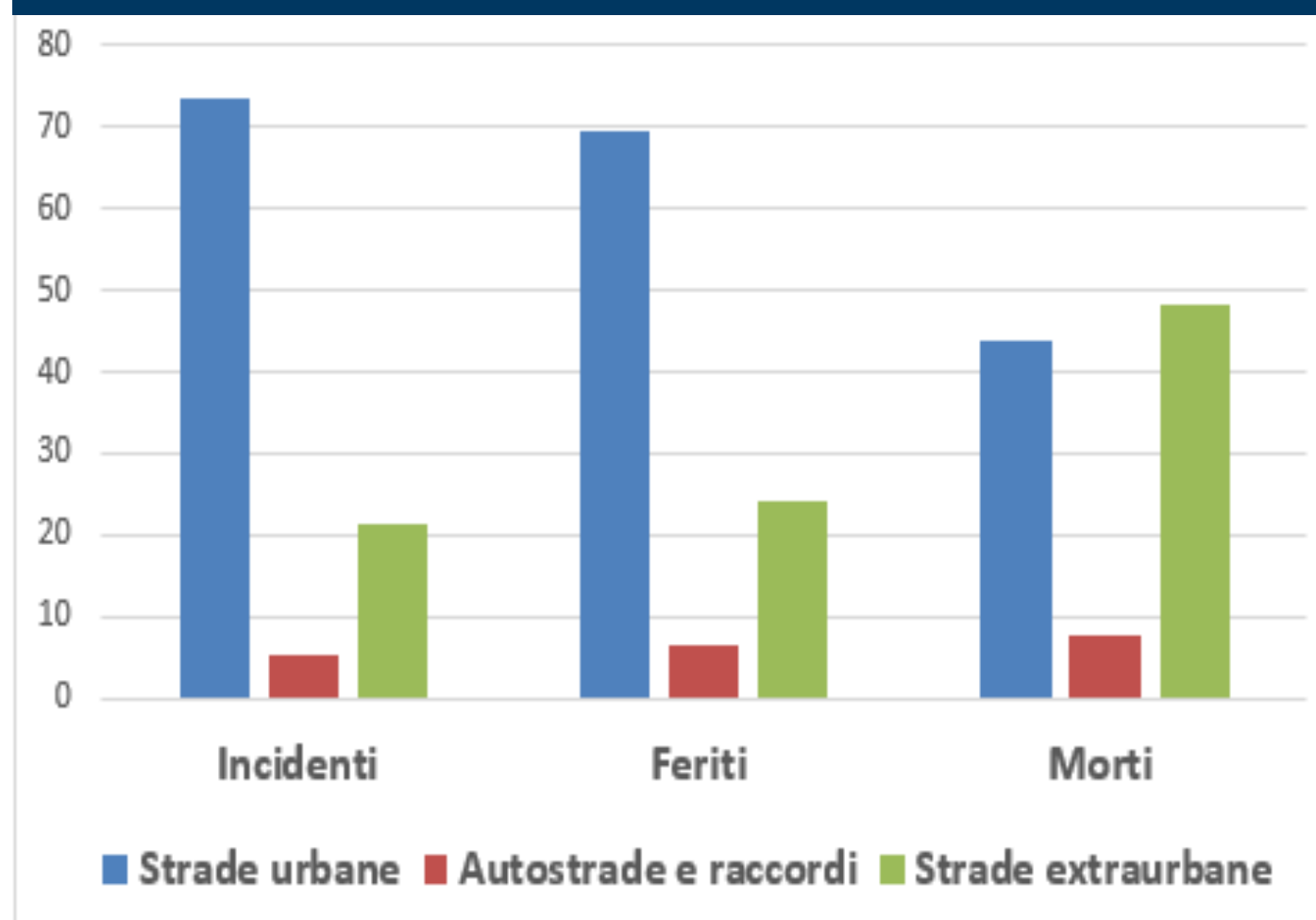
	2015	2023	2024	Var. % 2023-2024	Var. % 2015-2024
Roma	61,3	66,2	67,7	+1,5	+6,4
Milano	51,0	51,6	50,4	-1,2	-0,6
Napoli	54,4	60,3	61,1	+0,8	+6,7
Torino	61,9	68,8	75,7	+6,9	+13,8
Palermo	56,7	62,7	63,1	+0,4	+6,4
Genova	46,0	47,5	47,3	-0,2	+1,3
Bologna	51,5	53,6	53,7	+0,1	+2,2
Firenze	50,7	55,3	54,8	-0,5	+4,1
Bari	53,9	58,3	58,7	+0,4	+4,8
Catania	67,9	78,8	80,9	+2,1	+13,0
Venezia	41,8	44,2	44,6	+0,4	+2,8
Verona	60,9	66,0	65,5	-0,5	+4,6

LA SICUREZZA (SAFETY) STRADALE: LE TECNOLOGIE NON BASTANO

GLI INCIDENTI STRADALI CON LESIONI ALLE PERSONE



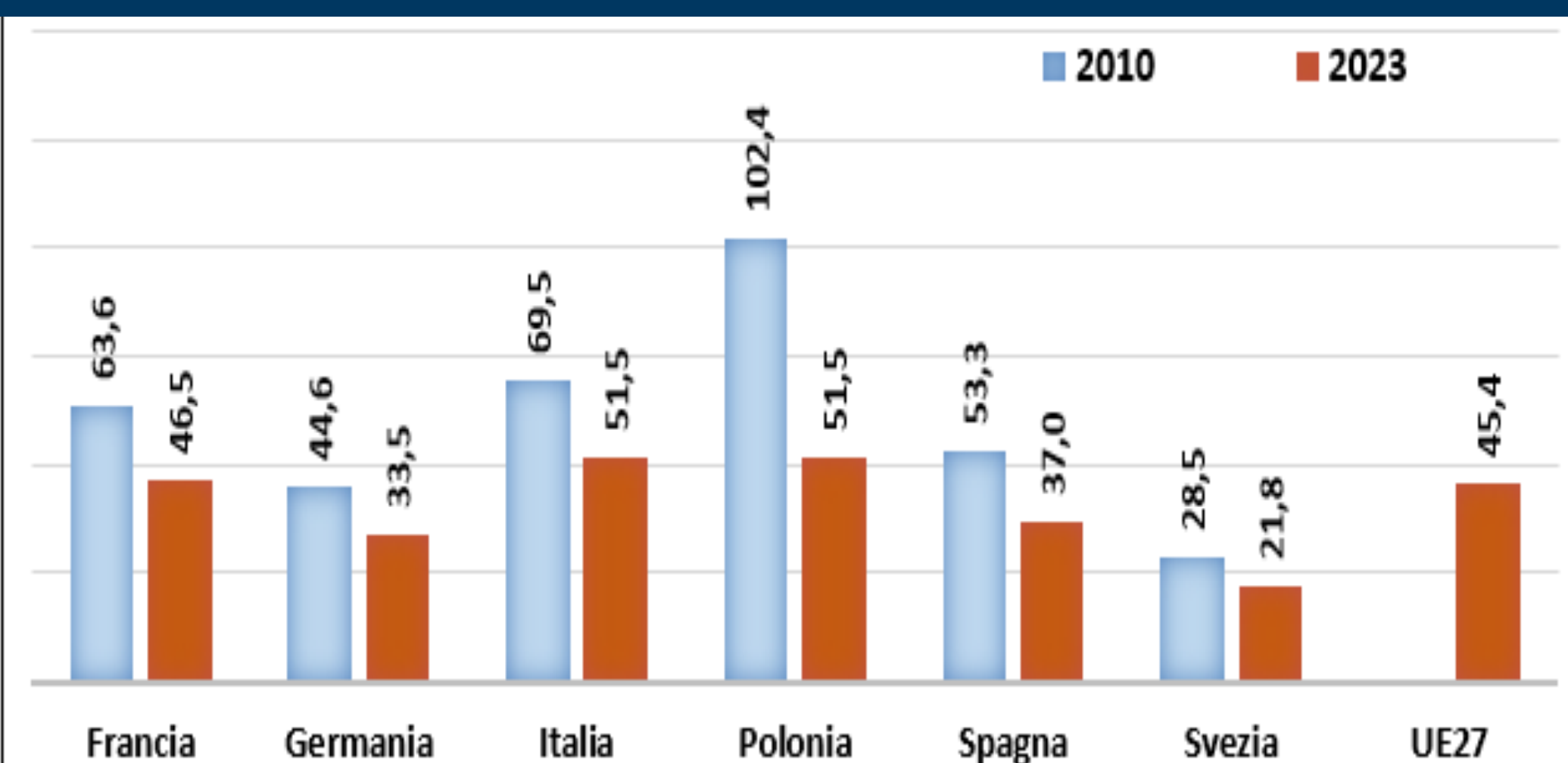
SOPRATTUTTO NELLE STRADE URBANE



LE VITTIME DELLA STRADA

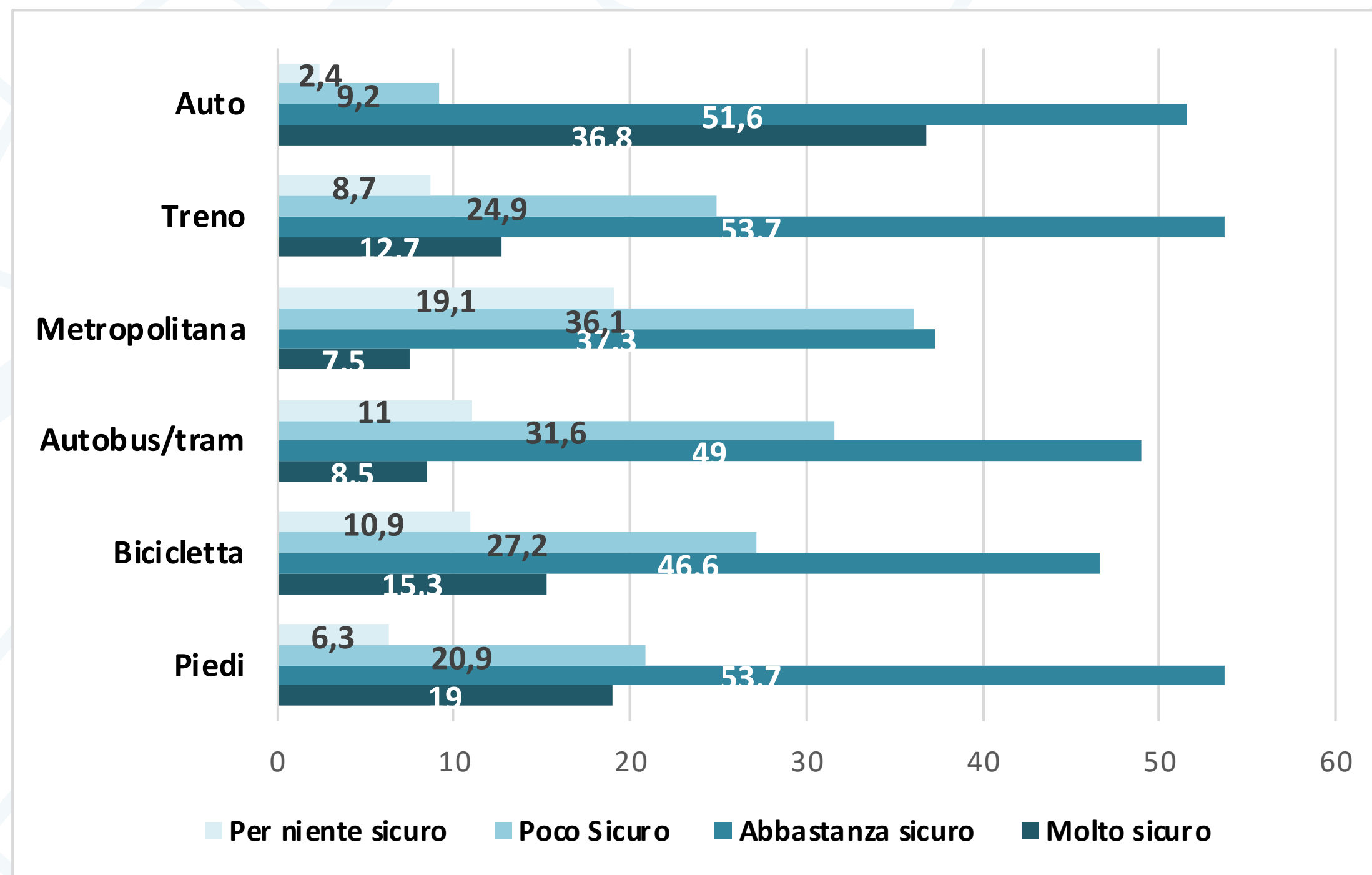


PIÙ ALTO IN ITALIA IL TASSO DI MORTALITÀ



LA SICUREZZA DA REATI (SECURITY) DEI MEZZI DI TRASPORTO: L'AUTO PERCEPITA DA TUTTI COME AMBIENTE PROTETTO

QUANTO SI SENTE SICURO DA POSSIBILI FURTI, BORSEGGI, MOLESTIE ECC. UTILIZZANDO I DIVERSI MEZZI DI TRASPORTO?



	Genere		Classi di età				<i>Media generale</i>
	Uomini	Donne	14-29 anni	29-45 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	
Piedi	79,3	66,4	69,8	75,4	74,5	70,0	72,7
Bicicletta	65,1	58,3	69,2	61,7	59,9	58,0	61,9
Autobus/tram	63,5	51,4	53,4	56,8	58,7	59,9	57,5
Metropolitana	51,6	37,7	36,1	46,1	47,1	48,1	44,8
Treno	72,5	60,2	60,4	64,6	67,2	73,4	66,4
Auto	88,6	88,2	86,0	88,3	88,1	90,8	88,4

RIMETTERE AL CENTRO I COMPORAMENTI (INDIRIZZI GENERALI PER LE POLICY)

SPUNTI CONCLUSIVI DA CUI RIPARTIRE

Dall'angolo visuale della "domanda", **c'è bisogno di un maggiore realismo** nella narrazione tradizionale su «mobilità sostenibile» e «riequilibrio modale»

Le **emergenze sociali legate ai trasporti**, che siano nuove issue (transport poverty) o storici nodi irrisolti (sicurezza stradale), **«sfidano» gli obblighi e le regole** delle grandi transizioni (energetica e digitale)

Le **pervasive innovazioni tecnologiche e digitali** nei trasporti non devono rispondere a logiche di pura offerta, ma **devono aiutare a progettare servizi che rispondano realmente ai bisogni degli utenti**, anche sfruttando il potenziale dell'intelligenza artificiale e ai big data

5 PAROLE-CHIAVE PER UNA TRASFORMAZIONE DI SISTEMA

- 1** **COMPORAMENTI** (da incentivare)
...dagli obblighi alla persuasione
- 2** **SQUILIBRI** (da ricomporre)
...dall'accentramento alla diffusione (servizi, innovazioni, opportunità)
- 3** **TRANSIZIONI** (da rendere più gradualità)
...dai numeri/obiettivo ai processi di accompagnamento
- 4** **SICUREZZA** (da incrementare)
...dalle (sole) tecnologie all'educazione della persona
- 5** **PIANIFICAZIONE** (da rafforzare)
...dalle decisioni «calate dall'alto» alla conoscenza più profonda e condivisa