



**Report sul sistema della
mobilità finalizzate
all'implementazione e al
monitoraggio delle misure
previste nel PRIT 2025**



Sommario

Introduzione	1
1. La Mobilità in Emilia Romagna e il confronto con altre realtà territoriali (dall'Osservatorio Audimob)	2
1.1. Principali indicatori di mobilità degli individui.....	2
1.2. Principali indicatori sugli spostamenti	4
1.3. Livelli di soddisfazioni e propensioni al cambio modale	12
2. L'indagine sugli stili di mobilità nelle città dell'Emilia Romagna con oltre 50.000 abitanti (aspetti metodologici)	16
3. L'indagine sugli stili di mobilità nelle città dell'Emilia Romagna con oltre 50.000 abitanti (principali risultati e confronti territoriali).....	20
3.1. Principali indicatori di mobilità degli individui nelle città dell'Emilia Romagna	20
3.2. Principali indicatori sugli spostamenti nelle città dell'Emilia Romagna	22
3.3. Livelli di soddisfazioni e propensioni al cambio modale nelle città dell'Emilia Romagna	30

Introduzione

Il presente Report contiene i risultati delle elaborazioni statistiche sulla mobilità nelle città con oltre 50.000 abitanti dell'Emilia Romagna realizzate da Isfort su incarico della Regione.

L'articolazione del Report ripercorre, con opportuni accorpamenti, i punti del Capitolato prestazionale dell'incarico.

In particolare:

- il Capitolo 1 è focalizzato sull'analisi dei dati derivanti dall'Osservatorio "Audimob" di Isfort elaborati a livello regionale e risponde al punto: *"Analisi sintetica di confronto delle caratteristiche di domanda di mobilità con dati disponibili Audimob della Regione Emilia Romagna con le realtà territoriali del nord-ovest e del nord-est di Italia e con le regioni Lombardia, Veneto e Toscana"* e al punto: *"Report con i principali indicatori di domanda di mobilità dell'Emilia-Romagna tratti dalla serie storica "Audimob" ed anche gli indicatori presenti nel cruscotto dei 12 del monitoraggio PRIT2025, inclusi confronti con le medie circoscrizionali (Nord-Est, Nord-Ovest, Centro, Sud) e media totale Italia"*;
- il Capitolo 2 descrive gli aspetti metodologici dell'indagine condotta e risponde al punto: *"Nota metodologica sui criteri utilizzati per poter mantenere nel tempo una coerenza della ripetibilità delle indagini e delle elaborazioni"*;
- il Capitolo 3 descrive i risultati dell'indagine ad hoc effettuata sulle 13 città dell'Emilia Romagna con oltre 50000 abitanti e risponde a quanto indicato nel capitolato e risponde al punto: *"Report con analisi dei dati supportato da adeguato apparato grafico-tabellare, compresi alcuni confronti con dati medi nazionali e circoscrizionali derivanti dall'Osservatorio "Audimob" per il 2023"*.

Allegati alla presente relazione il questionario utilizzato per l'indagine, i microdati derivanti dall'indagine stessa, nonché le elaborazioni di dettaglio riferiti sia agli individui che agli spostamenti.

1. La Mobilità in Emilia Romagna e il confronto con altre realtà territoriali (dall'Osservatorio Audimob)

1.1. Principali indicatori di mobilità degli individui

L'analisi della domanda di mobilità in Emilia Romagna è stata condotta a partire dall'elaborazione dei dati estrapolati dall'Osservatorio "Audimob" di Isfort¹. Per tutti gli indicatori analizzati sono state prese in considerazione le annualità 2010, 2019 e 2023 proponendo raffronti con i valori di alcune grandi Regioni, ovvero Lombardia, Veneto e Toscana, con i valori delle quattro tradizionali macro-circoscrizioni territoriali (Nord-Ovest, Nord-Est, Centro Italia, Sud e Isole) e con il valore medio nazionale. I dati si riferiscono alla sola mobilità dei gironi feriali (lunedì-venerdì).

Il primo indicatore-base del livello di domanda di mobilità analizzato è il "tasso di mobilità", ovvero la percentuale di persone che ha effettuato spostamenti nel giorno medio feriale. Nel 2023 l'indice si è attestato in Emilia Romagna all'84,4%, in calo rispetto al dato pre-pandemico del 2019 (87,2%), ma in crescita rispetto al 2010 (82,9% significativamente più alto della media nazionale (69,6%) (**Graf. 1**). Nel confronto con la media nazionale il tasso di mobilità dell'Emilia Romagna risulta più alto nel 2019 e nel 2023 (scarto di circa 2,5 punti), mentre nel 2010 i valori erano sostanzialmente allineati. Anche rispetto alla media del Nord-Est l'indice è più alto nel 2023 (3 punti) e nel 2019 (2,5 punti), ma non nel 2010. Si è quindi registrata un'accelerazione del tasso di mobilità in Emilia-Romagna nell'ultimo decennio del secolo scorso, con il successivo mantenimento dei divari relativi.

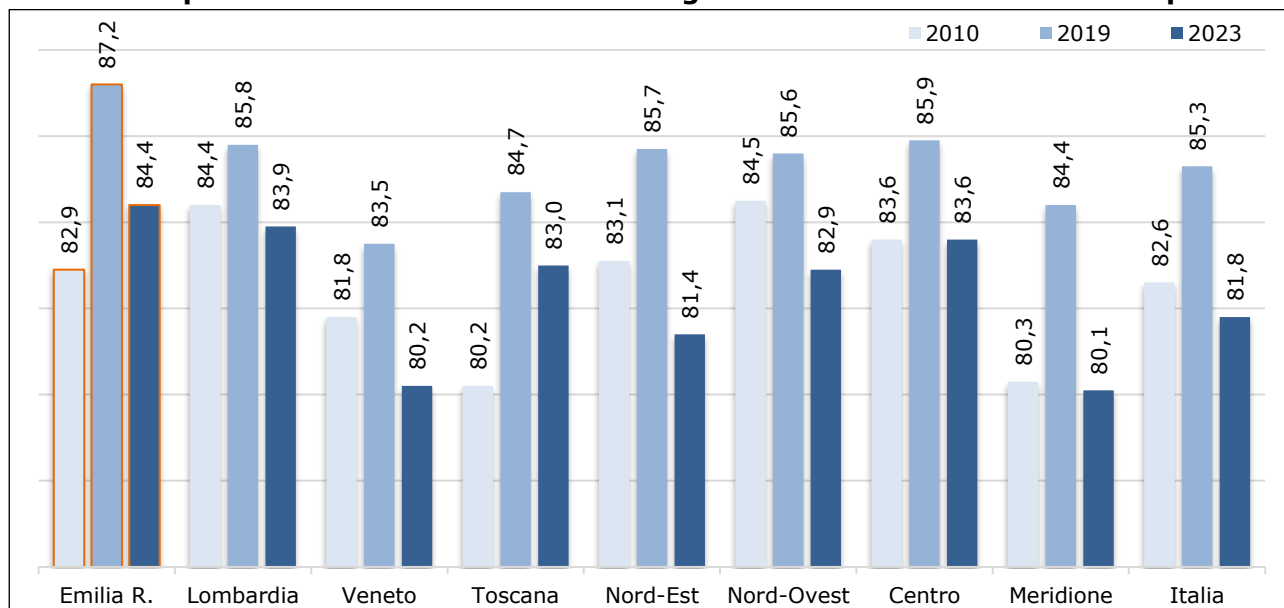
Nel confronto con le altre grandi Regioni, nel 2023 l'indice risulta sempre più elevato in Emilia-Romagna, seppure con forbici contenute; segue la Lombardia all'83,9%, quindi la Toscana e più staccato il Veneto.

Un ulteriore rilevante indicatore-base della domanda di mobilità è rappresentato dal tempo pro-capite dedicato giornalmente agli spostamenti. Rispetto a questo parametro, misurato sulla popolazione mobile, l'Emilia-Romagna evidenzia valori più bassi rispetto ad altri territori.

Nel 2023 l'indicatore si è attestato a 50 minuti, circa due minuti e mezzo meno della media nazionale e due minuti meno della media Nord-Est (**Graf. 2**); da sottolineare che il dato è omogeneo rispetto sia al 2019 che al 2010, ad attestare una continuità nel tempo che in altre aree del Paese è meno evidente. Tra le Regioni messe a confronto, il tempo medio giornaliero dedicato alla mobilità è marcatamente più alto in Lombardia (58,6 minuti, in forte crescita dal 2019), seguono a distanza la Toscana e il Veneto (in entrambi i casi ugualmente in crescita dal 2019 ma in misura minore rispetto alla Lombardia).

¹ L'Osservatorio «Audimob», realizzato da Isfort, si basa su un'indagine campionaria annuale sulla mobilità della popolazione italiana tra 14 e 85 anni, attraverso interviste telefoniche (circa il 70% del totale, con metodo CATI) e via computer (circa il 30% del totale, con metodo CAWI); l'indagine è attualmente alimentata da 24 annualità, dal 2000 al 2023 (il 2024 è in fase di completamento). Il campione di intervistati, statisticamente rappresentativo con margine di errore inferiore all'1% per i dati nazionali, è distribuito su base regionale e per principali caratteri demografici della popolazione; nel 2023 sono stati intervistati complessivamente 16.464 individui, di cui 1.006 in Emilia Romagna (760 con riferimento agli spostamenti feriali e 246 riguardo alla mobilità festiva). L'indagine rileva in modo dettagliato e sistematico tutti gli spostamenti effettuati dall'intervistato nel giorno precedente, ad eccezione degli spostamenti a piedi che hanno richiesto meno di 5 minuti di tempo, i quali sono rilevati ma non descritti. "Audimob" è l'unica indagine sistematica e dettagliata sui comportamenti di mobilità degli italiani esistente nel panorama nazionale ed è inserita nel Piano Statistico Nazionale 2020-2022 dell'Istat

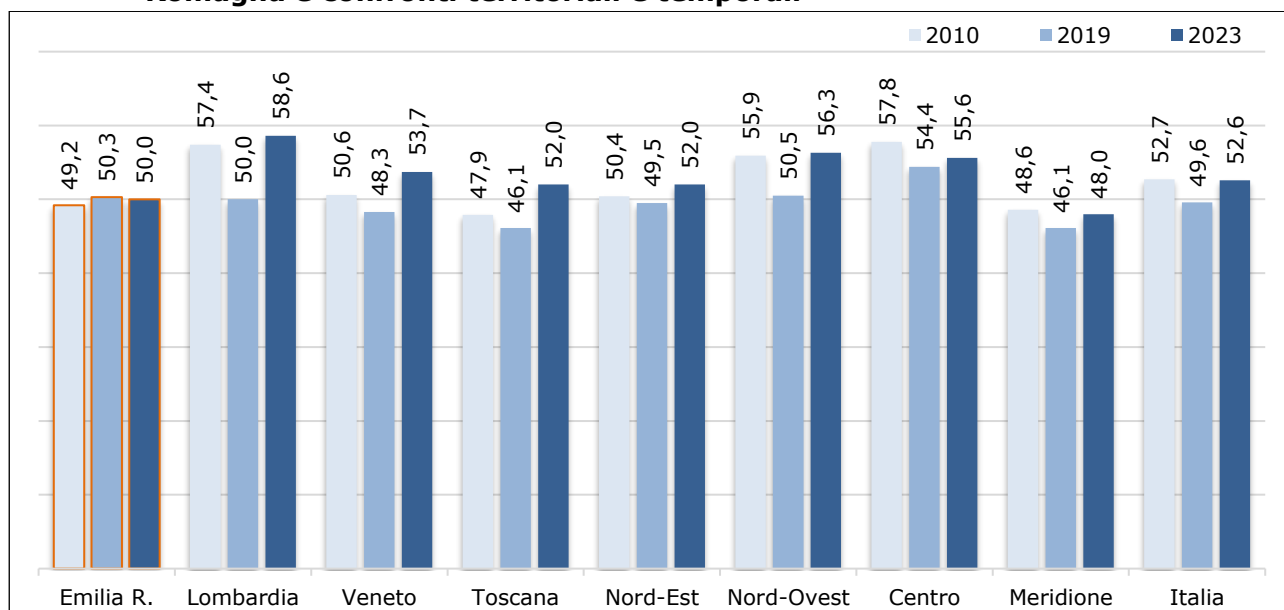
Graf. 1 – Popolazione mobile¹ in Emilia Romagna e confronti territoriali e temporali



¹ Percentuale della popolazione di età compresa tra 14 e 80 anni (84 anni nel 2023) che ha effettuato nel giorno precedente l'intervista almeno uno spostamento ad eccezione dei soli spostamenti a piedi di durata inferiore a 5 minuti.

Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort

Graf. 2 – Tempo medio¹ pro-capite giornaliero dedicato alla mobilità in Emilia Romagna e confronti territoriali e temporali



¹ Minuti in media dedicati agli spostamenti dalla popolazione mobile in un giorno medio feriale.

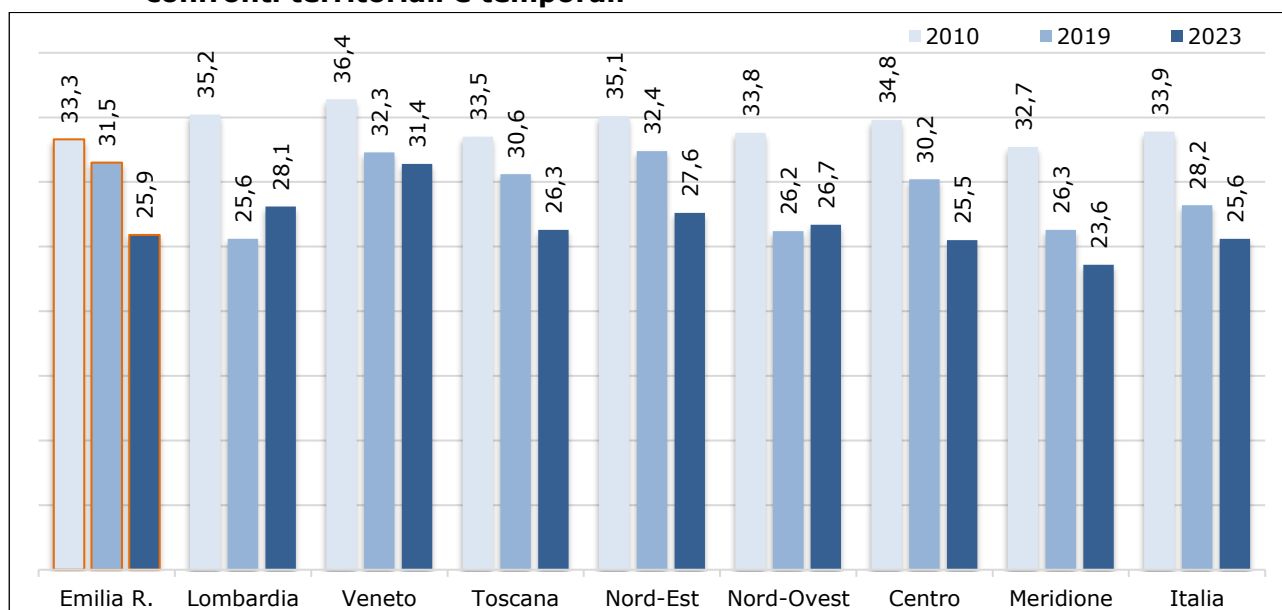
Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort

L'altro indicatore-base sulla domanda espressa di mobilità dai cittadini è relativo alle distanze medie pro-capite percorse ogni giorno.

Il **Graf. 3** offre le comparazioni territoriali di questo indice. In Emilia Romagna la popolazione mobile ha percorso in media, nel 2023, 25,9 km giornalieri. Nella serie storica viene in evidenza il calo molto forte dell'indicatore, che si attestava a 31,5 km nel 2019 (-17,8%) e a 33,3 km nel

2010 (-22,2%). Non dissimili sono i valori riscontrati nel totale nazionale, mentre in quelli del Nord-Est le distanze medie percorse sono maggiori di un paio di km sia nel 2023 che nel 2010. Quanto alle Regioni del benchmark, l'indicatore risulta particolarmente elevato in Veneto (31,4 km nel 2023, comunque in calo dal 2019 e dal 2010 ma in misura più contenuta), anche per effetto di una distribuzione territoriale meno polarizzata sulle città di media e medio-grande dimensione che riduce il peso degli spostamenti urbani (che di norma sono più corti). Anche i dati di Lombardia e Toscana sono superiori a quelli dell'Emilia Romagna, ma il divario è più stretto.

Graf. 3 – Distanza media¹ pro-capite giornaliera percorsa in Emilia Romagna e confronti territoriali e temporali



¹ Chilometri in media percorsi dalla popolazione mobile in un giorno medio feriale.

Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort

1.2. Principali indicatori sugli spostamenti

Passando ora all'analisi delle caratteristiche degli spostamenti, il primo dato in evidenza riguarda la lunghezza media degli spostamenti. La dinamica dell'indicatore conferma il processo di "accorciamento" dei viaggi lasciato intravedere dalla diminuzione dei km percorsi pro-capite e registrato in tutto il Paese. In Emilia Romagna nello specifico la lunghezza media degli spostamenti (effettuati con qualsiasi mezzo) è scesa nel 2023 a 10,7 km rispetto agli 11,8 km registrati nel 2019 (-9,3%), un dato in verità allineato a quello del 2010 (**Graf. 4**). Il valore dell'Emilia-Romagna è molto vicino alla media nazionale (10,5 km), mentre risulta un po' più basso rispetto al valore del Nord-Est (11,1 km). Tra le Regioni si osserva un posizionamento molto alto del Veneto (lunghezza media dei viaggi a 12,5 km peraltro in diminuzione dai 13,3 km del 2019), in coerenza con quanto già commentato per le distanze percorse pro-capite, alto della Lombardia (11,4 km) e poco superiore all'Emilia Romagna per la Toscana (10,9 km).

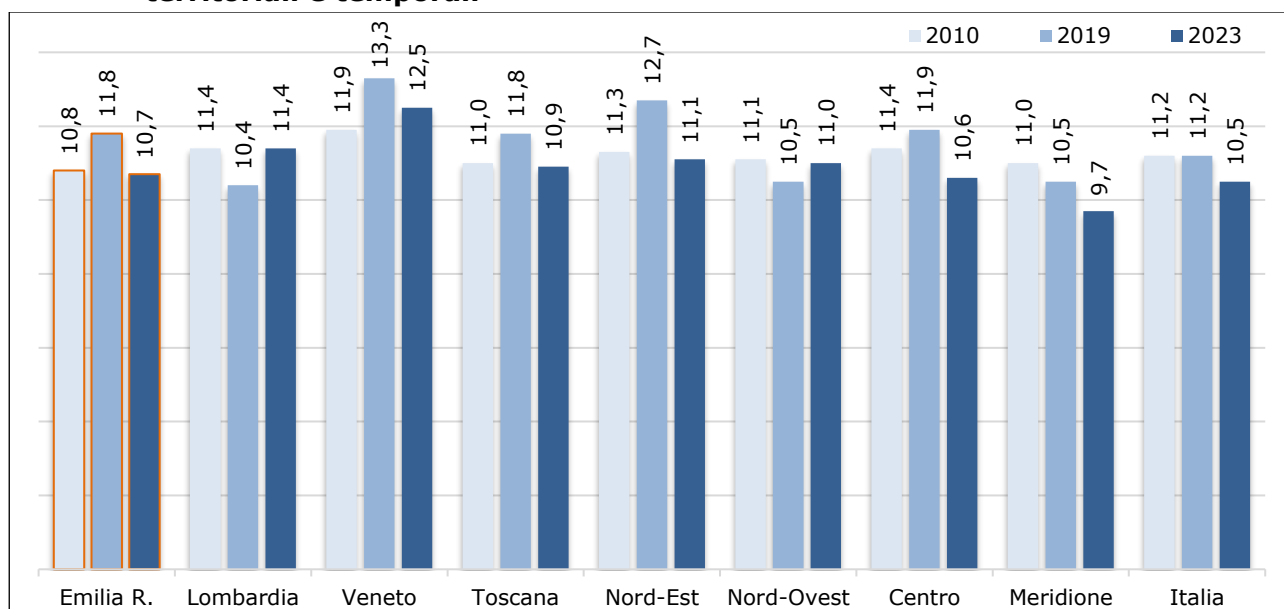
Tra le caratteristiche descrittive della domanda, assume uno specifico interesse la motivazione degli spostamenti.

Il profilo delle ragioni di mobilità registrate in Emilia-Romagna evidenzia nel regime pre-Covid una certa polarizzazione attorno alle motivazioni di lavoro e studio che nel 2023 hanno assorbito il 38,2% delle destinazioni di viaggio contro il 35,7% della media nazionale (omogeneo invece il

dato del Nord-Est). Il peso del lavoro e studio è rimasto sostanzialmente stabile dal 2010 (Tab. 1). Tra le altre motivazioni, la mobilità per tempo libero e quella per gestione familiare mostrano un'incidenza simile, poco superiore al 30%. Nel confronto con il dato nazionale va sottolineato che in Emilia-Romagna le ragioni di spostamento legate alla gestione familiare pesano in misura minore (2,5 punti in meno). In effetti, a livello medio nazionale si è assistito ad una forte crescita della gestione familiare nelle motivazioni di mobilità, avviata nel periodo della pandemia e poi assestata (con aggiustamenti in basso) nella fase successiva all'emergenza sanitaria, principalmente a scapito della componente del tempo libero. In Emilia Romagna questo riposizionamento non sembra essere avvenuto, per lo meno non in misura significativa.

Nei dati regionali è da sottolineare che la mobilità lavorativa (e scolastica) sfiora, nel 2023, il 40% delle motivazioni in Lombardia (con meno peso soprattutto della mobilità per tempo libero) e in Veneto (con equilibrio tra gestione familiare e tempo libero). Il profilo delle ragioni di mobilità della Toscana è invece caratterizzato da un peso relativamente inferiore della componente lavoro e studio (ma in linea con la media nazionale).

Graf. 4 – Lunghezza media¹ degli spostamenti in Emilia Romagna e confronti territoriali e temporali



¹ Lunghezza media in km per singolo spostamento in un giorno medio feriale.

Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort

Tab. 1 – Motivazioni degli spostamenti¹ in Emilia Romagna e confronti territoriali e temporali

		Lavoro e studio	Gestione familiare	Tempo libero	Totale
Emilia Romagna	2010	38,9	30,9	30,2	100,0
	2019	37,7	29,2	33,1	100,0
	2023	38,2	30,5	31,3	100,0
Lombardia	2010	39,9	28,6	31,4	100,0
	2019	37,7	26,0	36,3	100,0
	2023	39,2	32,7	28,1	100,0

(segue)

(continua) **Tab. 1 – Motivazioni degli spostamenti¹ in Emilia Romagna e confronti territoriali e temporali**

		Lavoro e studio	Gestione familiare	Tempo libero	Totale
Veneto	2010	39,9	29,4	30,6	100,0
	2019	38,6	22,1	39,3	100,0
	2023	40,5	30,2	29,3	100,0
Toscana	2010	37,2	29,3	33,5	100,0
	2019	35,5	25,3	39,2	100,0
	2023	35,2	33,5	31,3	100,0
Nord-Est	2010	39,0	29,5	31,5	100,0
	2019	38,1	25,6	36,3	100,0
	2023	38,2	30,5	31,3	100,0
Nord-Ovest	2010	38,7	29,5	31,8	100,0
	2019	37,3	25,2	37,5	100,0
	2023	38,7	31,8	29,6	100,0
Centro	2010	37,7	28,9	33,3	100,0
	2019	38,1	26,3	35,6	100,0
	2023	35,1	34,0	31,0	100,0
Meridione	2010	34,4	31,8	33,8	100,0
	2019	34,6	27,0	38,3	100,0
	2023	32,2	34,9	32,9	100,0
Italia	2010	38,7	29,5	31,8	100,0
	2019	36,7	26,1	37,2	100,0
	2023	35,7	33,0	31,3	100,0

¹ Distribuzione percentuale degli spostamenti realizzati della popolazione mobile per motivazione dello spostamento ad eccezione dei ritorni a casa.

Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort

Guardando alla distribuzione degli spostamenti tra urbani (origine e destinazione del viaggio nel medesimo Comune) ed extraurbani (origine e destinazione del viaggio in due Comuni diversi), per l'Emilia Romagna si evidenzia un accentuato peso della mobilità urbana che nel 2023 ha assorbito il 71,2% della domanda, contro il 67,9% della media nazionale e il 63,8% (8 punti in meno) di quella del Nord-Est (**Tab. 2**). L'indice è in verità sceso rispetto al 2019 di quasi quattro punti, ma è un po' più alto di quello registrato nel 2010.

Rilevanti le differenze tra le Regioni a confronto: il peso della mobilità urbana scende infatti al 55% in Lombardia (in forte decremento rispetto al 2019) e al 53,4% in Veneto (anche in questo caso in diminuzione ma con minore intensità), mentre in Toscana l'indice è ancora inferiore all'Emilia-Romagna ma di poco (69,8%). Si conferma così che la struttura policentrica del territorio emiliano (meno in quello romagnolo), con la presenza di rilevanti capoluoghi di media dimensione e un capoluogo regionale di grande ma non grandissima dimensione, tende ad auto-contenere nei poli urbani quote significative della domanda di mobilità, mentre in Lombardia è più accentuato il pendolarismo extraurbano soprattutto su Milano e in Veneto incide, come già

accennato, la maggiore distribuzione della popolazione su una rete di centri piccoli e piccolo-medi che favorisce gli scambi extraurbani.

Tab. 2 – Distribuzione degli spostamenti urbani/extraurbani¹ in Emilia Romagna e confronti territoriali e temporali

		Spostamenti urbani	Spostamenti extraurbani	Totale
Emilia Romagna	2010	69,6	30,4	100,0
	2019	75,0	25,0	100,0
	2023	71,2	28,8	100,0
Lombardia	2010	66,7	33,3	100,0
	2019	69,3	30,7	100,0
	2023	55,1	44,9	100,0
Veneto	2010	55,7	44,3	100,0
	2019	60,5	39,5	100,0
	2023	53,4	46,6	100,0
Toscana	2010	62,8	37,2	100,0
	2019	72,5	27,5	100,0
	2023	69,8	30,2	100,0
Nord-Est	2010	62,2	37,8	100,0
	2019	67,5	32,5	100,0
	2023	63,8	36,2	100,0
Nord-Ovest	2010	59,2	40,8	100,0
	2019	69,6	30,4	100,0
	2023	60,1	39,9	100,0
Centro	2010	73,8	26,2	100,0
	2019	80,4	19,6	100,0
	2023	76,6	23,4	100,0
Meridione	2010	70,0	30,0	100,0
	2019	76,9	23,1	100,0
	2023	71,5	28,5	100,0
Italia	2010	66,3	33,7	100,0
	2019	73,9	26,1	100,0
	2023	67,9	32,1	100,0

¹ Distribuzione percentuale degli spostamenti realizzati della popolazione mobile per destinazione dello spostamento, ovvero interni allo stesso comune (urbani) o verso un comune diverso dal quello di origine (extraurbani).

Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort

La sistematicità della domanda di mobilità, ovvero la quota di spostamenti ripetuti almeno 3 o 4 volte a settimana, caratterizza il modello dell'Emilia Romagna, anche per effetto del peso maggiore della componente lavoro e studio delle motivazioni, ma in questo caso le distanze dagli

altri territori sono meno accentuate. Nel 2023 l'incidenza della mobilità sistematica è stata in Regione pari al 59% degli spostamenti, in calo marcato dal 66% del 2010, a fronte del 57,5% della media nazionale e del 58% di quella del Nord-Est (ugualmente in calo rispetto al 2010) (**Tab. 3**).

Il dato dell'Emilia Romagna è anche superiore, e non di poco, a quello della Lombardia (54,9% nonostante l'elevata incidenza della mobilità lavorativa e scolastica) e, in misura minore, del Veneto (58,6%) e della Toscana (56,6%).

Tab. 3 – Distribuzione degli spostamenti sistematici/non sistematici¹ in Emilia Romagna e confronti territoriali e temporali

		Spostamenti sistematici	Spostamenti non sistematici	Totale
Emilia Romagna	2010	66,0	34,0	100,0
	2019	57,1	42,9	100,0
	2023	59,0	41,0	100,0
Lombardia	2010	60,9	39,1	100,0
	2019	60,4	39,6	100,0
	2023	54,9	45,1	100,0
Veneto	2010	60,4	39,6	100,0
	2019	56,2	43,8	100,0
	2023	58,6	41,4	100,0
Toscana	2010	64,9	35,1	100,0
	2019	57,1	42,9	100,0
	2023	56,6	43,4	100,0
Nord-Est	2010	62,7	37,3	100,0
	2019	57,3	42,7	100,0
	2023	58,0	42,0	100,0
Nord-Ovest	2010	60,9	39,1	100,0
	2019	59,2	40,8	100,0
	2023	56,8	43,2	100,0
Centro	2010	63,0	37,0	100,0
	2019	60,9	39,1	100,0
	2023	57,7	42,3	100,0
Meridione	2010	64,6	35,4	100,0
	2019	64,3	35,7	100,0
	2023	57,6	42,4	100,0
Italia	2010	62,9	37,1	100,0
	2019	60,9	39,1	100,0
	2023	57,5	42,5	100,0

¹ Distribuzione percentuale degli spostamenti realizzati della popolazione mobile tra viaggi ripetuti almeno 3 volte la settimana (sistematici) e meno di 3 volte la settimana (non sistematici).

Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort

Circa la concentrazione oraria della mobilità, il 40,9% degli spostamenti effettuati dai residenti dell'Emilia Romagna nel 2023 sono stati effettuati nelle ore di punta (7,00-9,00 e 17,00-19,00), una percentuale di poco superiore alla media nazionale (39,6%) e a quella nordorientale (39,9%) (Tab. 4). Rispetto al 2019 si registra un incremento della mobilità in ore di punta, ma se il confronto è con il 2010 il dato non è dissimile. Anche nel benchmark regionale prevale l'omogeneità della dinamica; solo la Lombardia evidenzia una quota di spostamenti in ora di punta leggermente superiore.

Tab. 4 – Distribuzione degli spostamenti in orari di punta/orari di morbida¹ in Emilia Romagna e confronti territoriali e temporali

		Spostamenti in orari di punta	Spostamenti in orari di morbida	Totale
Emilia Romagna	2010	40,1	59,9	100,0
	2019	37,6	62,4	100,0
	2023	40,9	59,1	100,0
Lombardia	2010	40,6	59,4	100,0
	2019	39,6	60,4	100,0
	2023	41,7	58,3	100,0
Veneto	2010	39,7	60,3	100,0
	2019	36,8	63,2	100,0
	2023	39,4	60,6	100,0
Toscana	2010	41,5	58,5	100,0
	2019	37,2	62,8	100,0
	2023	39,5	60,5	100,0
Nord-Est	2010	39,8	60,2	100,0
	2019	37,1	62,9	100,0
	2023	39,9	60,1	100,0
Nord-Ovest	2010	41,1	58,9	100,0
	2019	39,3	60,7	100,0
	2023	41,6	58,4	100,0
Centro	2010	40,8	59,2	100,0
	2019	38,6	61,4	100,0
	2023	39,6	60,4	100,0
Meridione	2010	37,2	62,8	100,0
	2019	36,3	63,7	100,0
	2023	37,7	62,3	100,0
Italia	2010	39,5	60,5	100,0
	2019	37,7	62,3	100,0
	2023	39,6	60,4	100,0

¹ Distribuzione percentuale degli spostamenti realizzati della popolazione mobile tra le 7:00 e 9:00 e le 17:00 e le 19:00 (orari di punta) e le altre fasce orarie (orari di morbida). È considerato l'orario di inizio dello spostamento.

Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort

Di grande rilevanza è il dato sui mezzi di trasporto utilizzati. La ripartizione modale dell'Emilia-Romagna evidenzia, in tutti gli anni della serie storica, il forte sbilanciamento sull'uso dell'auto; in particolare nel 2023 l'auto è stata utilizzata dai cittadini per il 61,8% degli spostamenti (**Tab. 5**). È un dato tuttavia più basso della media nazionale (64,6%); in effetti nel *modal split* dell'Emilia Romagna risulta decisamente più elevato il peso della bicicletta (e micromobilità) pari al 9,1%, ovvero più del doppio della media nazionale (3,9%) e un po' superiore allo share medio del Nord-Est (8,1%). Gli spostamenti a piedi si sono attestati nel 2023 al 19,1%, in linea con la media nazionale (18,9%), mentre quelli della moto al 3,5% (meno del 4,2% medio nazionale).

Tab. 5 – I mezzi utilizzati per gli spostamenti¹ in Emilia Romagna e confronti territoriali e temporali

		A piedi	In bicicletta/ Micromobilità	Moto	Auto	Mezzi pubblici	Totale
Emilia Romagna	2010	13,5	8,0	3,0	66,6	9,0	100,0
	2019	18,0	7,4	2,5	62,3	9,8	100,0
	2023	19,1	9,1	3,5	61,8	6,5	100,0
Lombardia	2010	17,0	5,7	3,2	60,3	13,8	100,0
	2019	20,4	4,0	1,9	57,2	16,6	100,0
	2023	18,2	4,7	2,8	62,1	12,2	100,0
Veneto	2010	14,0	8,2	2,8	67,0	8,1	100,0
	2019	15,7	4,3	1,4	71,4	7,1	100,0
	2023	13,6	6,3	3,6	67,5	8,9	100,0
Toscana	2010	16,3	3,9	6,6	66,4	6,8	100,0
	2019	18,3	4,7	4,6	66,7	5,6	100,0
	2023	19,3	4,0	5,7	65,1	5,8	100,0
Nord-Est	2010	14,3	8,3	3,0	65,7	8,7	100,0
	2019	17,6	5,9	2,0	65,6	9,0	100,0
	2023	17,7	8,1	3,6	62,6	8,1	100,0
Nord-Ovest	2010	18,7	4,2	4,0	60,0	13,1	100,0
	2019	21,6	3,6	2,6	56,9	15,2	100,0
	2023	19,0	4,1	3,6	61,6	11,6	100,0
Centro	2010	17,0	2,1	6,0	64,7	10,1	100,0
	2019	18,7	2,9	3,8	62,6	12,1	100,0
	2023	18,7	3,0	5,4	63,9	9,1	100,0
Meridione	2010	19,1	0,9	4,0	68,7	7,3	100,0
	2019	23,3	1,9	2,3	64,9	7,5	100,0
	2023	19,6	1,8	4,4	68,7	5,5	100,0
Italia	2010	17,6	3,5	4,2	64,9	9,7	100,0
	2019	20,8	3,3	2,6	62,5	10,8	100,0
	2023	18,9	3,9	4,2	64,6	8,4	100,0

¹ Distribuzione percentuale degli spostamenti realizzati dalla popolazione mobile per tipologia di mezzo.

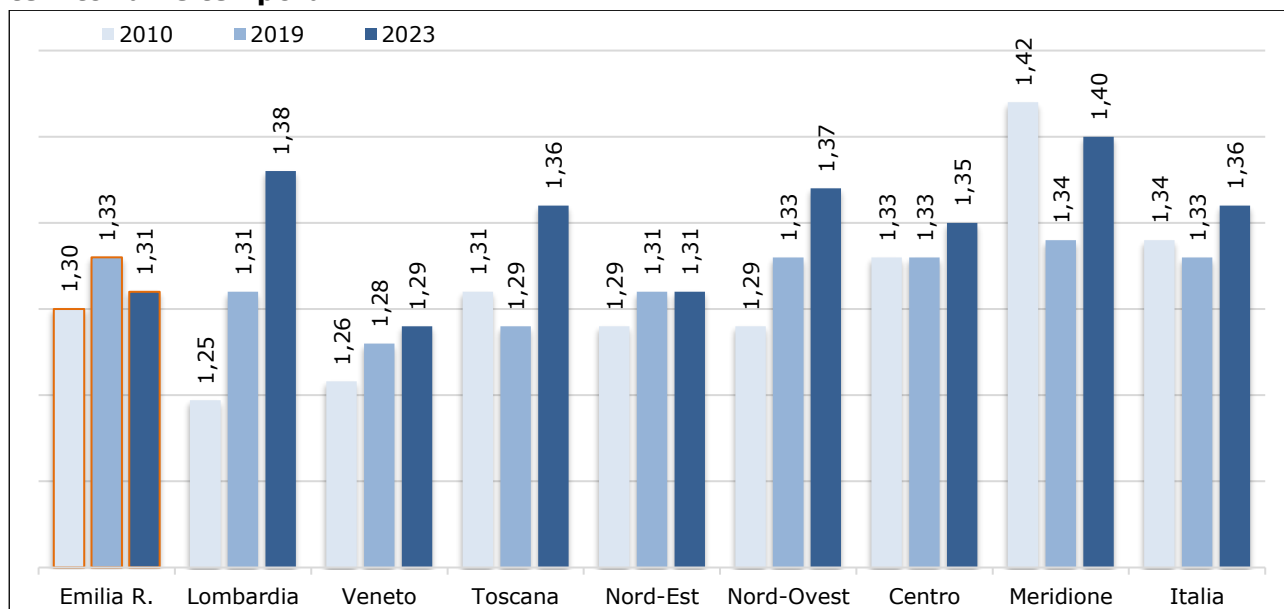
Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort

Più debole è invece il peso dei mezzi di trasporto pubblico che nel loro insieme soddisfano solo il 6,5% della domanda di mobilità, un paio di punti in meno della quota media nazionale e circa un punto in mezzo meno della media del Nord-Est. Rispetto al 2019 il profilo di ripartizione modale dell'Emilia Romagna ha registrato una significativa crescita della mobilità attiva (bici/micromobilità in particolare), a fronte del sensibile arretramento del trasporto pubblico (9,8% lo share registrato nel 2019, quindi oltre tre punti in più del 2023). È chiaro che sulla debole performance della mobilità collettiva ha inciso negli ultimi anni l'impatto della pandemia che ha provocato una vera e propria "fuga" dai mezzi pubblici nel 2020, poi recuperata con fatica e solo in parte negli anni successivi. È una dinamica di portata nazionale, con variazioni più o meno accentuate.

Nel raffronto con le altre Regioni si conferma da un lato che l'Emilia Romagna ha una specifica vocazione nell'uso della bicicletta: la Lombardia ha una quota del pedale praticamente della metà dell'Emilia Romagna, il Veneto è di quasi tre punti sotto e la Toscana si ferma al 4%. E dall'altro lato si conferma che la penetrazione del trasporto pubblico è bassa, in questo caso però rispetto soprattutto alla Lombardia (12,2%), meno rispetto al Veneto (8,9%) e alla Toscana (5,8%, al di sotto quindi del valore dell'Emilia Romagna). Da sottolineare che la quota modale dell'auto è più bassa di qualche punto rispetto a tutte e tre le Regioni benchmark.

Un indicatore significativo nella rappresentazione dei mezzi di trasporto utilizzati riguarda il coefficiente medio di riempimento dell'auto. Il dato relativo alla media dell'Emilia Romagna si è attestato nel 2023 a 1,31 passeggeri per veicolo, valore leggermente più basso della media nazionale (1,36) ma uguale a quello medio del Nord-Est (**Graf. 5**). Da sottolineare che Lombardia e Toscana registrano coefficienti di riempimento più elevati (1,38 e 1,36 rispettivamente) e in apprezzabile crescita dal 2019 (a differenza di quanto accaduto per l'Emilia Romagna dove l'indice resta di fatto stabile).

Graf. 5 - Tasso medio di occupazione delle auto in Emilia Romagna e confronti territoriali e temporali

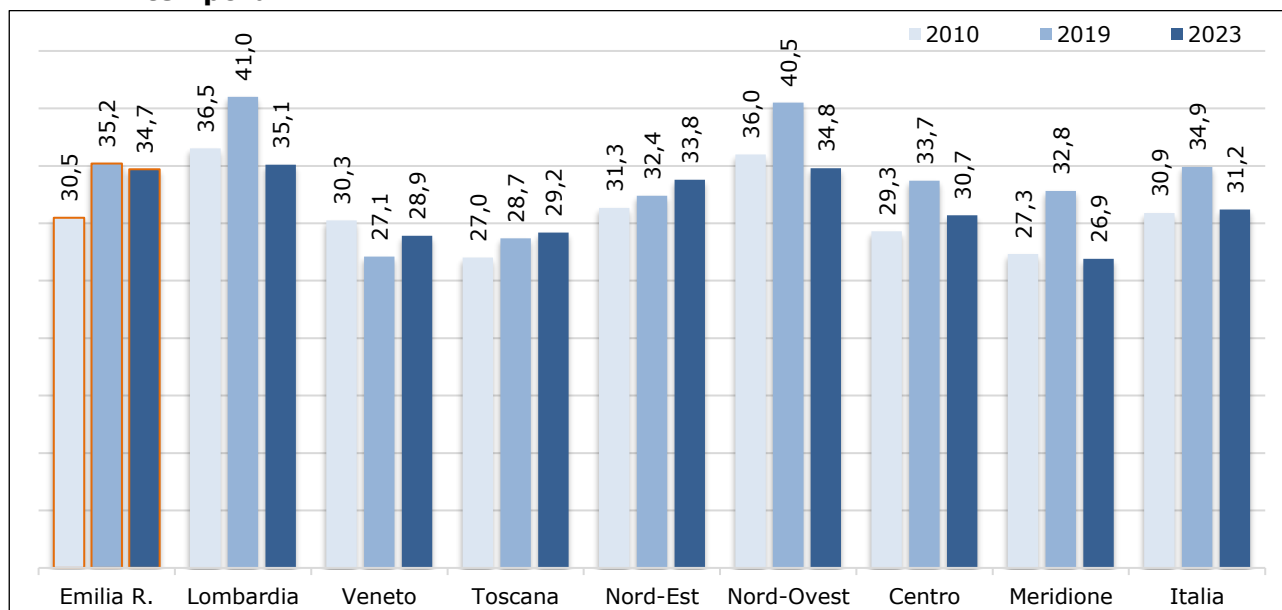


Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort

Nella valutazione complessiva della sostenibilità del trasporto passeggeri assume tradizionalmente una specifica valenza il "tasso di mobilità sostenibile", un indicatore che nella semplicità della sua costruzione (quota di spostamenti effettuati con mezzi a basso impatto: piedi, bici/micromobilità, mezzi pubblici/sharing mobility) offre una rappresentazione sintetica e immediata del peso del trasporto sostenibile nelle scelte modali dei cittadini.

Come si può vedere dal **Graf. 6**, il tasso di mobilità sostenibile dell'Emilia-Romagna raggiunge il 34,7% appena inferiore al dato del 2019 e ben superiore a quello del 2010 (30,5%). Grazie soprattutto al peso modale della bicicletta, l'indice è superiore in misura marcata (3,5 punti) a quello medio nazionale e, con divario più basso, a quello del Nord-Est. Tra le altre Regioni il tasso di mobilità sostenibile risulta nel 2023 appena più alto in Lombardia (35,1%), ma decisamente più basso sia in Veneto (28,9%) che in Toscana (29,2%).

Graf. 6 – Tasso di mobilità sostenibile¹ in Emilia Romagna e confronti territoriali e temporali



¹ % degli spostamenti realizzati a piedi, in bici o con mezzo collettivo rispetto al totale degli spostamenti.

Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort

È da sottolineare che nella media nazionale il tasso di mobilità sostenibile è diminuito significativamente (quasi 4 punti di decremento) per effetto della pandemia – “combinato disposto” tra il crollo del trasporto pubblico solo in parte recuperato negli anni successivi e la diminuzione del peso della mobilità attiva dopo l’esplosione di quella pedonale nel 2020 –, così come è molto diminuito nel Nord-Ovest (oltre 5 punti) e al Centro-Sud (quasi 7 punti in meno al Sud). Solo nelle Regioni del Nord-Est, tra cui l’Emilia Romagna appunto, e in Toscana si è registrata una tenuta o anche un incremento dell’indice, grazie come già sottolineato alla crescita dell’uso della bicicletta, che ha in qualche misura compensato il cedimento del trasporto pubblico, già ampiamente diffuso in molti di questi territori (in particolare nel Nord-Est).

1.3. Livelli di soddisfazioni e propensioni al cambio modale

Tra le aree di monitoraggio dell’indagine “Audimob” assume una specifica rilevanza la verifica sui livelli di soddisfazione espressi dai cittadini verso i mezzi di trasporto utilizzati. Il sistema di rilevazione adottato è differente dalle modalità usuali di una tradizionale customer satisfaction. Agli intervistati si chiede infatti di assegnare un punteggio scolastico di gradimento da 1 a 10 non ad un singolo spostamento ma tenendo complessivamente conto del ricorso al mezzo di trasporto nei tre mesi precedenti l’intervista.

Il dato generale dell’Emilia Romagna che emerge per questo indicatore al 2023 è il forte divario di soddisfazione percepita tra i mezzi di trasporto individuali, che raccolgono punteggi medi tra il 7,5 (moto) e l’8,2 (auto), e i mezzi di trasporto pubblico il cui punteggio oscilla tra il 6,1 (bus

extraurbano) e il 7,3 (treni di media e lunga percorrenza) (**Tab. 6**). Questa forbice è strutturale e duratura nel tempo, riscontrabile anche nel resto del Paese. Vengono tuttavia in evidenza differenze significative nel gradimento riconosciuto al trasporto pubblico, in particolare il TPL, che in Emilia-Romagna raccoglie indubbiamente giudizi in media più positivi:

- 6,2 per l'autobus/tram contro il 5,9 della media nazionale (ma è migliore la performance dell'intero Nord-Est con punteggio medio a 6,4);
- 6,1 per l'autobus extraurbano contro il 6,0 nazionale (ma 6,2 nel Nord-Est);
- 6,3 per il treno locale contro il 6,1 nazionale (6,4 nel Nord-Est).

Molto alto anche il gradimento per la bicicletta attestato a 7,9, contro il 7,5 della media nazionale.

Tab. 6 – Voto medio di soddisfazione per mezzo di trasporto utilizzato¹ in Emilia Romagna e confronti territoriali e temporali

		Moto	Auto privata	Bus urbano	Bus extraurbano	Bicicletta	Treno locale	Treno AV
Emilia Romagna	2010	8,3	8,1	6,6	6,8	8,6	6,1	6,7
	2019	7,7	8,4	6,5	6,5	8,0	6,5	7,0
	2023	7,5	8,2	6,2	6,1	7,9	6,3	7,3
Lombardia	2010	8,3	7,9	6,5	6,6	8,4	6,1	7,0
	2019	7,1	8,3	6,5	6,2	7,8	6,1	7,0
	2023	7,5	8,3	6,2	6,0	7,7	5,8	7,2
Veneto	2010	8,5	8,2	6,8	6,9	8,4	6,1	7,2
	2019	7,4	8,7	6,4	6,5	7,9	6,6	7,0
	2023	7,4	8,3	6,3	6,2	7,6	6,4	7,3
Toscana	2010	8,4	8,0	6,1	7,1	8,2	6,3	7,3
	2019	7,9	8,3	6,4	6,2	7,7	6,4	7,0
	2023	7,6	8,0	5,9	5,9	7,5	6,1	7,2
Nord-Est	2010	8,4	8,2	6,8	6,9	8,5	6,2	7,0
	2019	7,6	8,6	6,5	6,6	8,0	6,6	7,1
	2023	7,5	8,2	6,4	6,2	7,8	6,4	7,3
Nord-Ovest	2010	8,4	8,0	6,4	6,6	8,3	6,0	6,8
	2019	7,3	8,4	6,4	6,2	7,8	6,2	7,0
	2023	7,6	8,3	6,1	6,0	7,6	5,9	7,2
Centro	2010	8,4	7,7	5,6	6,6	8,0	6,1	7,1
	2019	7,7	8,3	5,8	6,2	7,6	6,4	7,0
	2023	7,5	8,0	5,5	5,8	7,3	6,2	7,2
Meridione	2010	8,3	7,8	5,5	6,5	7,9	6,1	6,8
	2019	7,5	8,4	6,0	6,3	7,5	6,2	7,0
	2023	7,2	8,1	5,6	5,9	7,2	6,0	7,1
Italia	2010	8,4	7,9	6,0	6,6	8,2	6,1	6,9
	2019	7,5	8,4	6,2	6,3	7,7	6,3	7,0

2023	7,4	8,1	5,9	6,0	7,5	6,1	7,2
------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

¹ Utilizzo almeno occasionale nei 3 mesi precedenti l'intervista. Voti da 1 (minima soddisfazione) a 10 (massima soddisfazione)

Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort

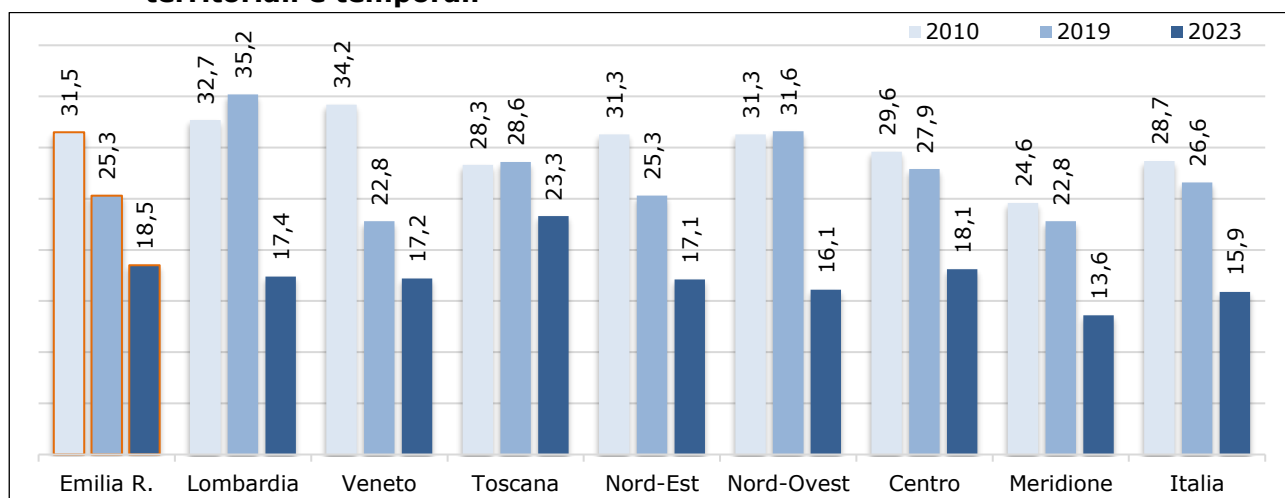
È tuttavia da sottolineare che gli indici medi di soddisfazione per autobus (sia urbano che extraurbano) e bicicletta sono diminuiti dal 2010 in poi. Nella comparazione con le altre Regioni, il posizionamento del Veneto rispetto alla soddisfazione per i mezzi pubblici è simile a quello dell'Emilia Romagna, mentre in Lombardia (in particolare il treno locale) e in Toscana (in particolare il bus urbano) la soddisfazione tende a ridursi.

Circa i mezzi privati motorizzati è da sottolineare che in Emilia Romagna è leggermente più alta della media nazionale la soddisfazione sia per la moto che per l'auto, con punteggi in linea rispetto alle altre Regioni.

L'ultimo tema di raffronto qui proposto tra l'Emilia Romagna e gli altri territori deducibile dai dati dell'Osservatorio "Audimob" riguarda la disponibilità dei cittadini a modificare il livello attuale di utilizzazione dei mezzi di trasporto, in particolare nella prospettiva del cambio modale, ovvero la riduzione dell'uso dell'auto a vantaggio del mezzo pubblico e della bicicletta. L'indice di propensione al cambio modale misura il "desiderio" del cambio modale dichiarato dagli intervistati. Ovviamente questo desiderio ("propensione" appunto) non si traduce sistematicamente in una effettiva diversa scelta dei mezzi di trasporto, anzi sembra accadere il contrario, poiché la difficoltà a "cambiare" - per svariate ragioni soggettive (resistenza della domanda) e/o oggettive (effettiva disponibilità di alternative all'uso dell'auto) - è confermata anno su anno dalla stabilità del riparto modale.

Rispetto all'uso dell'automobile, come si può osservare dal **Graf. 7** è maggiore la quota di cittadini che vorrebbe ridurre il ricorso in confronto alla quota di cittadini che vorrebbe al contrario aumentarne il ricorso; nel 2023 il saldo tra queste due percentuali è stato pari al +18,5% un valore tuttavia in sensibile riduzione sia rispetto al 2019 (+25,3%), sia rispetto, ancor di più, al 2010 (+31,5%). Il dato dell'Emilia Romagna è mediamente migliore di quelli registrati nelle medie degli altri territori a confronto (+15,9% la media nazionale nel 2023, +17,1% quella del Nord-Est), dove ugualmente si osserva un marcato restringimento della forbice dal 2020 in avanti.

Graf. 7 – Propensioni future di utilizzo dell'automobile¹ in Emilia Romagna e confronti territoriali e temporali

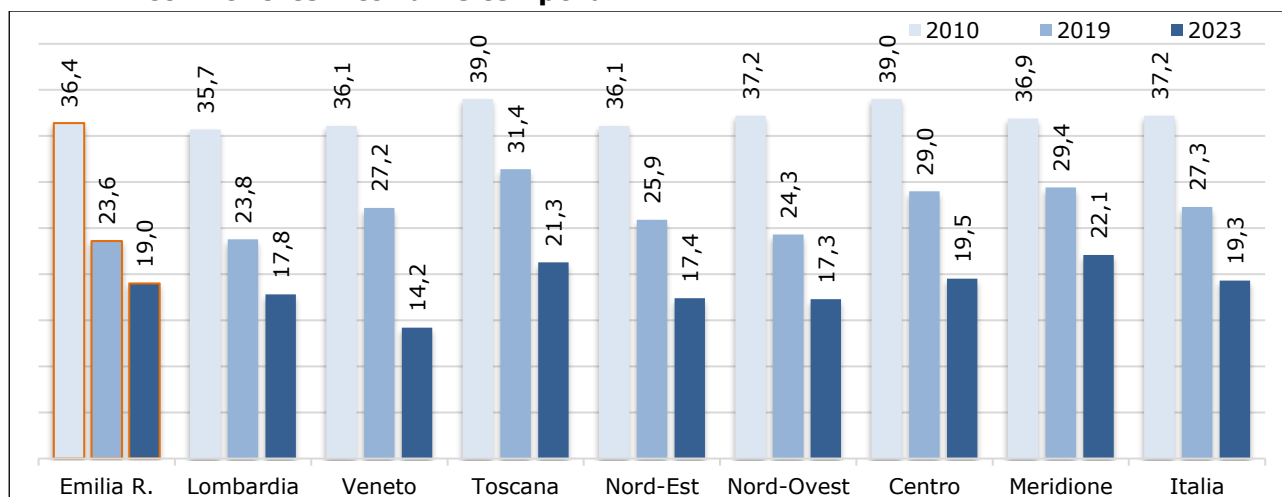


¹ Differenza tra la percentuale di individui che dichiara di voler DIMINUIRE l'uso dell'auto e la percentuale di individui che dichiara di voler AUMENTARE l'uso.

Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort

Rispetto ai mezzi pubblici, l'orientamento delle risposte si inverte confermando quindi una certa propensione al cambio modale, attraverso il maggior ricorso a bus e treni. Infatti la differenza tra quanti vorrebbero utilizzare di più i mezzi pubblici e quanti vorrebbero utilizzarli di meno si attesta nel 2023 al +19% (**Graf. 8**); di nuovo, tuttavia, si tratta di un valore in sensibile diminuzione rispetto sia al 2019 (+23,6%) che soprattutto al 2010 (+36,6%). Il dato dell'Emilia Romagna è in questo caso allineato a quello medio nazionale, ma migliore delle circoscrizioni settentrionali e delle tre Regioni benchmark.

Graf. 8 – Propensioni future di utilizzo del trasporto pubblico¹ in Emilia Romagna e confronti territoriali e temporali

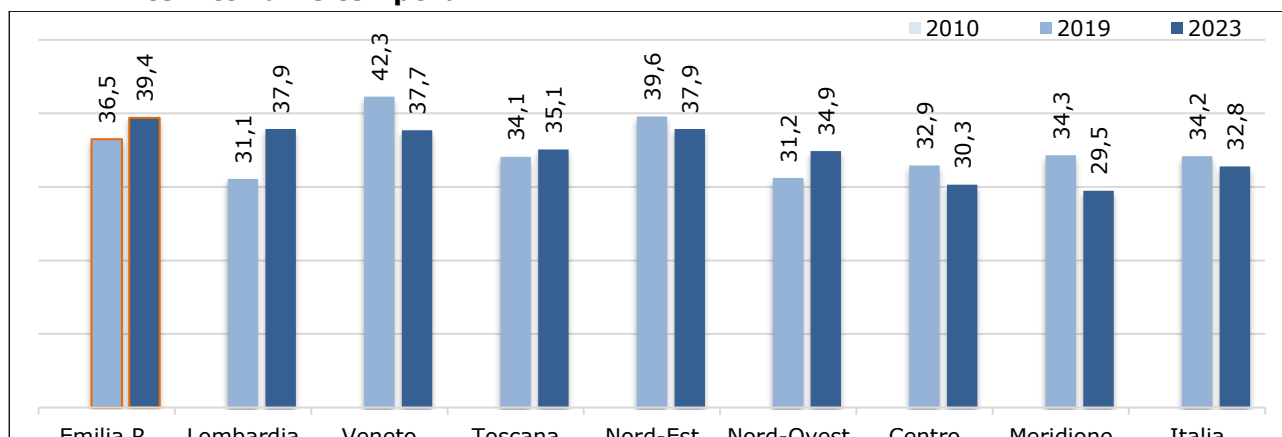


¹ Differenza tra la percentuale di individui che dichiara di voler AUMENTARE l'uso del trasporto pubblico e la percentuale di individui che dichiara di voler DIMINUIRE l'uso.

Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort

Infine, la bicicletta è senza dubbio il mezzo di trasporto a più alta propensione d'uso da parte dei cittadini, in Emilia Romagna come nel resto del Paese. La differenza tra incrementi e diminuzioni d'uso desiderati sale al +39,4%, percentuale peraltro in crescita (a differenza di quanto visto prima), rispetto al 2019 (+36,5%) (**Graf. 9**). Il dato dell'Emilia Romagna del 2023 è inoltre significativamente più alto di quello medio nazionale (+32,8%) e, seppure con scarto più ridotto, superiore alla media del Nord-Est e delle altre Regioni a confronto.

Graf. 9 – Propensioni future di utilizzo della bicicletta¹ in Emilia Romagna e confronti territoriali e temporali



¹ Differenza tra la percentuale di individui che dichiara di voler AUMENTARE l'uso della bicicletta e la percentuale di individui che dichiara di voler DIMINUIRE l'uso. Anno 2010 non disponibile.

Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort

2. L'indagine sugli stili di mobilità nelle città dell'Emilia Romagna con oltre 50.000 abitanti (aspetti metodologici)

L'indagine è stata realizzata sia con metodologia CATI (circa il 70% del campione) che con metodologia CAWI (30% circa del campione). Con riferimento all'indagine CATI di seguito si riportano alcuni indicatori sulle interviste realizzate.

Totale Contatti	Interviste completate	Rifiuti	Ineleggibile per vari motivi	Non risponde/occupato
65.802	7.840	12.121	7.469	38.372

Il campione è stato costruito per singola città in relazione al sesso e a 6 classi d'età (14-19 anni, 20-29 anni, 30-45 anni, 46-64 anni, 65-74 anni e 75-84 anni); ciò ha consentito di mantenere il margine d'errore statistico entro il 4% (intervallo di confidenza al 95%).

Tab. 7 – Popolazione per sesso e classi d'età (1° gennaio 2023)

	14-19 anni		20-29 anni		30-45 anni		46-64 anni		65-74 anni		75-84 anni		Totale
	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	
Bologna	9.840	8.781	19.566	18.431	42.911	42.607	51.682	56.409	18.205	22.504	14.787	20.913	326.636
Parma	5.544	5.197	10.434	9.483	21.097	20.733	27.573	29.119	9.003	10.870	7.007	9.501	165.561
Modena	5.321	5.040	9.878	8.676	18.243	17.697	25.378	27.043	9.334	11.207	7.030	9.431	154.278
Reggio E.	5.366	4.885	9.445	8.605	17.706	16.706	24.496	25.105	7.935	9.310	5.689	7.261	142.509
Ravenna	4.568	4.189	7.625	7.007	13.600	13.758	24.269	24.748	8.503	9.668	6.167	8.096	132.198
Rimini	4.426	4.035	7.532	6.881	13.969	14.485	21.556	23.029	7.767	9.211	5.746	7.532	126.169
Ferrara	3.263	2.927	6.001	5.421	11.093	11.048	19.372	21.039	7.742	9.319	5.736	7.762	110.723
Forlì	3.465	3.202	5.995	5.182	10.792	10.628	16.676	17.472	6.055	7.336	4.855	6.205	97.863
Piacenza	2.773	2.757	5.611	5.011	9.927	9.655	14.385	14.871	5.108	6.007	3.959	5.671	85.735
Cesena	2.813	2.686	4.624	4.233	8.660	8.632	14.228	14.799	5.330	6.058	3.927	5.145	81.135
Carpi	2.131	1.977	3.819	3.380	7.058	6.786	10.493	10.660	3.623	4.309	2.778	3.554	60.568
Imola	2.041	1.928	3.507	3.246	6.231	6.306	9.881	10.513	3.715	4.353	2.851	3.468	58.040
Faenza	1.729	1.615	3.015	2.756	5.451	5.383	8.504	8.608	3.124	3.501	2.411	2.912	49.009
Totale	53.280	49.219	97.052	88.312	186.738	184.424	268.493	283.415	95.444	113.653	72.943	97.451	1.590.424

Tab. 8 – Campione intervistato per sesso e classi d'età

	14-19 anni		20-29 anni		30-45 anni		46-64 anni		65-74 anni		75-84 anni		Totale	Errore standard
	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine		
Bologna	17	14	39	38	80	80	95	105	32	44	28	37	609	4,0
Parma	19	16	41	34	77	76	97	110	34	40	26	35	605	4,0
Modena	21	20	38	36	71	70	99	107	37	43	27	39	608	4,0
Reggio E.	20	19	42	35	78	71	104	104	31	42	25	31	602	4,0
Ravenna	17	20	36	32	64	61	109	113	39	46	27	36	600	4,0
Rimini	21	18	32	34	68	69	103	110	37	44	29	37	602	4,0
Ferrara	18	14	34	32	58	59	106	115	43	50	30	43	602	4,0
Forlì	18	21	37	33	66	66	102	107	41	47	28	37	603	4,0
Piacenza	19	18	40	35	69	69	104	104	37	43	28	41	607	4,0
Cesena	21	16	34	30	65	64	105	112	39	46	29	39	600	4,0
Carpi	19	18	38	34	70	68	104	104	36	47	28	34	600	4,0
Imola	21	17	36	34	66	66	104	108	37	44	29	38	600	4,0
Faenza	20	19	37	32	70	67	103	108	37	44	30	35	602	4,0
Totale	251	230	484	439	902	886	1.335	1.407	480	580	364	482	7.840	1,1

Il campione è stato successivamente riportato all'universo di riferimento per effettuare le elaborazioni.

Con riferimento agli individui, allo scopo di procedere ad alcune elaborazioni, alcune variabili sono state ricodificate, in particolare quelle relative all'occupazione e allo smart working.

Codice	Descrizione	Note
1	Occupato dipendente	Comprende anche "in servizio di leva"
2	Occupato in conto proprio	
3	Disoccupato	Comprende anche "in cerca di 1° occupazione"
4	Casalinga	
5	Studente	
6	Ritirato dal lavoro	Comprende anche "inabile", "in altra condizione non professionale"

Codice	Descrizione	Note
1	Lavoratori dipendenti in telelavoro	Tutti giorni
2	Lavoratori dipendenti in smart working	Qualche giorno la settimana/mese
3	Lavoratori non in smart working	

Anche con riferimento agli spostamenti per l'effettuazione di alcune elaborazioni si è proceduto alla riclassificazione di alcune variabili, come di seguito riportato.

Codice	Descrizione	Note
1	Stesso del comune	Origine e destinazione interna al comune
2	Fuori comune	Comune di origine diverso da quello di destinazione

Codice	Descrizione	Note
1	Sistematici	Fino a 3/4 giorni a settimana
2	Non sistematici	Da 1/2 volte a settimana o più occasionalmente

Codice	Descrizione	Note
1	Lavoro	02 Luogo di lavoro (sede abituale) - 03 Luogo di lavoro (altra sede) - 22 Luogo per ristoranti, bar, altri locali, ecc. (lavoro o studio)
2	Studio	04 Luogo di studio (sede abituale) - 05 Luogo di studio (altra sede)
3	Gestione familiare per servizi/casa	06 Luogo di acquisiti per la casa od altro luogo di gestione familiare - 12 Banca- Posta- Assicurazione- Circoscrizione- Servizi con sportello
4	Gestione familiare per persone	14 Accompagnare persone a Scuola, Asilo od altri luoghi (no cure mediche) - 16 Luogo per cure mediche (per se stesso o altri)
5	Tempo libero e altre motivazioni	07 Luogo per fare shopping - 08 Luogo per visite parenti/amici - 09 Luogo per attività sportiva (aperto o chiuso) - 10 Luogo per attività culturali (musei, mostre, volontariato ecc.) - 13 Luogo per passeggiate - 15 Luogo per cura personale (parrucchiere estetista ecc.) - 17 Albergo, pensione, locanda - 18 A casa di amici/parenti per trascorrere la notte - 19 Altro luogo/senza una destinazione (motivazione) precisa - 20 Vacanze/turismo - 23 Luogo per ristoranti, bar, altri locali, ecc. (tempo libero, divertimento)
6	Ritorno a casa	01 Propria abitazione

Codice	Descrizione	Note
1	Piedi	01 A piedi
2	Bicicletta	02 Bicicletta/Pattini a rotelle/Monopattino/Altro mezzo non motorizzato (NO sharing) - 46 Monopattino, Segway, Monowheel e Hoverboard in sharing - 42 Bike sharing - 47 Monopattino, Segway, Monowheel e Hoverboard (NO sharing)
3	Moto	03 Moto, ciclomotore, scooter
4	Mezzi privati	04 Auto privata (come conducente senza passeggeri) - 05 Auto privata (come passeggero) - 15 Mezzo agricolo (trattore, APE, ecc.) - 16 Auto a noleggio - 25 Altro mezzo privato (furgone, ecc.) - 41 Car pooling - 45 Auto privata (come conducente con passeggeri)
5	Mezzi pubblici	06 Autobus urbano - 07 Tram - 08 Metropolitana - 09 Pullman/autobus extraurbano - 11 Taxi (come passeggero) - 12 Aereo - 13 Nave/Traghetto - 18 Pullman o altro mezzo collettivo aziendale - 24 Altro mezzo pubblico - 26 Car sharing - 31 Treni AV - 32 (Freccia Rossa) - 33 (Freccia Argento) - 34 (Freccia Bianca) - 35 Intercity - 36 Treni notte/ Espresso notte - 37 Treni internazionali (eurocity euronight) - 38 Regionale R - 39 Treni AV di altre imprese ferroviarie - 40 Treni di altre imprese ferroviarie - 43 Scooter sharing

Se lo spostamento si compone di più tratte realizzate con mezzi di trasporto diversi (ad esempio in parte in auto e in parte in metropolitana), lo spostamento è assegnato alla tratta che in termini di chilometri o durata (attese comprese) dichiarati esprime il valore maggiore. In caso di tratte con identico valore si procede ad assegnare lo spostamento secondo il seguente ordine: aereo, treno, auto come guidatore, auto come passeggero, taxi, moto, metropolitana/tram, autobus/pullman, nave/traghetto, mezzo agricolo, altro, bicicletta, piedi

Codice	Descrizione	Note
1	Moto/scooter/ciclomotore	03 Moto, ciclomotore, scooter
2	Auto privata (come conducente)	04 Auto privata (come conducente senza passeggeri) - 45 Auto privata (come conducente con passeggeri)
3	Auto privata (come passeggero)	05 Auto privata (come passeggero)
4	Mezzo pubblico	06 Autobus urbano - 07 Tram - 08 Metropolitana - 09 Pullman/autobus extraurbano - 11 Taxi (come passeggero) - 12 Aereo - 13 Nave/Traghetto - 18 Pullman o altro mezzo collettivo aziendale - 24 Altro mezzo pubblico - 26 Car sharing - 31 Treni AV - 32 (Freccia Rossa) - 33 (Freccia Argento) - 34 (Freccia Bianca) - 35 Intercity - 36 Treni notte/ Espresso notte - 37 Treni internazionali (eurocity euronight) - 38 Regionale R - 39 Treni AV di altre imprese ferroviarie - 40 Treni di altre imprese ferroviarie - 43 Scooter sharing
5	Combinazione di mezzi	Tratte con mezzi diversi
6	Altro (altro, mezzo agricolo e auto a noleggio)	15 Mezzo agricolo (trattore, APE, ecc.) - 16 Auto a noleggio - 25 Altro mezzo privato (furgone, ecc.) - 41 Car pooling

Codice	Descrizione	Note
1	Bicicletta	02 Bicicletta/Pattini a rotelle/Monopattino/Altro mezzo non motorizzato (NO sharing) - 46 Monopattino, Segway, Monowheel e Hoverboard in sharing - 42 Bike sharing - 47 Monopattino, Segway, Monowheel e Hoverboard (NO sharing)
2	Moto	03 Moto, ciclomotore, scooter
3	Mezzi privati	04 Auto privata (come conducente senza passeggeri) - 05 Auto privata (come passeggero) - 15 Mezzo agricolo (trattore, APE, ecc.) - 16 Auto a noleggio - 25 Altro mezzo privato (furgone, ecc.) - 41 Car pooling - 45 Auto privata (come conducente con passeggeri)

(segue)

(continua)

Codice	Descrizione	Note
4	Mezzi pubblici	06 Autobus urbano - 07 Tram - 08 Metropolitana - 09 Pullman/autobus extraurbano - 11 Taxi (come passeggero) - 12 Aereo - 13 Nave/Traghetto - 18 Pullman o altro mezzo collettivo aziendale - 24 Altro mezzo pubblico - 26 Car sharing - 31 Treni AV - 32 (Freccia Rossa) - 33 (Freccia Argento) - 34 (Freccia Bianca) - 35 Intercity - 36 Treni notte/ Espresso notte - 37 Treni internazionali (eurocity euronight) - 38 Regionale R - 39 Treni AV di altre imprese ferroviarie - 40 Treni di altre imprese ferroviarie - 43 Scooter sharing
5	Multimodale	Tratte con mezzi diversi escludendo le tratte a piedi

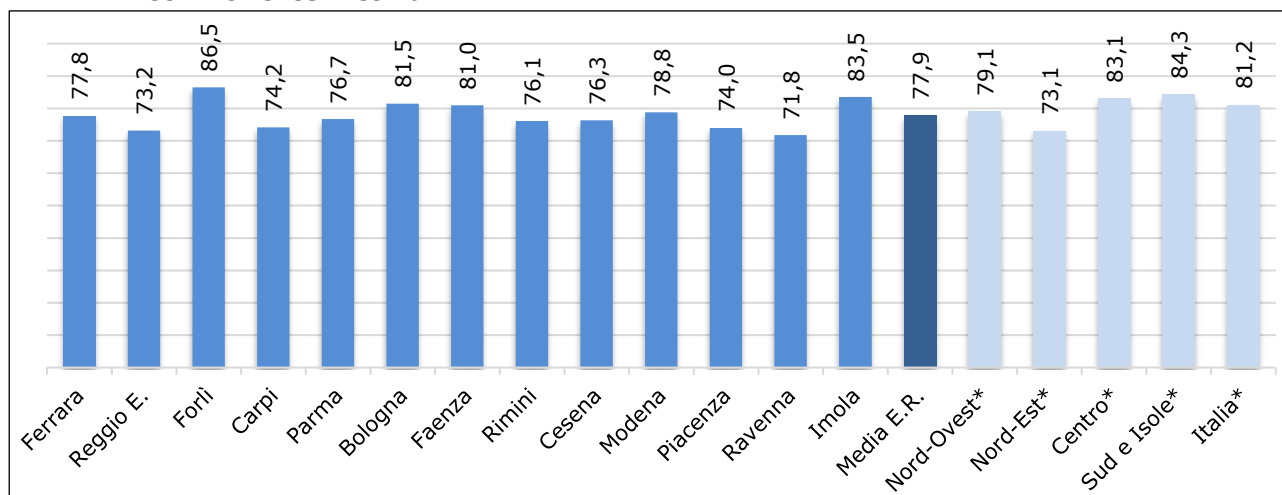
3. L'indagine sugli stili di mobilità nelle città dell'Emilia Romagna con oltre 50.000 abitanti (principali risultati e confronti territoriali)

3.1. Principali indicatori di mobilità degli individui nelle città dell'Emilia Romagna

Gli indicatori di domanda di mobilità delle città dell'Emilia Romagna presi in considerazione, come per i raffronti in serie storica dei dati "Audimob" di cui si è dato conto nel primo capitolo, sono tre: il tasso di mobilità, il tempo medio pro-capite giornaliero dedicato alla mobilità e la distanza media pro-capite giornaliera percorsa.

Il **Graf. 10** contiene i dati relativi al tasso di mobilità per le 13 città della Regione e i confronti con i dati "Audimob" del primo semestre 2024 riferiti alla media nazionale e circoscrizionale per le sole città con oltre 50.000 abitanti, in modo da rendere il confronto omogeneo. I dati esposti evidenziano un tasso di mobilità medio nelle 13 maggiori città emiliano-romagnole pari al 77,9%, che risulta più basso della media nazionale (81,2%), ma più alto della media del Nord-Est (73,1%). Tra le singole città si osservano scarti piuttosto significativi tra le punte più basse (Ravenna al 71,8% e Reggio Emilia al 73,2%) e le punte più alte (Forlì all'86,5% e Imola all'83,5%), tuttavia la maggior parte dei Comuni mostra valori attorno alla media.

Graf. 10 – Popolazione mobile¹ nei principali Comuni dell'Emilia Romagna e confronti territoriali



¹ Percentuale della popolazione di età compresa tra 14 e 84 anni che ha effettuato nel giorno precedente l'intervista almeno uno spostamento ad eccezione dei soli spostamenti a piedi di durata inferiore a 5 minuti.

* Valori riferiti ai comuni con almeno 50.000 abitanti e al 1° semestre 2024

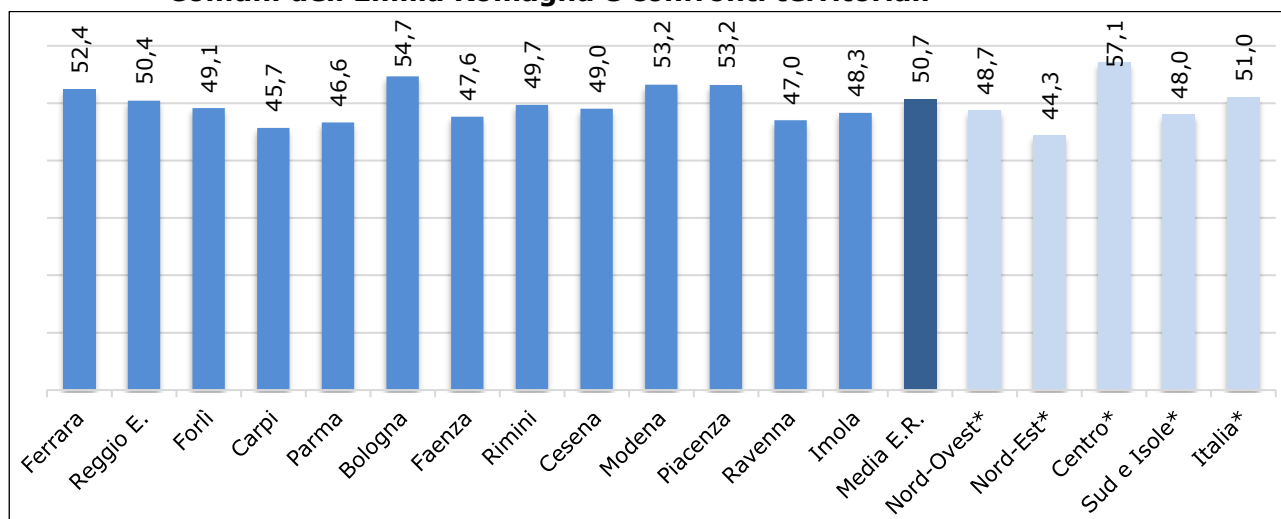
Fonte: Indagine diretta e Osservatorio Audimob – Isfort

Passando al secondo indicatore di domanda, ovvero il tempo medio giornaliero pro-capite della popolazione mobile, il valore medio delle 13 città dell'Emilia Romagna si attesta a 50,7 minuti, del tutto omogeneo alla media nazionale, ma significativamente più alto di quello del Nord-Est (44,3 minuti) (**Graf. 11**). Tra le città spicca il dato di Bologna che sale a 54,7 minuti, in coerenza con quanto le rilevazioni "Audimob" registrano di norma nelle aree urbane più dense e popolate;

seguono a poca distanza i valori di Modena e Piacenza. Il minor tempo medio dedicato alla mobilità si registra invece a Carpi con 45,7 minuti superata di poco da Parma e Ravenna.

Infine, guardando alle distanze percorse dalla popolazione mobile l'indicatore dell'Emilia Romagna tende a crescere vistosamente rispetto alla media nazionale e delle circoscrizioni territoriali: 23,4 km contro i 19,5 km dell'Italia e i 20,2 km del Nord-Est (**Graf. 12**). Anche per questo indicatore la variabilità registrata dai campioni di indagine sulle singole città è piuttosto elevata; si passa dal valore di punta di Modena con 28,1 km (segue Piacenza a 26,8 km) ai valori molto più bassi di Imola (18,4 km), Faenza (19 km) e Carpi (19,5 km), non a caso i tre Comuni meno popolosi. L'indice di Bologna è di poco superiore alla media delle 13 città oggetto di indagine (24 km).

Graf. 11 – Tempo medio¹ pro-capite giornaliero dedicato alla mobilità nei principali Comuni dell'Emilia Romagna e confronti territoriali

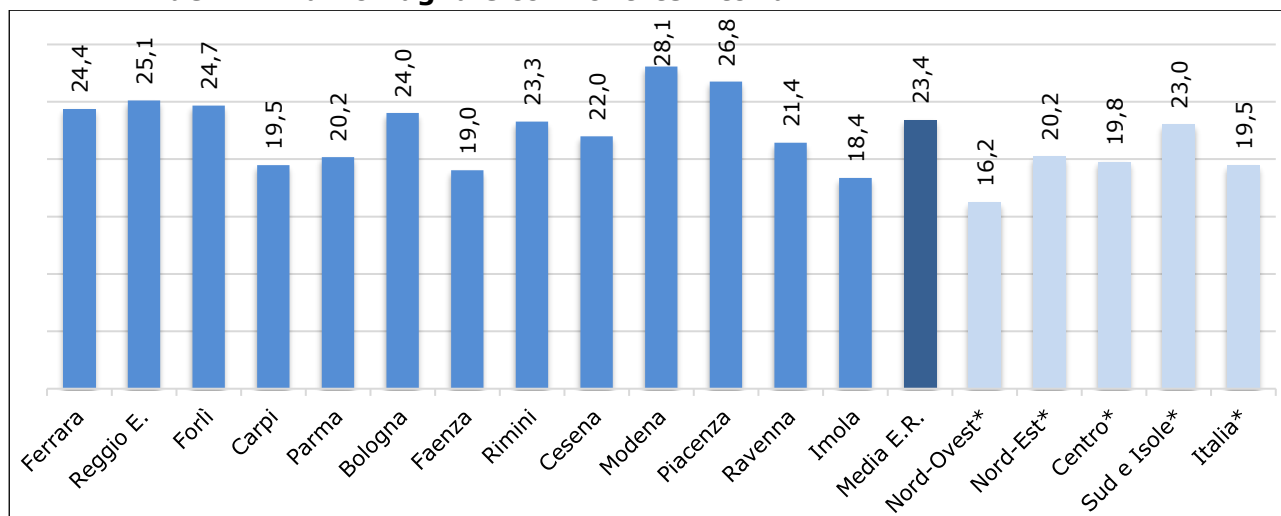


¹ Minuti in media dedicati agli spostamenti dalla popolazione mobile in un giorno medio feriale.

* Valori riferiti ai comuni con almeno 50.000 abitanti e al 1° semestre 2024

Fonte: Indagine diretta e Osservatorio Audimob – Isfort

Graf. 12 – Distanza media¹ pro-capite giornaliera percorsa nei principali Comuni dell'Emilia Romagna e confronti territoriali



¹ Chilometri in media percorsi dalla popolazione mobile in un giorno medio feriale.

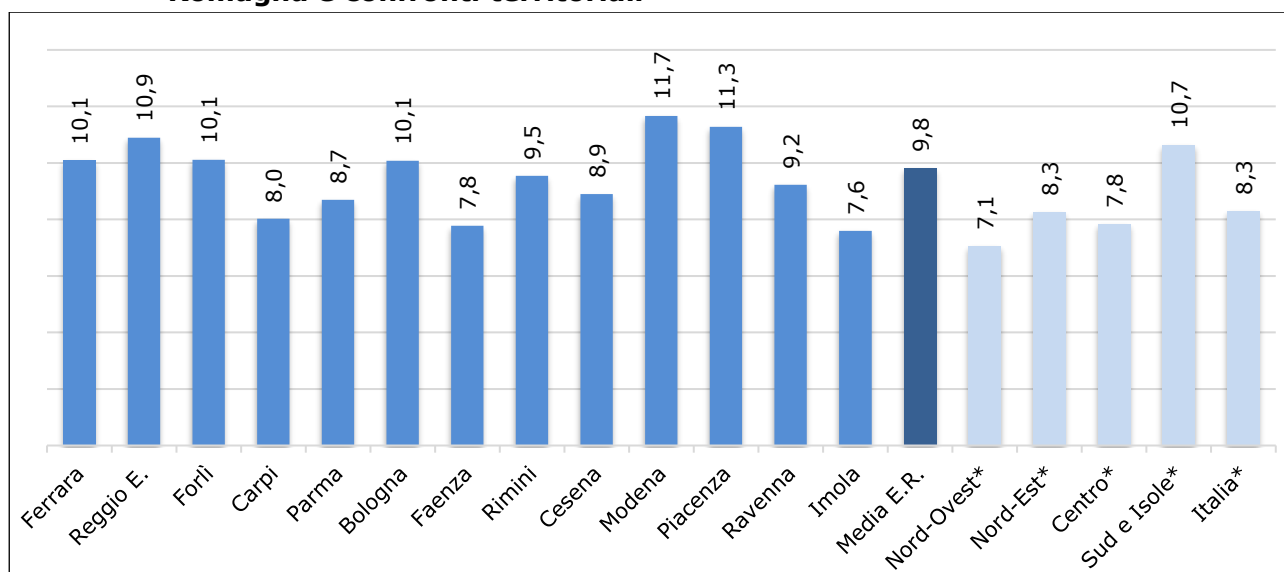
* Valori riferiti ai comuni con almeno 50.000 abitanti e al 1° semestre 2024

Fonte: Indagine diretta e Osservatorio Audimob – Isfort

3.2. Principali indicatori sugli spostamenti nelle città dell'Emilia Romagna

Passando agli indicatori che descrivono le caratteristiche degli spostamenti, viene in evidenza in primo luogo la lunghezza media degli spostamenti stessi. Il dato medio registrato dall'indagine sulle maggiori città dell'Emilia Romagna è di 9,8 km, un valore superiore alla media sia nazionale che nord-orientale (entrambe a 8,3 km) (**Graf. 13**). Modena e Piacenza registrano i dati più alti di lunghezza media dei viaggi con, rispettivamente, 11,7 km e 11,3 km; all'opposto le "piccole" Carpi, Imola e Faenza si posizionano sotto la soglia degli 8 km di media. Il dato di Bologna è di nuovo superiore alla media, ma marginalmente (10,1 km).

Graf. 13 – Lunghezza media¹ degli spostamenti nei principali Comuni dell'Emilia Romagna e confronti territoriali



¹ Lunghezza media in km per singolo spostamento in un giorno medio feriale.

* Valori riferiti ai comuni con almeno 50.000 abitanti e al 1° semestre 2024

Fonte: Indagine diretta e Osservatorio Audimob – Isfort

Un secondo tema-chiave nella caratterizzazione dei modelli di mobilità urbana riguarda le motivazioni degli spostamenti. Come si vede in **Tab. 9**, le maggiori città dell'Emilia Romagna sono contrassegnate dal peso rilevante della componente lavorativa e di studio della domanda che determina il 43,8% degli spostamenti, ovvero oltre 5 punti in più della media nazionale (sempre riferita alle sole città con più di 50000 abitanti) e oltre 2 punti in più della media del Nord-Est. Anche il tempo libero ha un'incidenza relativa sulle motivazioni di mobilità superiore alle media nazionale (32,2% contro 29,4%), mentre è la componente della gestione familiare ad avere un peso nettamente più basso (8 punti in meno della media nazionale).

Il profilo delle ragioni di mobilità di ciascuna città indagata mostra caratteristiche ben marcate. Rispetto ad ogni macro-polo motivazionale si possono riassumere i seguenti punti:

- per la componente lavoro e studio spiccano i dati di Parma (unica città con oltre il 50%) e di Reggio Emilia (49%), seguite a distanza da Modena (46,4%); all'opposto la quota è (relativamente) più debole a Forlì, Rimini, Faenza e Imola (tutte sotto al 40%, ma solo nel caso di Faenza e Imola il dato è di poco inferiore alla media nazionale);
- per la componente della gestione familiare Rimini è l'unica città che sfiora il 30%, seguita da Ferrara al 27,4% e da Forlì al 26%; i valori più bassi sono stati registrati a Reggio Emilia, Parma e Imola (tutte e tre poco sopra il 20%);

- infine, per la componente del tempo libero Imola e Faenza evidenziano i valori di gran lunga più elevati con il 41,4% e il 38,2% rispettivamente, mentre Parma e Modena mostrano le percentuali più basse, in entrambi i casi inferiori di poco al 30%.

Tab. 9 – Motivazioni degli spostamenti¹ nei principali comuni dell'Emilia Romagna e confronti territoriali

	Lavoro e studio	Gestione familiare	Tempo libero	Totale
Ferrara	39,4	27,4	33,2	100,0
Reggio E.	49,0	20,7	30,3	100,0
Forlì	39,4	26,0	34,6	100,0
Carpi	41,2	22,2	36,6	100,0
Parma	52,0	20,4	27,6	100,0
Bologna	44,7	23,8	31,4	100,0
Faenza	37,9	23,9	38,2	100,0
Rimini	38,4	29,7	31,9	100,0
Cesena	43,3	24,3	32,4	100,0
Modena	46,4	23,9	29,7	100,0
Piacenza	43,9	24,3	31,8	100,0
Ravenna	44,1	23,7	32,2	100,0
Imola	36,2	22,4	41,4	100,0
Media E.R.	43,8	24,1	32,1	100,0
Nord-Ovest*	40,1	31,3	28,7	100,0
Nord-Est*	41,6	31,7	26,7	100,0
Centro*	36,0	32,7	31,2	100,0
Sud e Isole*	36,3	33,3	30,5	100,0
Italia*	38,3	32,3	29,4	100,0

¹ Distribuzione percentuale degli spostamenti realizzati della popolazione mobile per motivazione dello spostamento ad eccezione dei ritorni a casa.

*Valori riferiti ai comuni con almeno 50.000 abitanti e al 1° semestre 2024

Fonte: Indagine diretta e Osservatorio Audimob – Isfort

Per ciò che riguarda la distribuzione della domanda di mobilità dentro o fuori il perimetro urbano, le maggiori città dell'Emilia Romagna registrano in media l'81,8% di spostamenti interni (mobilità urbana) e il 18,2% di spostamenti esterni (mobilità extraurbana) (**Tab. 10**); il peso della mobilità urbana è più basso del valore nazionale (86,9%) - dove incide molto il dato delle grandi aree metropolitane nelle quali la componente interna della mobilità è chiaramente maggiore -, mentre è più vicino a quello del Nord-Est (85,3%).

Tra le singole città, l'auto-contenimento della domanda è più alto a Ferrara (87,1% di spostamenti urbani) e a Parma (87,9%), segue Ravenna a distanza (83,2%). L'incidenza della mobilità extraurbana è invece più alta a Carpi, dove supera di poco il 25%, a Cesena (poco sotto il 25%) e a Forlì (22,9%).

Ulteriore caratteristica della domanda di mobilità è il livello di sistematicità, ovvero quante volte lo stesso spostamento si ripete nel corso del tempo (modello pendolarismo). Il dato medio complessivo mostra che nelle maggiori città dell'Emilia Romagna il 61,6% degli spostamenti possono essere definiti come "regolari" o "sistematici", ovvero ripetuti ogni settimana almeno 3 o 4 volte (anche tutti i giorni chiaramente); meno del 40% della domanda presenta invece caratteristiche di occasionalità (**Tab. 11**). Questa ripartizione è molto simile a quella registrata nella media nazionale e del Nord-Est.

La quota di spostamenti regolari è più alta a Reggio Emilia e a Parma (sopra il 67% in entrambi i casi), mentre scende sotto il 60%, ma sempre sopra il 55%, a Rimini, Ferrara, Forlì e Faenza.

Tab. 10 – Distribuzione degli spostamenti urbani/extraurbani¹ nei principali comuni dell'Emilia Romagna e confronti territoriali

	Spostamenti urbani	Spostamenti extraurbani	Totale
Ferrara	87,1	12,9	100,0
Reggio E.	80,8	19,2	100,0
Forlì	77,1	22,9	100,0
Carpi	74,8	25,2	100,0
Parma	87,9	12,1	100,0
Bologna	81,7	18,3	100,0
Faenza	80,3	19,7	100,0
Rimini	82,3	17,7	100,0
Cesena	75,9	24,1	100,0
Modena	82,1	17,9	100,0
Piacenza	82,0	18,0	100,0
Ravenna	83,2	16,8	100,0
Imola	80,4	19,6	100,0
Media E.R.	81,8	18,2	100,0
Nord-Ovest*	86,7	13,3	100,0
Nord-Est*	85,3	14,7	100,0
Centro*	92,4	7,6	100,0
Sud e Isole*	83,4	16,6	100,0
Italia*	86,9	13,1	100,0

¹ Distribuzione percentuale degli spostamenti realizzati dalla popolazione mobile per destinazione dello spostamento, ovvero interni allo stesso comune (urbani) o verso un comune diverso dal quello di origine (extraurbani).

*Valori riferiti ai comuni con almeno 50.000 abitanti e al 1° semestre 2024

Fonte: Indagine diretta e Osservatorio Audimob – Isfort

Tab. 11 - Distribuzione degli spostamenti sistematici/non sistematici¹ nei principali Comuni dell'Emilia Romagna e confronti territoriali

	Spostamenti sistematici	Spostamenti non sistematici	Totale
Ferrara	57,0	43,0	100,0
Reggio E.	67,2	32,8	100,0
Forlì	57,6	42,4	100,0
Carpi	60,3	39,7	100,0
Parma	67,9	32,1	100,0
Bologna	62,4	37,6	100,0
Faenza	58,5	41,5	100,0
Rimini	56,7	43,3	100,0
Cesena	62,1	37,9	100,0
Modena	60,0	39,9	100,0
Piacenza	60,5	39,5	100,0
Ravenna	63,3	36,7	100,0
Imola	60,5	39,5	100,0
Media E.R.	61,6	38,4	100,0
Nord-Ovest*	66,1	33,9	100,0
Nord-Est*	61,0	39,0	100,0
Centro*	58,6	41,4	100,0
Sud e Isole*	63,3	36,7	100,0
Italia*	62,3	37,7	100,0

¹ Distribuzione percentuale degli spostamenti realizzati dalla popolazione mobile tra viaggi ripetuti almeno 3 volte la settimana (sistematici) e meno di 3 volte la settimana (non sistematici).

*Valori riferiti ai comuni con almeno 50.000 abitanti e al 1° semestre 2024

Fonte: Indagine diretta e Osservatorio Audimob – Isfort

Circa la distribuzione oraria della domanda di mobilità, i dati rappresentati in **Tab. 12** evidenziano sostanziali omogeneità tra i territori, con alcune modulazioni. La media delle maggiori città dell'Emilia Romagna è pari, in base all'indagine diretta condotta, al 44,1% di spostamenti iniziati in orari di punta (7,00-9,00 e 17,00-19,00), mentre il restante 59,6% sono iniziati nelle ore di morbida (tutte le altre fasce orarie). E' un dato superiore di circa due punti e mezzo alla media nazionale, e superiore (ma in misura minore) anche alla media del Nord-Est (43%).

Una maggiore concentrazione di domanda nelle ore di punta si riscontra a Parma (47,3%) e a Ravenna (46,2%), mentre la quota di mobilità nelle ore di morbida mostra una punta a Ferrara (60,7% unica città sopra la soglia del 60%), seguita da Rimini (59,1%) e Faenza (58,5%).

Tab. 12 – Distribuzione degli spostamenti in orari di punta/orari di morbida¹ nei principali comuni dell'Emilia Romagna e confronti territoriali

	Spostamenti in orari di punta	Spostamenti in orari di morbida	Totale
Ferrara	39,3	60,7	100,0
Reggio E.	44,8	55,2	100,0
Forlì	44,0	56,0	100,0
Carpi	43,6	56,4	100,0
Parma	47,3	52,7	100,0
Bologna	45,9	54,1	100,0
Faenza	41,5	58,5	100,0
Rimini	40,9	59,1	100,0
Cesena	44,1	55,9	100,0
Modena	43,1	56,9	100,0
Piacenza	42,7	57,3	100,0
Ravenna	46,2	53,8	100,0
Imola	44,0	56,0	100,0
Media E.R.	44,1	55,9	100,0
Nord-Ovest*	41,5	58,5	100,0
Nord-Est*	43,0	57,0	100,0
Centro*	41,7	58,3	100,0
Sud e Isole*	41,2	58,8	100,0
Italia*	41,7	58,3	100,0

¹ Distribuzione percentuale degli spostamenti realizzati della popolazione mobile tra le 7:00 e 9:00 e le 17:00 e le 19:00 (orari di punta) e le altre fasce orarie (orari di morbida). È considerato l'orario di inizio dello spostamento

* Valori riferiti ai comuni con almeno 50.000 abitanti e al 1° semestre 2024

Fonte: Indagine diretta e Osservatorio Audimob – Isfort

Nella distribuzione degli spostamenti per fasce di lunghezza si può osservare il peso dominante della mobilità locale, ovvero entro il raggio dei 10 km. In particolare nella media delle maggiori città dell'Emilia Romagna gli spostamenti molto brevi (fino a 2 km) rappresentano il 34,4% del totale, a cui si aggiunge il 47,7% della fascia 2-10 km di lunghezza. La quota di viaggi oltre i 10 km incide dunque solo per il 18% della domanda di mobilità (**Tab. 13**). Questo profilo di ripartizione degli spostamenti è simile a quello nazionale, ma la quota di viaggi di media-lunga distanza è un po' più alta (circa 2 punti).

Guardando ai valori delle singole città il quadro complessivo presenta qualche modulazione abbastanza significativa. In particolare la percentuale di viaggi oltre i 10 km oscilla dal 14,4% di Ferrara al 21,6% di Modena e il 21,8% di Carpi; il dato di Bologna è un po' sotto la media (16%). Quanto agli spostamenti di prossimità (fino a 2 km), invece, le percentuali variano dal 28% di Reggio Emilia al 38% di Ferrara e al 39% di Faenza, con Bologna esattamente nella media.

Tab. 13 – Distribuzione degli spostamenti per distanza percorsa¹ nei principali comuni dell'Emilia Romagna e confronti territoriali

	Fino a 2 km	Più 2 e fino a 10 km	Oltre 10 km	Totale
Ferrara	38,0	47,7	14,4	100,0
Reggio E.	28,0	53,1	18,9	100,0
Forlì	34,0	45,2	20,8	100,0
Carpi	36,8	41,4	21,8	100,0
Parma	33,8	50,1	16,1	100,0
Bologna	34,3	49,7	16,1	100,0
Faenza	39,0	43,4	17,7	100,0
Rimini	36,7	46,3	17,0	100,0
Cesena	32,6	45,1	22,3	100,0
Modena	32,8	45,6	21,6	100,0
Piacenza	37,3	45,5	17,2	100,0
Ravenna	33,4	48,4	18,2	100,0
Imola	37,0	46,3	16,6	100,0
Media E.R.	34,4	47,7	18,0	100,0
Nord-Ovest*	39,1	43,9	16,4	100,0
Nord-Est*	36,5	45,3	16,6	100,0
Centro*	34,6	46,1	17,3	100,0
Sud e Isole*	36,8	45,3	14,9	100,0
Italia*	36,7	45,2	16,2	100,0

¹ Distribuzione percentuale degli spostamenti realizzati dalla popolazione mobile sulla base della lunghezza degli spostamenti.

* Valori riferiti ai comuni con almeno 50.000 abitanti e al 1° semestre 2024

Fonte: Indagine diretta e Osservatorio Audimob – Isfort

Di particolare rilevanza è il quadro delle ripartizioni modali, rappresentato in Tab. 14.

Il dato medio dell'Emilia Romagna, che si ricorda è riferito alle città con oltre 50.000 abitanti, evidenzia la larga prevalenza dell'uso dell'auto con il 60,4% degli spostamenti soddisfatti. E' una percentuale superiore, in misura non marginale, al dato medio nazionale (sempre riferito alle città con oltre 50.000 abitanti) che risulta pari al 54,9%; più vicina è invece la media delle città del Nord-Est (58%).

Per gli altri mezzi di trasporto si evidenzia:

- un basso peso della mobilità pedonale, con il 19,9% di spostamenti contro il 25,8% di media nazionale;
- l'elevata quota modale della bicicletta (e micromobilità), attestata al 10,6%, più del doppio della media nazionale; lo share della moto è invece un po' più basso (3,2% contro 4,5%);
- all'opposto la bassa quota modale del trasporto pubblico, con appena il 6,3% della domanda soddisfatta, contro il 9,9% della media nazionale, il 15,6% delle regioni del Nord-Ovest e l'11,1% delle Regioni del Centro Italia.

Nell'analisi per singola città, le ripartizioni modali sono molto differenziate. Procedendo per modalità di trasporto si possono evidenziare i seguenti punti di sintesi:

- la mobilità pedonale è particolarmente sviluppata a Bologna (25,5% degli spostamenti) - in coerenza con la densità del tessuto urbano dove pesa di più la domanda di prossimità che a sua volta incoraggia la scelta di muoversi a piedi -, e, a breve distanza, a Imola (24,4%), quindi Faenza e Ferrara; bassa è invece la quota pedonale a Reggio Emilia (15,2%), Rimini (16,6%) e Forlì (16,8%);
- la mobilità ciclistica registra le punte maggiori a Rimini (15%) e Faenza (14,5%), mentre risulta (relativamente) debole a Bologna (6,4%);

- l'uso della moto spicca decisamente a Rimini (6,4% di share modale) e all'opposto è molto ridotto a Imola, Modena e Faenza (tutte attorno al 2%);
- l'automobile non scende mai sotto il 50% di quota modale, con le punte maggiori a Forlì, Reggio Emilia, Cesena e Modena, tutte poco sopra il 65%; il dato più basso si registra invece a Bologna (52,9%);
- i mezzi pubblici infine evidenziano una quota modale molto alta a Bologna con il 12,2% degli spostamenti (quasi il doppio della media di tutte le città), che stacca nettamente le città che seguono in graduatoria, ovvero Parma (8,4%) e Reggio Emilia (6,5%); decisamente marginale è invece l'uso dei mezzi pubblici in città tendenzialmente più piccole, come Carpi (appena il 2,4% di share), Cesena (3,2%), Faenza (3,5%), Piacenza (3,7%), Ravenna (3,8%) e Forlì (3,9%).

Tab. 14 – I mezzi utilizzati per gli spostamenti¹ nei principali comuni dell'Emilia Romagna e confronti territoriali

	A piedi	In bicicletta	Moto	Mezzi privati (auto...)	Mezzi pubblici	Totale
Ferrara	21,7	11,9	3,4	58,6	4,5	100,0
Reggio E.	15,2	9,6	3,0	65,9	6,5	100,0
Forlì	16,8	10,8	2,5	66,0	3,9	100,0
Carpi	20,0	10,0	3,2	64,4	2,4	100,0
Parma	17,9	9,3	3,2	61,2	8,4	100,0
Bologna	25,5	6,4	3,0	52,9	12,2	100,0
Faenza	22,2	14,5	2,1	57,7	3,5	100,0
Rimini	16,6	15,0	6,4	57,8	4,2	100,0
Cesena	17,6	9,7	3,8	65,7	3,2	100,0
Modena	17,3	10,3	2,1	65,9	4,4	100,0
Piacenza	20,8	11,6	2,7	61,2	3,7	100,0
Ravenna	17,6	11,1	3,8	63,8	3,8	100,0
Imola	24,4	13,4	1,9	55,7	4,6	100,0
Media E.R.	19,9	10,2	3,2	60,4	6,4	100,0
Nord-Ovest*	28,1	4,9	4,3	47,1	15,6	100,0
Nord-Est*	22,9	10,6	2,2	58,0	6,3	100,0
Centro*	26,0	2,5	5,3	55,1	11,1	100,0
Sud e Isole*	25,5	3,8	5,3	58,4	6,9	100,0
Italia*	25,8	4,9	4,5	54,9	9,9	100,0

¹ Distribuzione percentuale degli spostamenti realizzati della popolazione mobile per tipologia di mezzo utilizzato.

*Valori riferiti ai comuni con almeno 50.000 abitanti e al 1° semestre 2024

Fonte: Indagine diretta e Osservatorio Audimob – Isfort

Considerando i soli spostamenti urbani, il riparto modale delle maggiori città dell'Emilia Romagna mostra alcune variazioni significative rispetto al complesso della domanda di mobilità commentato appena sopra. Infatti, cresce in modo significativo il peso degli spostamenti a piedi (24,3% nella media regionale) e di quelli in bicicletta/micromobilità (12,1%), mentre scende il peso dell'auto che resta tuttavia ampiamente maggioritario (54,2%, ovvero 6 punti rispetto al dato relativo alla mobilità complessiva) e, in piccola misura, anche quello dei mezzi pubblici (5,8%, circa mezzo punto in meno) (**Tab. 15**). Va sottolineato che nel dato medio nazionale la quota modale dell'auto riferita alla sola mobilità urbana non è diversa da quella complessiva; si conferma invece la rilevante crescita di peso della mobilità pedonale, ma per la bicicletta la variazione è poco significativa (appena lo 0,2% in più).

Nelle singole città, la rimodulazione del riparto modale avviene proporzionalmente (o quasi). In tutte le aree urbane la mobilità pedonale cresce molto, superando il 30% di quota modale sia a Bologna che a Imola; e solo a Reggio Emilia il dato scende sotto il 20% (18,8%). Rilevante anche l'incremento di share della bicicletta, ovunque "a doppia cifra" con l'eccezione di Bologna (comunque in aumento al 7,2%) e punte particolarmente significative a Rimini, Faenza e Imola (tutte ben sopra il 15%). Quanto infine ai mezzi pubblici, Bologna tiene la propria quota che invece scende molto a Ravenna (appena l'1,7% di spostamenti urbani effettuati con i mezzi pubblici), Piacenza (2,0%), Imola (2,2%) e Faenza (2,4%).

Tab. 15 – I mezzi utilizzati per gli spostamenti urbani¹ nei principali comuni dell'Emilia Romagna e confronti territoriali

	A piedi	In bicicletta	Moto	Mezzi privati (auto...)	Mezzi pubblici	Totale
Ferrara	24,9	13,5	3,7	54,1	3,8	100,0
Reggio E.	18,8	11,4	2,9	60,7	6,3	100,0
Forlì	21,9	13,6	2,4	59,1	3,0	100,0
Carpi	26,8	13,3	3,6	54,2	2,1	100,0
Parma	20,4	10,6	3,1	57,7	8,3	100,0
Bologna	31,2	7,2	3,2	46,3	12,1	100,0
Faenza	27,6	17,6	2,7	49,8	2,4	100,0
Rimini	20,1	18,0	6,5	51,8	3,5	100,0
Cesena	23,2	12,8	3,3	57,4	3,4	100,0
Modena	21,0	12,5	2,0	60,2	4,2	100,0
Piacenza	25,3	13,6	3,1	56,0	2,0	100,0
Ravenna	21,2	13,3	4,3	59,5	1,7	100,0
Imola	30,2	16,5	2,4	48,8	2,2	100,0
Media E.R.	24,3	12,1	3,3	54,4	5,8	100,0
Nord-Ovest*	32,6	5,3	3,0	48,4	10,6	100,0
Nord-Est*	26,0	11,0	3,1	55,0	5,0	100,0
Centro*	27,5	2,5	5,2	55,7	9,2	100,0
Sud e Isole*	31,9	3,5	3,9	56,7	4,0	100,0
Italia*	29,9	5,1	3,8	54,2	7,0	100,0

¹ Distribuzione percentuale degli spostamenti con origine e destinazione interna allo stesso comune realizzati della popolazione mobile per tipologia di mezzo utilizzato.

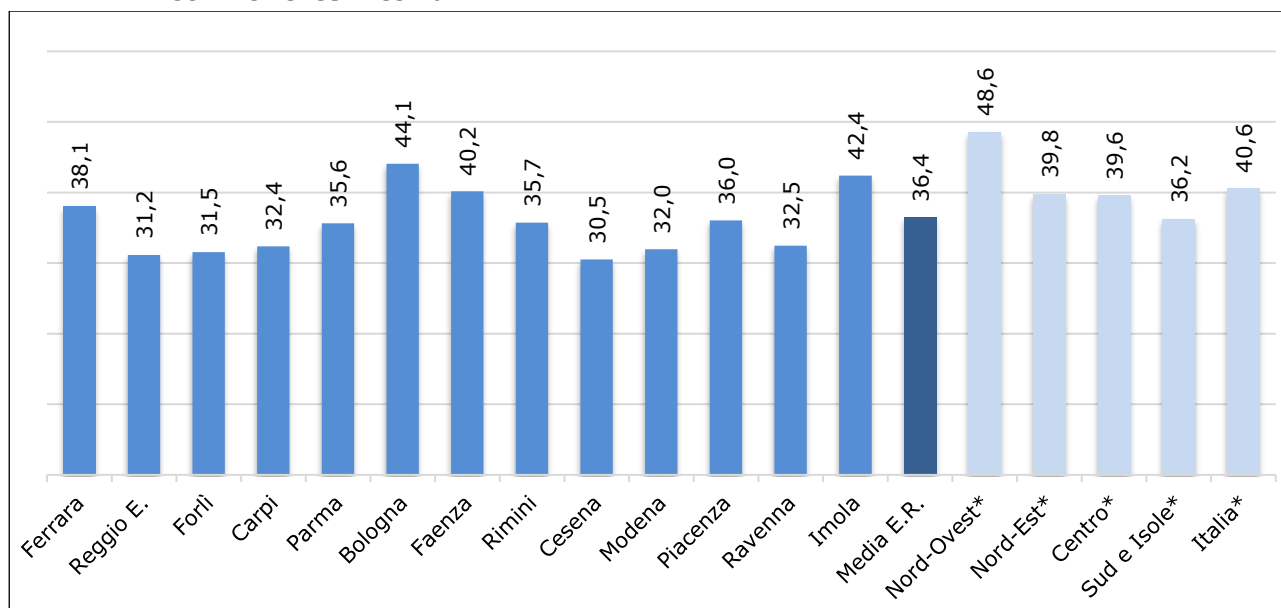
*Valori riferiti ai comuni con almeno 50.000 abitanti e al 1° semestre 2024

Fonte: Indagine diretta e Osservatorio Audimob – Isfort

Per chiudere questa sezione, l'indicatore sintetico del tasso di mobilità sostenibile evidenzia un valore della media delle città maggiori dell'Emilia Romagna pari al 36,4%, circa 4 punti sotto la media nazionale e oltre 3 punti sotto la media del Nord-Est (**Graf. 14**).

Il tasso di mobilità sostenibile è in misura significativo più alto della media a Bologna (44,1%) e Imola (42,4), mentre è decisamente debole a Cesena (30,5%), Reggio Emilia (31,2%), Forlì (31,5%), Modena (32%) e Ravenna (32,5%).

Graf. 14 – Tasso di mobilità sostenibile¹ nei principali comuni dell'Emilia Romagna e confronti territoriali



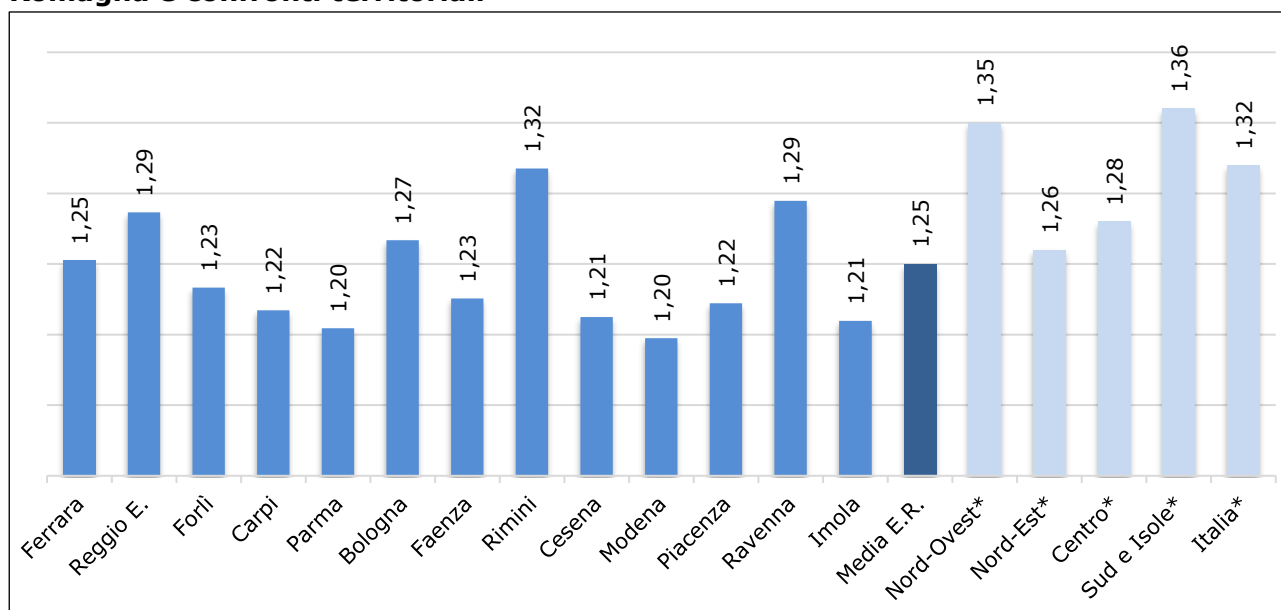
¹ % degli spostamenti realizzati a piedi, in bici o con mezzo collettivo rispetto al totale degli spostamenti.

* Valori riferiti ai comuni con almeno 50.000 abitanti e al 1° semestre 2024

Fonte: Indagine diretta e Osservatorio Audimob – Isfort

Per ciò che riguarda il tasso medio di occupazione dell'auto, il dato complessivo delle città dell'Emilia Romagna, pari a 1,25 passeggeri per veicolo, risulta più basso delle corrispettive medie nazionale (1,32) e di tutte le circoscrizioni territoriali (**Graf. 15**). Tra le singole città il valore più alto si registra a Rimini con 1,32, seguita da Reggio Emilia e Ravenna (entrambe a 1,29). I valori più bassi si registrano invece a Parma, Modena (entrambe a 1,20), Cesena e Imola (entrambe a 1,21).

Graf. 15 - Tasso medio di occupazione delle auto nei principali comuni dell'Emilia Romagna e confronti territoriali



* Valori riferiti ai comuni con almeno 50.000 abitanti e al 1° semestre 2024

Fonte: Indagine diretta e Osservatorio Audimob – Isfort

3.3. Livelli di soddisfazioni e propensioni al cambio modale nelle città dell'Emilia Romagna

La sezione finale dell'analisi dei risultati dell'indagine sulla mobilità nelle maggiori città dell'Emilia Romagna è dedicata alle valutazioni degli intervistati rispetto al gradimento dei mezzi di trasporto utilizzati (soddisfazione percepita) e alla propensione al cambio modale.

Gli indici di soddisfazione raccolti confermano la forbice tra l'alto gradimento per i mezzi individuali (auto, moto e bicicletta) e il gradimento basso o medio per i mezzi collettivi (autobus, pullman, treno locale e di lunga percorrenza).

In sintesi per i mezzi individuali (**Tab. 16**):

- l'automobile registra un voto medio pari a 8,2 per l'insieme delle città, in linea con la media nazionale; è un dato omogeneo tra i singoli poli urbani con scostamenti contenuti tra 8,1 (Parma, Bologna, Faenza e Piacenza) e 8,4 (Imola e Cesana);
- il punteggio medio della moto si attesta a 7,8, appena superiore alla media nazionale, con una variabilità maggiore tra le città (punta massima a Ravenna con 8,2 e minima a Reggio Emilia con 7,3; Bologna si attesta sopra la media a 8,0);
- la bicicletta raccoglie un gradimento molto alto, pari in media a 8,1 – quindi molto vicino a quello dell'auto -, ed è un livello decisamente più elevato di quello medio nazionale (7,6); tra le singole città i punteggi sono abbastanza omogenei con punte a Ferrara, Parma, Rimini e Cesena (8,3).

Per ciò che riguarda i mezzi pubblici il quadro è in sintesi il seguente:

- l'autobus urbano raggiunge un punteggio medio di larga sufficienza (6,4), superiore in misura significativa alla media nazionale (6,1); i dati migliori si registrano a Carpi (6,8) e Bologna (6,7), mentre appena sufficiente è il voto assegnato dagli utenti dei bus di Reggio Emilia (6,0), Ravenna (6,0) e Cesena (6,1);
- il pullman si attesta ad un livello di gradimento un po' più basso, poco sopra l'asticella della sufficienza (6,2, comunque superiore al 6,0 della media nazionale); tra le città i voti più alti sono riconosciuti dagli utenti di Carpi e Piacenza (entrambi a 6,6), mentre il più basso dagli utenti di Reggio Emilia (unica insufficienza a 5,8);
- il treno locale si ferma ad un voto medio di 6,2, come il pullman, in questo caso leggermente più basso della media nazionale (6,3); più soddisfatti per il treno locale sono i cittadini di Bologna, Modena e Faenza (6,3), mentre il dato scende sotto la sufficienza a Forlì (5,8), Imola e Reggio Emilia (entrambi a 5,9);
- infine, il treno dell'Alta Velocità supera il punteggio medio di 7,0, attestandosi a 7,1 più basso tuttavia, e non di poco, rispetto alla media nazionale (7,5); il voto medio sale tra gli utenti dell'AV di Bologna, Carpi e Imola (tutte a 7,4), mentre è più basso a Reggio Emilia e Parma (entrambi a 6,8).

Tab. 16 – Voto medio di soddisfazione per mezzo di trasporto utilizzato¹ nei principali comuni dell'Emilia Romagna e confronti territoriali

	Moto	Auto privata	Bus urbano	Bus extraurbano	Bicicletta	Treno locale	Treno AV
Ferrara	7,7	8,2	6,3	6,0	8,3	6,1	7,1
Reggio E.	7,3	8,2	6,0	5,8	8,0	5,9	6,8
Forlì	7,7	8,2	6,2	6,0	8,0	5,8	6,9
Carpi	7,8	8,3	6,8	6,6	7,9	6,7	7,4
Parma	7,8	8,1	6,5	6,4	8,3	6,2	6,8
Bologna	8,0	8,1	6,7	6,1	7,9	6,3	7,4
Faenza	7,7	8,1	6,2	6,0	8,2	6,3	7,0

Rimini	8,0	8,2	6,5	6,4	8,3	6,2	7,4
Cesena	8,0	8,4	6,1	6,0	8,3	6,2	7,0
Modena	7,6	8,2	6,2	6,2	8,0	6,3	7,1
Piacenza	7,6	8,1	6,4	6,6	8,2	6,0	7,0
Ravenna	8,2	8,2	6,0	6,0	8,2	6,1	7,1
Imola	7,7	8,4	6,2	6,0	8,0	5,9	6,9
Media E.R.	7,8	8,2	6,4	6,2	8,1	6,2	7,1
Nord-Ovest*	7,7	8,3	6,5	6,1	7,6	6,3	7,7
Nord-Est*	7,6	8,1	6,6	6,3	7,8	6,5	7,5
Centro*	7,8	8,2	5,7	5,7	7,3	6,2	7,4
Sud e Isole*	7,7	8,2	5,8	6,0	7,5	6,2	7,5
Italia*	7,7	8,2	6,1	6,0	7,6	6,3	7,5

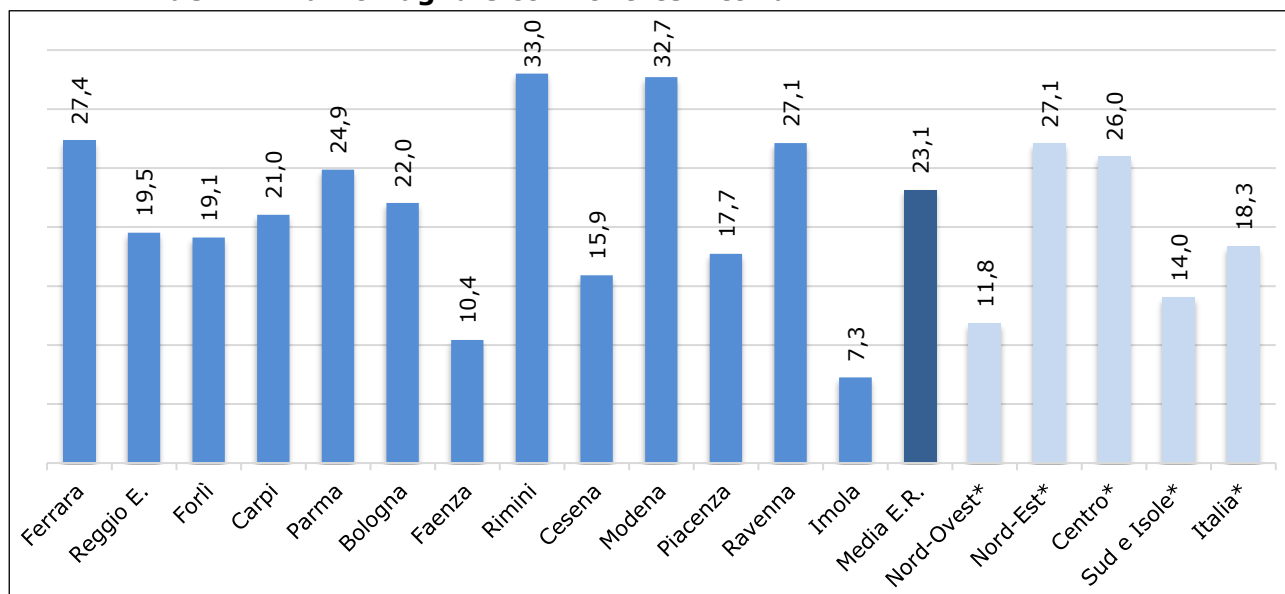
¹ Utilizzo almeno occasionale nei 3 mesi precedenti l'intervista. Voti da 1 (minima soddisfazione) a 10 (massima soddisfazione)

* Valori riferiti ai comuni con almeno 50.000 abitanti e al 1° semestre 2024

Fonte: Indagine diretta e Osservatorio Audimob – Isfort

Passando alla propensione al cambio modale, la differenza tra la percentuale di individui che dichiara di voler diminuire l'uso dell'auto e la percentuale di individui che dichiara di voler aumentare l'uso è pari al 23,1% come media tra le città maggiori dell'Emilia Romagna, un dato più alto della media nazionale (18,3%) (**Graf. 16**). Tra le singole città, la percentuale schizza nei desiderata dei cittadini di Rimini e Piacenza (sopra il 30%), mentre scende sotto il 20% a Reggio Emilia, Forlì, Piacenza e soprattutto Cesena (15,9%) e Faenza (10,4%).

Graf. 16 – Propensioni future di utilizzo dell'automobile¹ nei principali comuni dell'Emilia Romagna e confronti territoriali



¹ Differenza tra la percentuale di individui che dichiara di voler DIMINUIRE l'uso dell'auto e la percentuale di individui che dichiara di voler AUMENTARE l'uso.

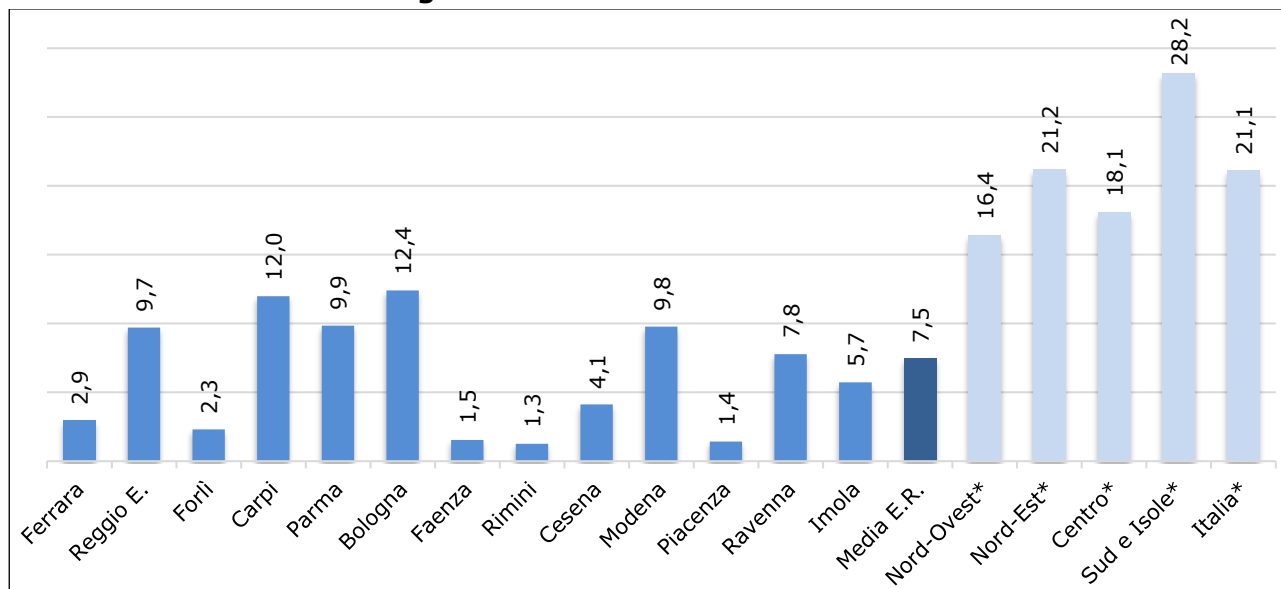
* Valori riferiti ai comuni con almeno 50.000 abitanti e al 1° semestre 2024

Fonte: Indagine diretta e Osservatorio Audimob – Isfort

Quanto ai mezzi pubblici, la propensione ad utilizzarli di più (saldo tra quanti vogliono aumentare il ricorso e quanti vogliono diminuirlo) è abbastanza contenuta, pari a +7,5%, in questo caso molto più bassa della media nazionale (+21,1%) (**Graf. 17**). Tra le città, il dato è più al a

Bologna e Carpi (sopra il 10%), del tutto marginale invece a Faenza, Rimini e Piacenza (sotto il 2%).

Graf. 17 – Propensioni future di utilizzo del trasporto pubblico¹ nei principali comuni dell'Emilia Romagna e confronti territoriali



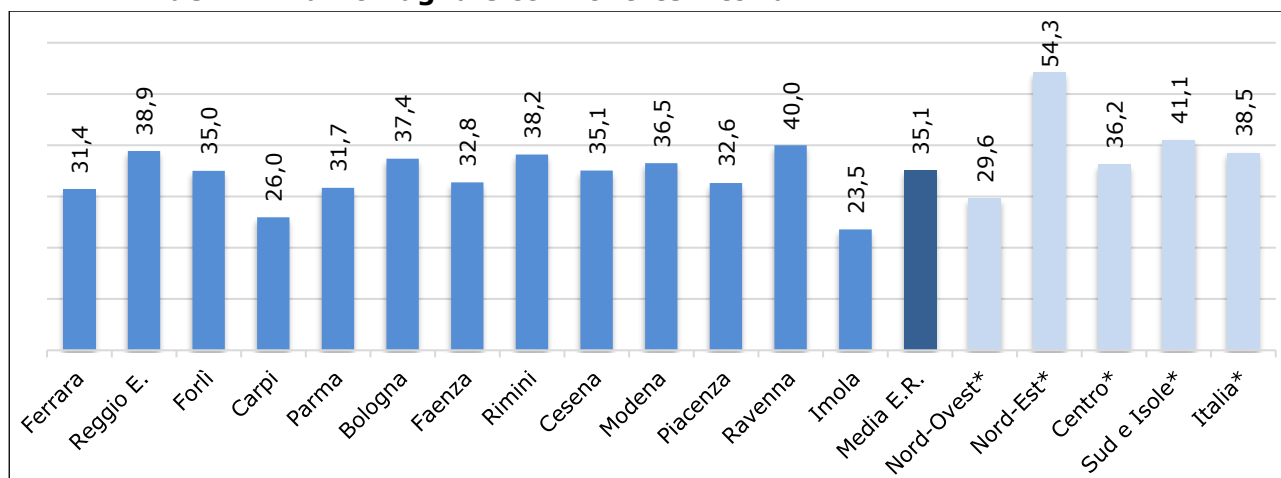
¹ Differenza tra la percentuale di individui che dichiara di voler AUMENTARE l'uso del trasporto pubblico e la percentuale di individui che dichiara di voler DIMINUIRE l'uso.

* Valori riferiti ai comuni con almeno 50.000 abitanti e al 1° semestre 2024

Fonte: Indagine diretta e Osservatorio Audimob – Isfort

Infine, per la bicicletta l'indice di propensione al maggior utilizzo sale a +35,1% nella media delle maggiori città dell'Emilia Romagna, di poco inferiore al dato nazionale (38,5%) (**Graf. 18**). L'indice è più omogeneo tra le città, con una punta a +40% a Ravenna e valori inferiori a +30% a Carpi e Imola.

Graf. 18 – Propensioni future di utilizzo della bicicletta¹ nei principali comuni dell'Emilia Romagna e confronti territoriali



¹ Differenza tra la percentuale di individui che dichiara di voler AUMENTARE l'uso della bicicletta e la percentuale di individui che dichiara di voler DIMINUIRE l'uso. Anno 2010 non disponibile.

* Valori riferiti ai comuni con almeno 50.000 abitanti e al 1° semestre 2024

Fonte: Indagine diretta e Osservatorio Audimob – Isfort