ECO Festival
della Mobilità Sostenibile
e delle Città Intelligenti

ISFORT

Tendenze e prospettive della mobilità degli italiani

Evidenze dall'Osservatorio «Audimob» di Isfort

Carlo Carminucci, Direttore della Ricerca di Isfort

Roma, 15 settembre 2026

Il Rapporto Isfort sulla mobilità degli italiani *(anticipazioni)*

22 edizioni pubblicate, dal 2004 al 2025, indiscusso punto di riferimento nazionale per il monitoraggio e le analisi di settore

In corso di redazione la 23° edizione (presentazione programmata per inizio di dicembre)



CON IL SOSTEGNO DI FNC Fondazione Nazionale delle Comunicazioni
CON IL SUPPORTO SCIENTIFICO DI AGENS asstra

INDICE

0. Accompagnare l'evoluzione della domanda *(Considerazioni introduttive)* 1

Il quadro della domanda di mobilità 5
1. I volumi e le caratteristiche degli spostamenti 6
1.1. Andamento e articolazione dei flussi 6
1.2. Motivazioni e sistematicità 17
2. Il monitoraggio dell'uso dei mezzi di trasporto 20
2.1. La ripartizione modale 20
2.2. I divari territoriali e reddituali 25
2.3. La segmentazione dell'utenza dei mezzi pubblici e della bicicletta/micromobilità 30
2.4. L'andamento degli indici percettivi (soddisfazione e propensione al cambio modale) 36
3. La mobilità del fine settimana 44
4. Lo scenario dello smart working 47

I focus settoriali 50
5. Le reti infrastrutturali 51
5.1. Le ferrovie 51
5.2. Il trasporto rapido di massa 52
5.3. La strade e il benchmark europeo delle reti infrastrutturali 54
5.4. Le piste ciclabili nelle aree urbane 57
5.5. Il quadro degli investimenti per le infrastrutture di trasporto 58
6. La mobilità individuale 61
6.1. Le auto 61
6.2. Le moto 68
6.3. La sicurezza stradale 70
7. La mobilità pubblica 72
7.1. La struttura del trasporto pubblico locale e l'attuale fase congiunturale 72
7.2. La dinamica delle tariffe 76
7.3. L'offerta di servizi Taxi 78
7.4. I servizi flessibili di trasporto pubblico: il Demand Responsive Transport 80
8. L'andamento della sharing mobility 82

PARTE TERZA 87

Le politiche per la mobilità sostenibile alla prova della transizione: verso nuovi approcci regolativi e di pianificazione della domanda 87
9. Un inquadramento dei temi 88
10. Gli scenari di decarbonizzazione, l'equità ecologica e la povertà dei trasporti 91
11. "Democratizzare" l'auto elettrica 98
12. Zone ambientali e a bassa velocità, misure antitraffico, "visione zero" per la sicurezza stradale 103
13. La transizione digitale, tra innovazione tecnologica dei mezzi, mobilità "*data driven*" e applicazioni tariffarie 111
14. I nuovi indirizzi per la pianificazione sostenibile della mobilità nelle città 118
15. Spunti conclusivi 123

La serie storica dell'Osservatorio 127

Profili metodologici dell'Osservatorio "Audimob" 137



L'Osservatorio «Audimob» di Isfort: profili metodologici essenziali

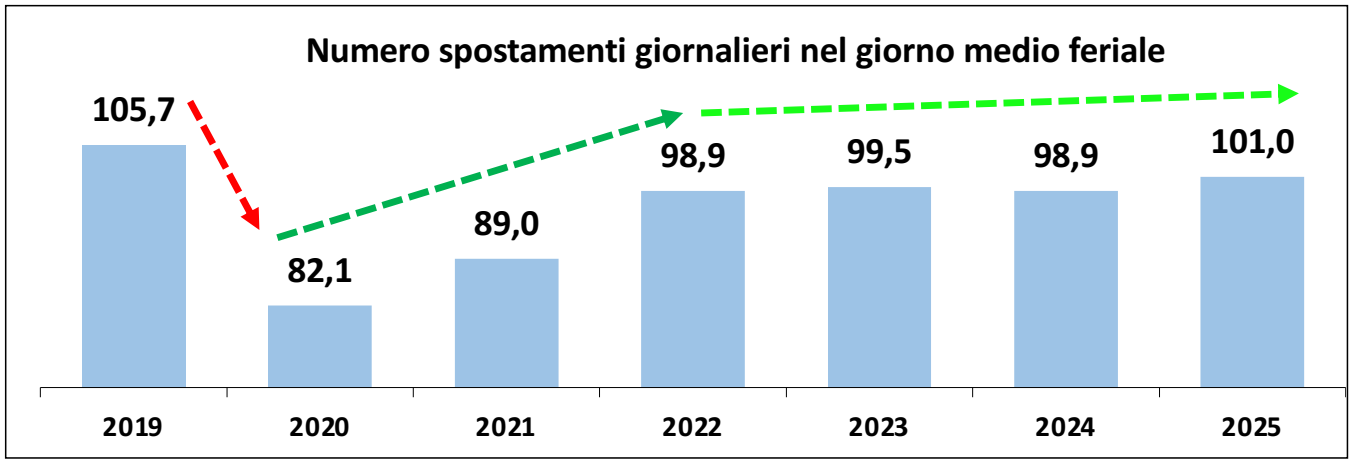
- ✓ L'Osservatorio «Audimob», realizzato da Isfort, si basa su **un'indagine campionaria annuale** sulla mobilità della **popolazione italiana residente tra 14 e 84 anni**, attraverso interviste telefoniche (70% del totale, con **metodo CATI/CAMI**) e via computer (30% del totale, con metodo **CAWI**); l'indagine è attualmente alimentata da 26 annualità, dal 2000 al 2025 (il 2026 è in corso di completamento).
- ✓ Il **campione** di intervistati, statisticamente rappresentativo con **margine di errore inferiore all'1%** per i dati nazionali, è stratificato su base regionale per i principali caratteri demografici della popolazione (genere, classi di età); nel 2025 sono stati intervistati complessivamente **16.557 individui**.
- ✓ L'indagine rileva in modo dettagliato e sistematico **tutti gli spostamenti** effettuati dall'intervistato nel giorno precedente l'intervista (solo giorni feriali, dal 2018 anche fine settimana), ad eccezione degli spostamenti a piedi che hanno richiesto meno di 5 minuti di tempo, i quali sono rilevati ma non descritti. Sono descritte le caratteristiche dello spostamento: **lunghezza e tempo di percorrenza, origine e destinazione, motivazione, sistematicità, mezzo di trasporto** utilizzato e così via.
- ✓ L'Osservatorio «Audimob» è inserito nel **Programma Statistico Nazionale dell'Istat**. In questo ambito ha avviato dal 2020/2021 in stretta collaborazione con l'Istat un **processo di armonizzazione dell'indagine alle "Eurostat guidelines on Passenger Mobility Statistics"**, fornendo ad Eurostat un primo set di indicatori poi pubblicati sul sito ufficiale dello stesso Ufficio statistico dell'Unione Europea.

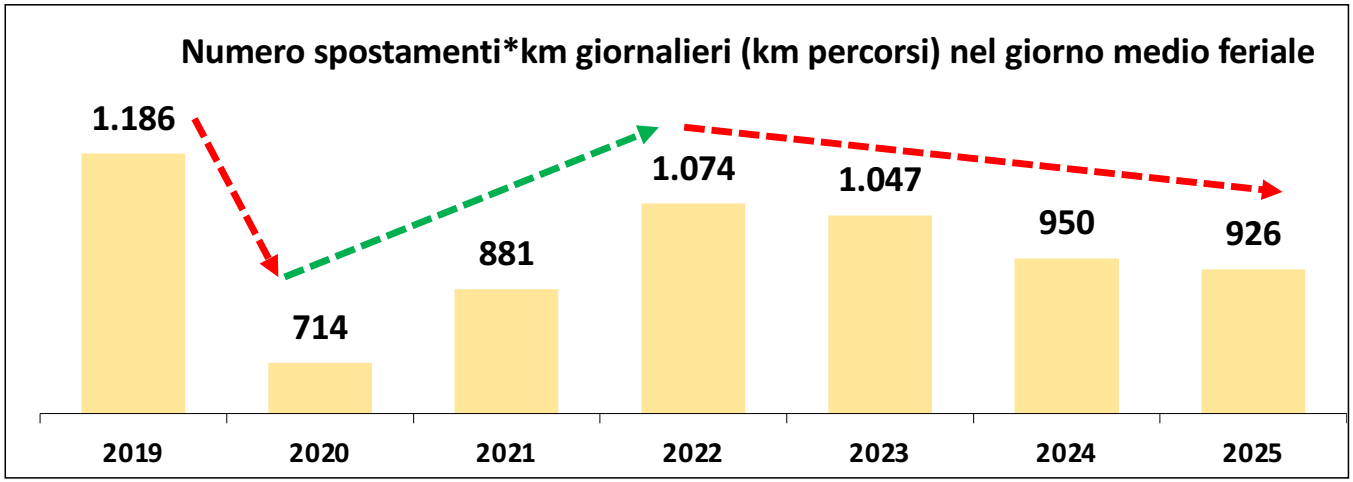
I comportamenti di mobilità rilevati da «Audimob» si riferiscono alla sola popolazione residente 14-84 anni: ***non è inclusa la componente di domanda dei non-residenti*** *presenti sul territorio nazionale, ovvero in larga parte la mobilità turistica.*

Nelle slide a seguire si presentano per la prima volta alcune ***tendenze della mobilità degli italiani aggiornate fino al 2025*** *(il Rapporto Isfort 2026 aggiorna i dati al primo semestre dell'anno in corso). I dati sugli spostamenti si riferiscono alla sola* ***mobilità feriale****.*

Le tendenze dei modelli di mobilità dei cittadini

La dinamica della domanda di mobilità dopo il Covid: crescono gli spostamenti, ma non i km percorsi





VOLUMI DELLA MOBILITA'	Var. % 2024-2025	Var. % 2019-25
Numero spostamenti	+2,1	-4,4
Numero passeggeri*km	-2,5	-21,9

LUNGHEZZA MEDIA SPOSTAMENTI (Km)	2019	2024	2025
Spostamenti URBANI	5,7	3,8	3,5
Spostamenti EXTRAURBANI	26,8	24,8	22,7
TOTALE	*11,2*	*9,6*	*9,2*

I dati dell'Osservatorio MIT: forte ripresa del trasporto ferroviario di M/L percorrenza, ancora in affanno il TPL

FIGURA 4.1: DOMANDA PASSEGGERI FERROVIARI AV MENSILE (GENNAIO 2019-MARZO 2026)

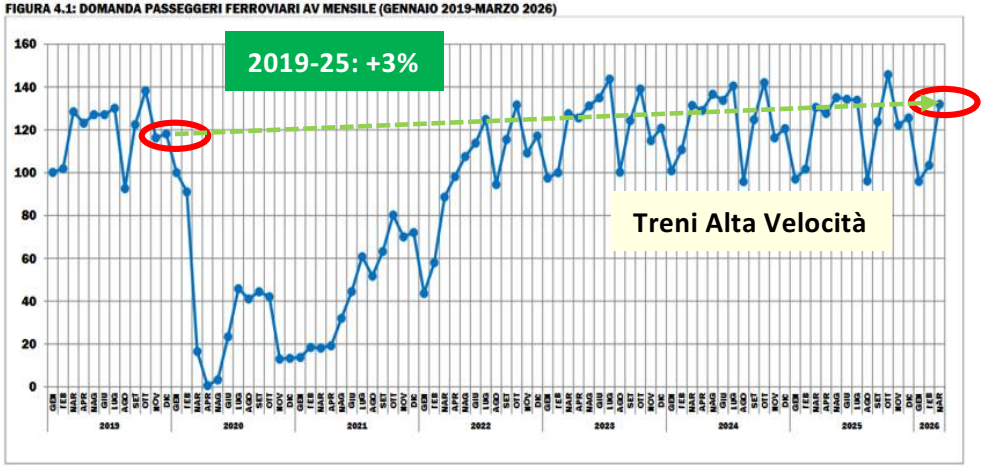


FIGURA 4.3: DOMANDA PASSEGGERI FERROVIARI IC/ICN MENSILE (GENNAIO 2019-MARZO 2026)

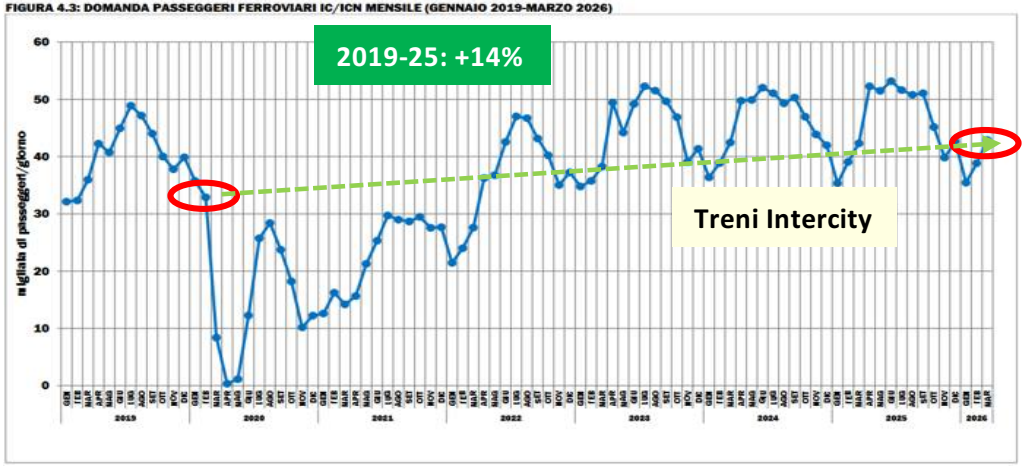


FIGURA 7.23: DOMANDA DI PASSEGGERI DI TRASPORTO COLLETTIVO SU FERRO REGIONALE MENSILE (GENNAIO 2019-MARZO 2026)

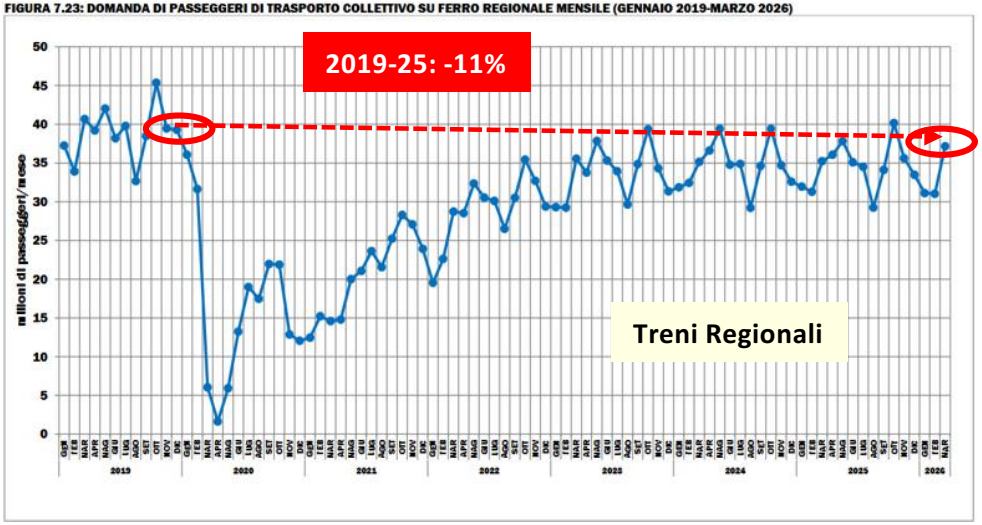
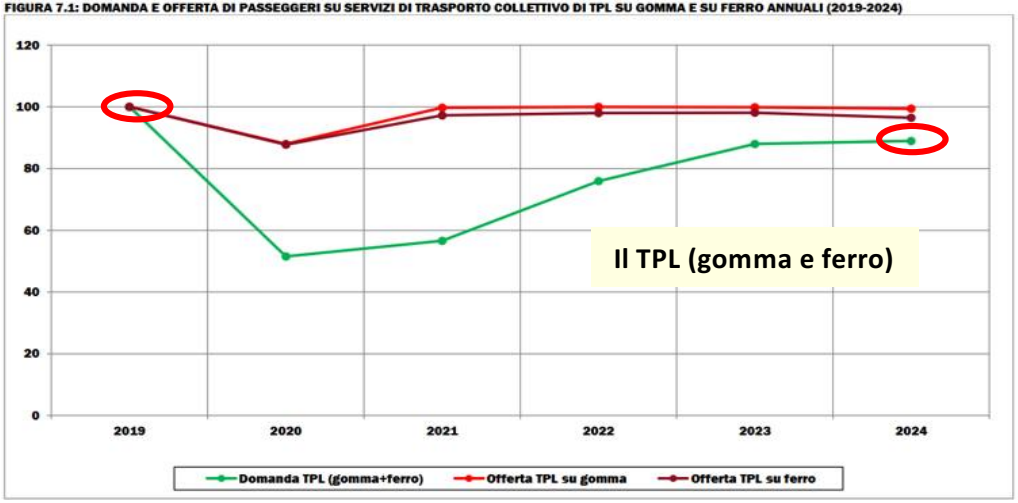
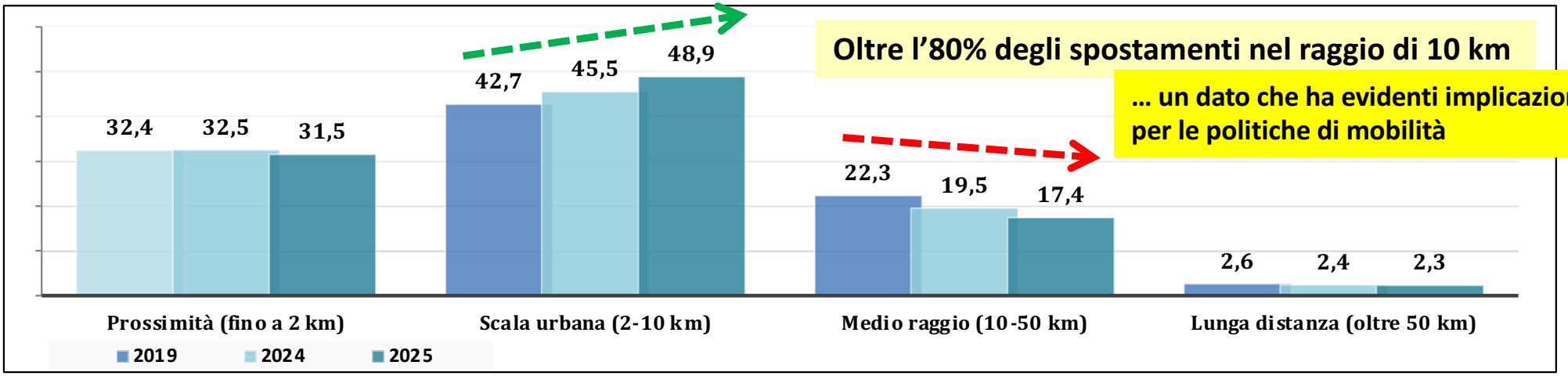


FIGURA 7.1: DOMANDA E OFFERTA DI PASSEGGERI SU SERVIZI DI TRASPORTO COLLETTIVO DI TPL SU GOMMA E SU FERRO ANNUALI (2019-2024)



La «mobilità locale» è sempre più baricentrica

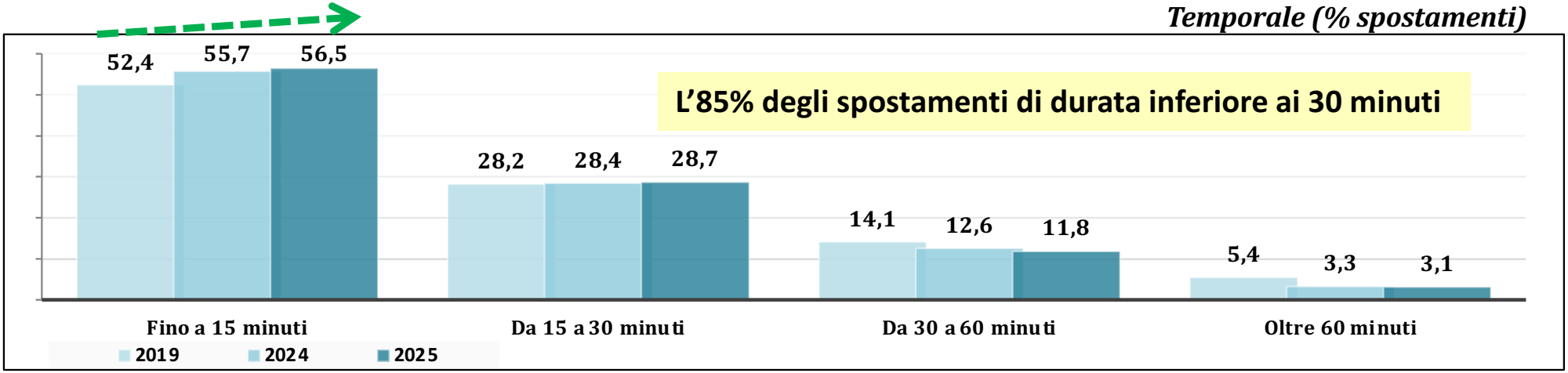
Spaziale (% spostamenti)



Oltre l'80% degli spostamenti nel raggio di 10 km

… un dato che ha evidenti implicazioni per le politiche di mobilità

Temporale (% spostamenti)

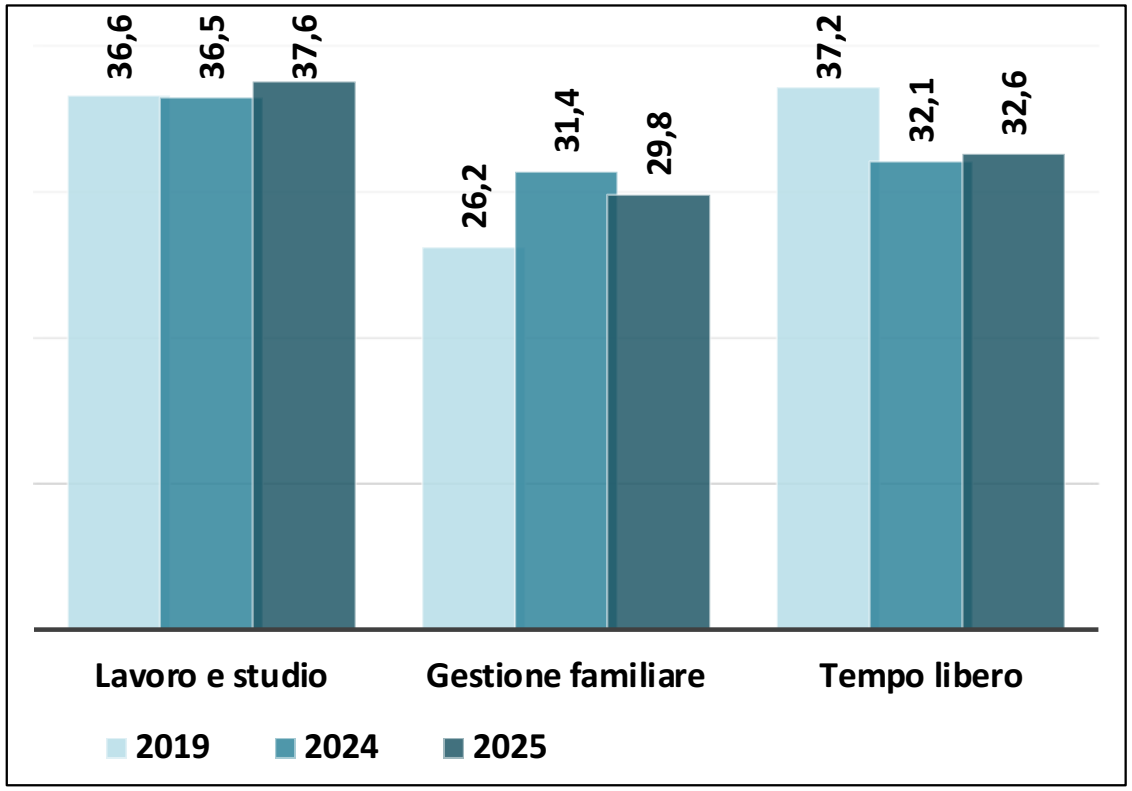


L'85% degli spostamenti di durata inferiore ai 30 minuti

Fonte: Osservatorio Audimob - Isfort

Le motivazioni/destinazioni della mobilità: non solo scuola e lavoro!

Distribuzione degli spostamenti per destinazione/motivazione (%)

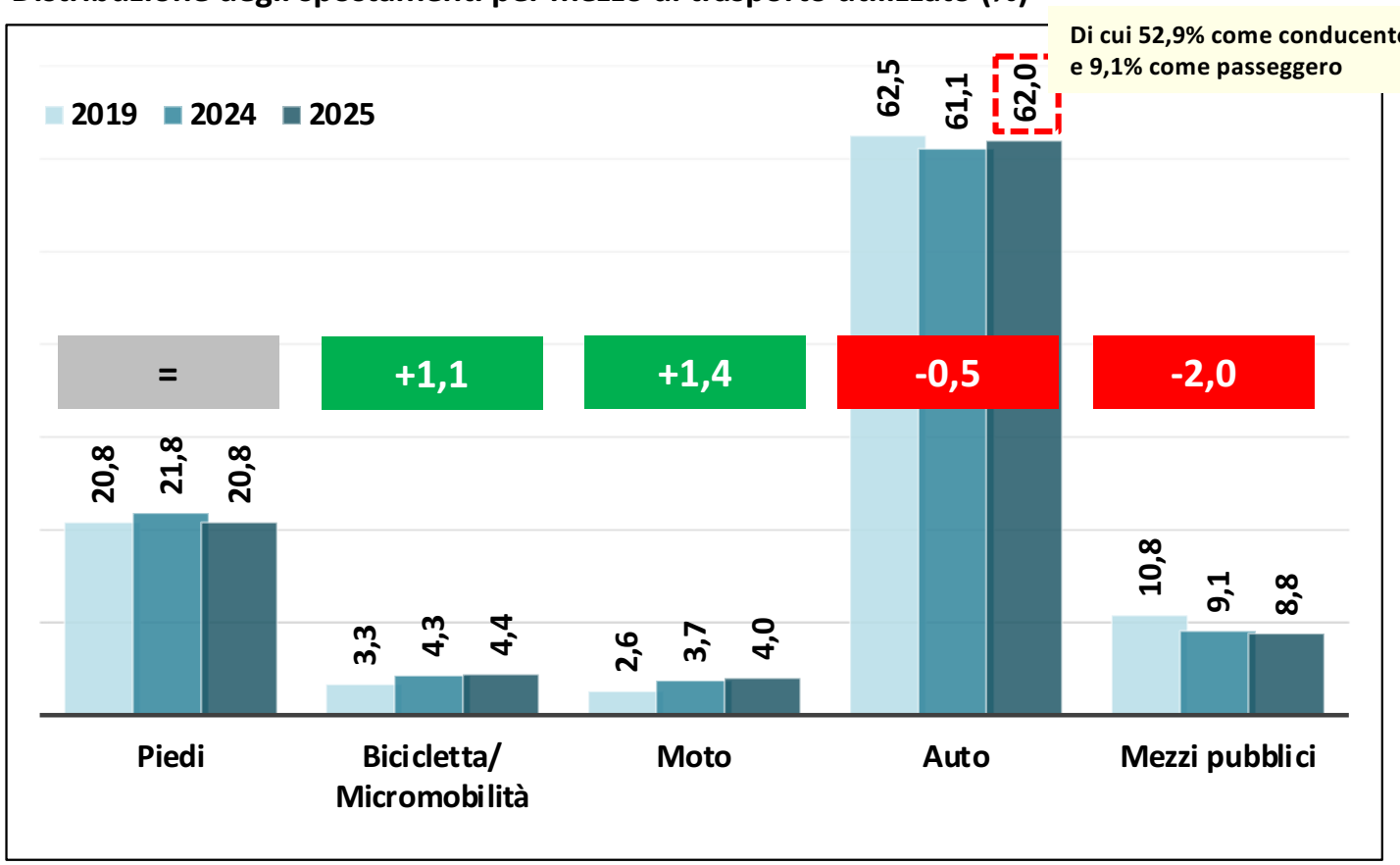


2025	Lavoro e studio	Gestione familiare	Tempo libero	*Totale*
Genere				
• Donne	31,8	34,2	33,9	*100*
• Uomini	43,6	25,1	31,2	*100*
Classi di età				
• 14-29 anni	45,0	11,0	44,0	*100*
• 29-45 anni	53,4	23,2	23,4	*100*
• 45-64 anni	45,2	30,3	24,4	*100*
• 64-84 anni	4,0	51,6	44,5	*100*
Totale	*37,6*	*29,8*	*32,6*	*100*

- ❑ modelli di mobilità molto differenziati tra i cluster socio-anagrafici
- ❑ colpisce in particolare il divario di genere nella mobilità lavorativa e nella mobilità per gestione familiare (ruoli tradizionali nell'organizzazione familiare che persistono…)

Il nodo persistente dello «squilibrio modale» nei mezzi di trasporto utilizzati, con qualche segnale positivo

Distribuzione degli spostamenti per mezzo di trasporto utilizzato (%)



- **l'automobile è dominante** nell'uso dei mezzi di trasporto dei cittadini (oltre il 60% degli spostamenti soddisfatti)
- il **trasporto pubblico** copre una quota ancora bassa della domanda (meno del 10%) e **fatica a recuperare le posizioni pre-Covid**
- **in crescita** significativa l'uso delle **«due ruote»**, sia **bici/monopattini** che moto

I divari nei cluster socio-anagrafici: la mobilità delle donne è più *green*

% spostamenti 2025	Piedi	Bici/ Micromobilità	Moto	Auto	Mezzi pubblici	*Totale*
Genere				Di cui 14,1% come passeggero (solo 3,6% tra gli uomini)		
Donne	23,0	4,0	1,7	62,1	9,3	*100*
Uomini	18,4	4,9	6,4	62,0	8,3	*100*
Classi di età						
14-29 anni	17,6	6,3	8,3	52,5	15,4	*100*
29-45 anni	13,3	3,4	3,5	71,6	8,1	*100*
45-64 anni	17,9	3,6	3,5	67,3	7,7	*100*
64-84 anni	35,9	5,1	1,4	52,4	5,2	*100*
Totale	*20,8*	*4,4*	*4,0*	*62,0*	*8,8*	*100*

- rispetto agli uomini, **le donne** vanno di più **a piedi**, utilizzano (un po') di più i **mezzi pubblici** e quando vanno **in auto** lo fanno più spesso **in condivisione**
- la quota del **trasporto pubblico** è ovviamente molto più alta tra i **giovani** (studenti), bassa invece nelle fasce di età mature
- la **bicicletta** è utilizzata di più dagli **uomini,** dai **giovani** e dagli **over 64 anni**; anche la moto è un mezzo a forte connotazione maschile e giovanile (ma usata pochissimo dagli anziani)

I divari nei cluster territoriali: nelle grandi città e nel Nord-Ovest l'auto si usa molto meno

% spostamenti 2025	Piedi	Bici/ Micromobilità	Moto	Auto	Mezzi pubblici	Totale
Dimensione urbana						
Fino a 10mila abitanti	14,6	3,8	2,6	74,7	4,3	100
10-50mila abitanti	21,8	4,0	3,2	65,5	5,5	100
50-250mila abitanti	22,8	6,1	4,5	58,9	7,7	100
Oltre 250mila abitanti	21,2	3,4	5,6	51,4	18,4	100
Circoscrizione geografica						
Nord-Ovest	20,7	4,1	3,6	59,6	12,0	100
Nord-Est	17,4	9,6	2,4	62,7	7,9	100
Centro	20,7	3,6	5,3	60,3	10,0	100
Sud e Isole	22,8	2,1	4,4	64,6	6,0	100
Totale	*20,8*	*4,4*	*4,0*	*62,0*	*8,8*	*100*

- a livello territoriale i modelli di scelta modale si **differenziano moltissimo**, in particolare tra grandi aree urbane e piccoli centri
- la quota del **trasporto pubblico nelle grandi città è oltre il doppio della media** (18,4%), mentre scende al 4-5% nei Comuni con meno di 50mila abitanti; e **nel Nord-Ovest è doppia rispetto al Sud**
- la **bicicletta** è utilizzata soprattutto nelle **medie città e nel Nord-Est**
- il peso dell'**auto** sfiora il 75% degli spostamenti nei **piccoli Comuni** e il 65% al **Sud**

I divari per tipologia di spostamento: la grande flessibilità d'uso dell'auto

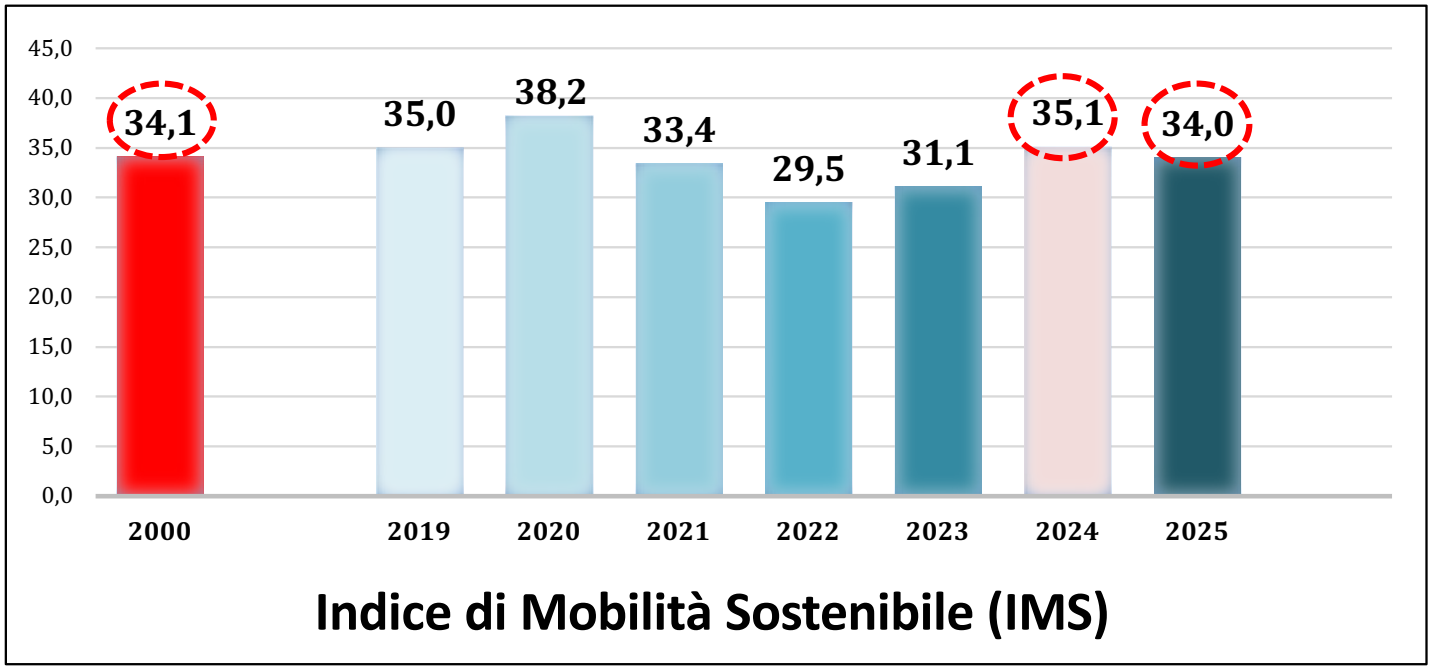
% spostamenti 2025	Piedi	Bici/ Micromobilità	Moto	Auto	Mezzi pubblici	Totale
Lunghezza						
Fino a 2 km	**60,0**	**8,8**	**2,8**	**27,3**	**1,1**	**100**
Da 2 km a 10 km	**3,7**	**3,3**	**5,4**	**76,2**	**11,4**	**100**
Da 10 km a 50 km	**0,0**	**0,4**	**2,7**	**82,8**	**13,9**	**100**
Oltre 50 km	**0,0**	**0,0**	**0,6**	**79,7**	**19,7**	**100**
Motivazioni						
Lavoro	**10,0**	**4,0**	**5,2**	**69,1**	**11,7**	**100**
Studio	**13,6**	**4,9**	**7,9**	**34,7**	**39,0**	
Gestione familiare	**26,0**	**3,5**	**1,6**	**63,7**	**5,2**	**100**
Tempo libero	**34,7**	**5,3**	**4,1**	**50,5**	**5,2**	**100**
Totale	***20,8***	***4,4***	***4,0***	***62,0***	***8,8***	***100***

- la **mobilità attiva** (piedi e bici) ha una spiccata vocazione per gli spostamenti **brevi e meno sistematici** (tempo libero, gestione familiare)
- la **moto** ha un peso relativamente più alto negli spostamenti di **corto raggio** (2-10 km) e per le destinazioni di **studio** (soprattutto) e lavoro
- **l'auto è un mezzo universal**e, utilizzato soprattutto per gli spostamenti lavorativi e di media-lunga distanza, ma pesa molto anche nello studio (34,7%), nella gestione familiare (63,7%) e nei tragitti di prossimità (**27,3% fino a 2 km**!)
- il **trasporto pubblico** riflette un modello d'uso tradizionale e piuttosto rigido (**pendolarismo lavoro/studio di lunga distanza**)

Due indicatori sintetici sull’uso dei mezzi di trasporto

Quanto è «sostenibile» la mobilità degli italiani?

% di spostamenti effettuati a piedi in bici/micromobilità e con mezzi pubblici



- l'**Indice di Mobilità Sostenibile degli italiani** è, nella media generale, a **quota 34** (scala 0-100), al di sotto quindi della soglia del 50%
- l'attuale livello dell'IMS non è migliorato negli ultimi 25 anni; é necessario quindi **dare maggiore impulso alle politiche** per il c.d. «riequilibrio modale», ispirandosi alle **buone pratiche sperimentate in molte città**

I livelli dell'IMS sono molto differenziati tra i cluster territoriali e sociali, in alcuni casi si avvicinano molto a quota 50

Cluster socio-anagrafici

Genere		Fascia di età		Condizione professionale		Livello di istruzione	
Donne	36,2	14-29 anni	39,3	Occupato	26,4	Fino alla licenza media	43,3
Uomini	31,6	29-45 anni	24,8	Disoccupato	35,1	Diplomati	34,2
		45-64 anni	29,2	Studente	49,0	Laureati	29,4
		64-84 anni	46,2	Pensionato	45,9		

I tre Cluster PIU' sostenibili

1) Studente
2) 64-84 anni
3) Pensionato

Cluster territoriali

Circoscrizione territoriale		Ampiezza demografica dei Comuni		Tipologia territoriale		Classificazione Aree Interne	
Nord-Ovest	36,8	Fino a 10mila ab.	22,7	Città metropolitane	37,8	Comuni Polo	39,3
Nord-Est	34,9	10-50mila ab.	31,3	Altre Province	31,4	Comuni di Cintura	26,9
Centro	34,4	50-250mila ab.	36,6			Comuni Intermedi	28,0
Sud e Isole	30,9	Oltre 250mila ab.	43,0			Comuni Periferici e Ultraperiferici	28,4

I tre Cluster MENO sostenibili

1) Piccolo Comune
2) 29-45 anni
3) Occupato

I dati Istat sulla mobilità nei Capoluoghi: nel trasporto pubblico urbano dove ci sono servizi e infrastrutture i modelli sono più sostenibili (forti divari Nord/Sud)

Servizi di TPL (2024)	Offerta TPL (posti*km per abitante)	Domanda TPL (passeggeri per abitante)
Milano	16.374	429,9
Venezia	9.950	707,5
Roma	7.293	287,0
Firenze	7.072	359,0
Brescia	6.549	269,1
……..		
Catania	2.758	56,1
Bari	2.749	82,2
Napoli	2.937	87,2
Palermo	1.831	58,8
Capoluoghi del Nord	5.979	237,9
Capoluoghi del Centro	5.263	204,9
Capoluoghi del Sud e Isole	2.240	56,6
Tutti i Capoluoghi (media Italia)	4.699	176,4

Reti del Trasporto Rapido di Massa (in Km, 2024)	Metropolitana	Tram	Filobus
Milano	87,0	157,0	38,8
Roma	37,0	58,0	32,0
Torino	13,9	73.0	-
Napoli	17,0	24,3	31,0
Bologna	-	-	69,6
Cagliari	-	4,3	26,4
Modena			26,0
Venezia	-	19,2	-
Parma	-	-	18,6
Lecce	-	-	16,9
Palermo	-	-	13,4
Firenze	-	14,5	-
La Spezia	-	-	14,4
Genova	7,2	-	7,1
Brescia	13,7	-	-
Rimini	-	-	13,7
Capoluoghi del Nord	121,8	262,4	183,1
Capoluoghi del Centro	58,8	51,5	38,9
Capoluoghi del Sud e Isole	32,5 *(15,3%)*	48,8 *(13,4%)*	83,3 *(28,0%)*
Tutti i Capoluoghi	*212,3*	*362,5*	*298,0*

La «propensione al cambio modale» (PCM) è positiva, ma la dinamica è decrescente (meno per la bicicletta)

	2019	2024	2025
Rispetto all'attuale livello d'uso dell'AUTO in prospettiva lei vorrebbe…			
Aumentare l'utilizzo	9,0	14,5	12,9
Diminuire l'utilizzo	35,6	26,9	23,8
Diff. Aumento-Diminuzione	-26,6	-12,4	-10,8
Rispetto all'attuale livello d'uso dei MEZZI PUBBLICI in prospettiva lei vorrebbe…			
Aumentare l'utilizzo	36,3	23,4	9,7
Diminuire l'utilizzo	9,0	10,0	11,1
Diff. Aumento-Diminuzione	+27,3	+16,3	+13,8
Rispetto all'attuale livello d'uso della BICICLETTA in prospettiva lei vorrebbe…			
Aumentare l'utilizzo	38,2	35,9	39,8
Diminuire l'utilizzo	3,9	4,8	4,5
Diff. Aumento-Diminuzione	+34,3	+31,2	+25,2
Rispetto all'attuale livello d'uso dei servizi di SHARING MOBILITY in prospettiva lei vorrebbe…			
Aumentare l'utilizzo	14,8	9,6	7,9
Diminuire l'utilizzo	5,0	5,8	5,4
Diff. Aumento-Diminuzione	+9,8	+3,8	+2,5

- una quota di cittadini **vorrebbe utilizzare di meno l'automobile e di più la bicicletta e i mezzi pubblici** (poco mosso invece l'atteggiamento verso i servizi di sharing)
- nel 2025 gli indici di Propensione al Cambio Modale (**PCM**) sono stimati, in scala da -100 a + 100**, a -10,8 per l'auto, +13,8 per i mezzi pubblici, +25,2 per la bicicletta**
- Il valore positivo del PCM è però **diminuito negli ultimi anni,** soprattutto per l'auto e i mezzi pubblici
- questi numeri rappresentano ovviamente i ***desiderata*** dei cittadini che non si traducono automaticamente in un cambio di comportamenti; restano tuttavia una importante **«leva percettiva» per le politiche**

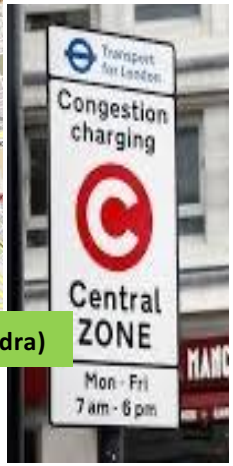
Politiche di mobilità urbana sostenibile: la «cassetta degli attrezzi» (e le buone pratiche da incoraggiare)

La regolazione dello spazio pubblico: restrizioni del traffico privato, corsie preferenziali, sicurezza, mitigazione ambientale









Esempi di road pricing (Milano, Londra)



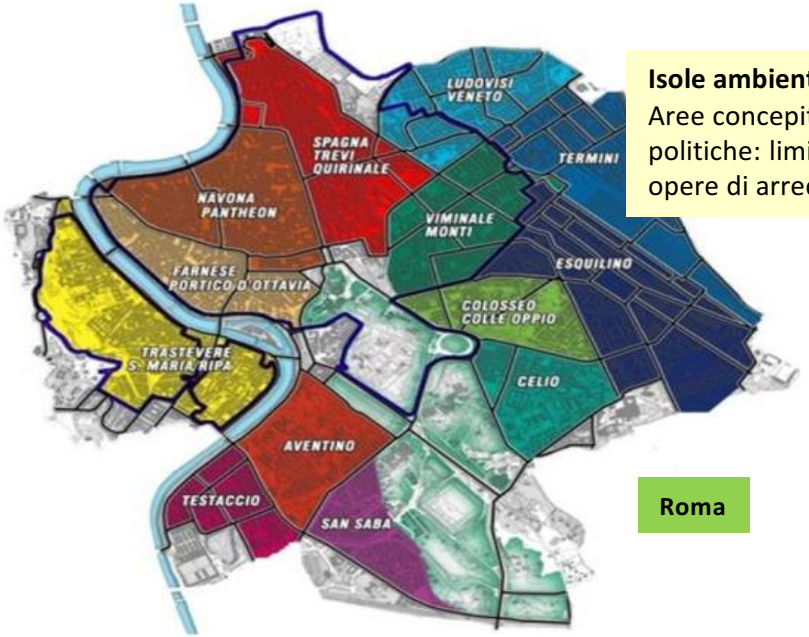
30
BOLOGNA
CITTÀ 30
Più spazio alle persone



Le «discusse» Città 30

Promuovere la mobilità pedonale: zone riservate, isole ambientali

Isole ambientali *(rese possibili dal Codice della strada).*
Aree concepite e realizzate **a misura delle utenze deboli (ciclisti e pedoni**), nelle quali vengono adottate particolari politiche: limiti di velocità, divieti, sensi unici, regolamentazione della sosta, miglioramento dei trasporti pubblici e opere di arredo, differenziazione dei livelli e delle pavimentazioni, arredi, illuminazioni efficaci.



Roma

Fig. 8.1-1 – Le isole ambientali della I Zona PGTU



Quartiere *car free* nel quartiere Vauban di Friburgo

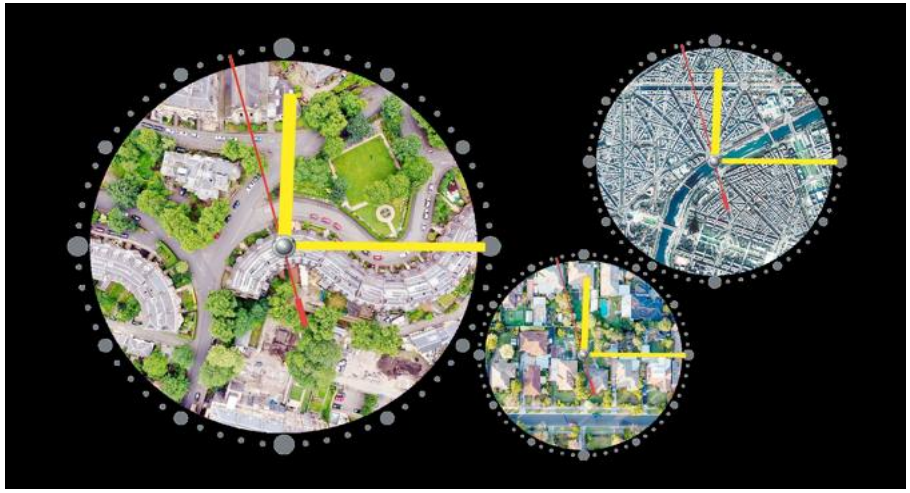


Piazza del Popolo negli anni settanta



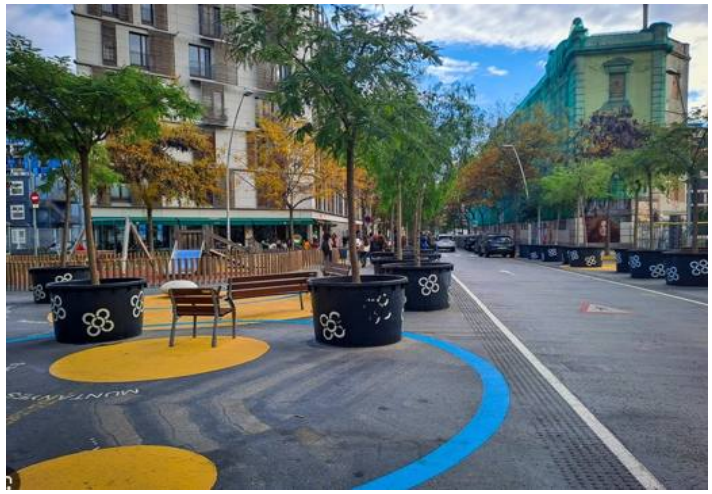
La prima area pedonalizzata in Italia è stata quella del **Colosseo** inaugurata nel **1980**

Esempi celebri di riorganizzazione dello spazio pubblico: la Città dei 15 minuti (Parigi), i Superblocks (Barcellona)









Pedibus, Bicibus (iniziative caratteristiche del Mobility Management Scolastico)

















Il **Pedibus** è un autobus che va a piedi, è formato da una carovana di bambini che vanno a scuola in gruppo, accompagnati da due adulti, un "autista" davanti e un "controllore" che chiude la fila.

Il **Pedibus**, come un vero autobus di linea, parte da un capolinea e seguendo un percorso stabilito raccoglie passeggeri alle "fermate" predisposte lungo il cammino, rispettando l'orario prefissato.

Il **Piedibus** viaggia col sole e con la pioggia e ciascuno indossa un gilet rifrangente.

Promuovere la mobilità ciclabile: infrastrutture e progetti dedicati











Potenziare e innovare il trasporto pubblico



Metropolitana a guida autonoma (Roma, Linea C)



Tram a guida autonoma (Potsdam)





Metro di Napoli (stazione Toledo)



Minimetrò di Perugia



Tram su gomma (Padova)

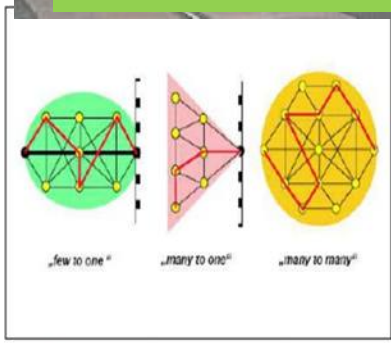


Stazione Colosseo, Roma



Parcheggi scambiatori (Parma)

Servizi a chiamata



Modelli operativi per i servizi a chiamata



Strutturazione del servizio a chiamata

Promuovere i servizi di sharing mobility

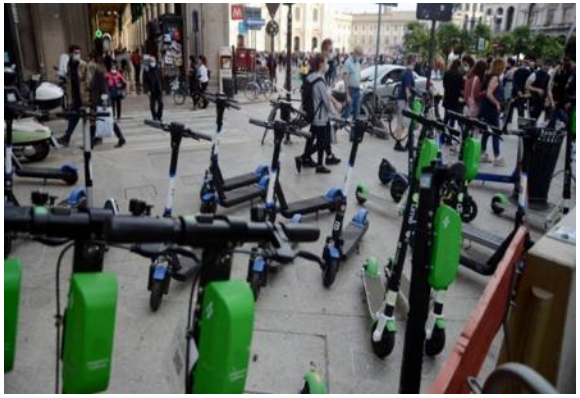










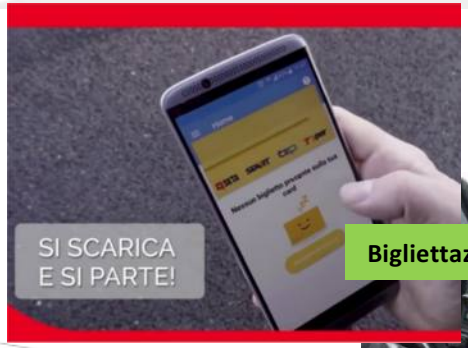


Infomobilità, digitalizzazione, integrazione dei servizi



Mobility as a service (MaaS) è una nuova modalità di pianificare il proprio viaggio, in particolare in ambito urbano, che consente di prenotare tutti i mezzi necessari da un'**unica piattaforma**, pagando con abbonamento o a forfeit e ottenendo anche suggerimenti su veicoli e percorsi migliori.





Bigliettazione elettronica



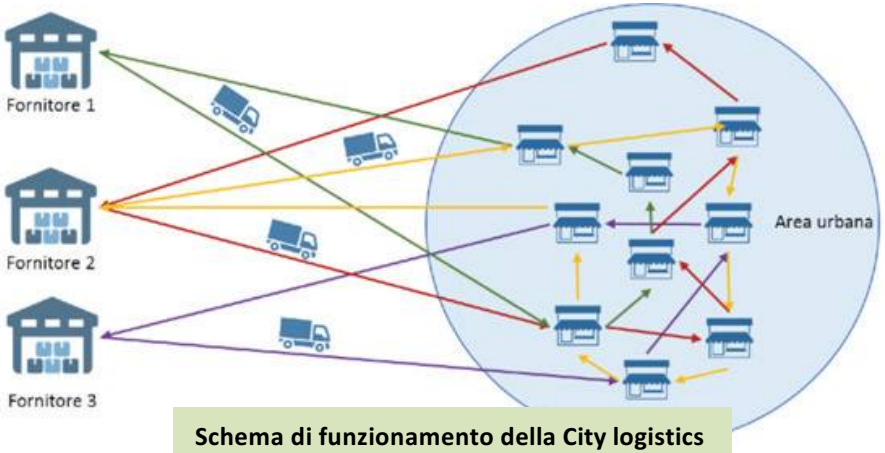
Preferenziazione semaforica



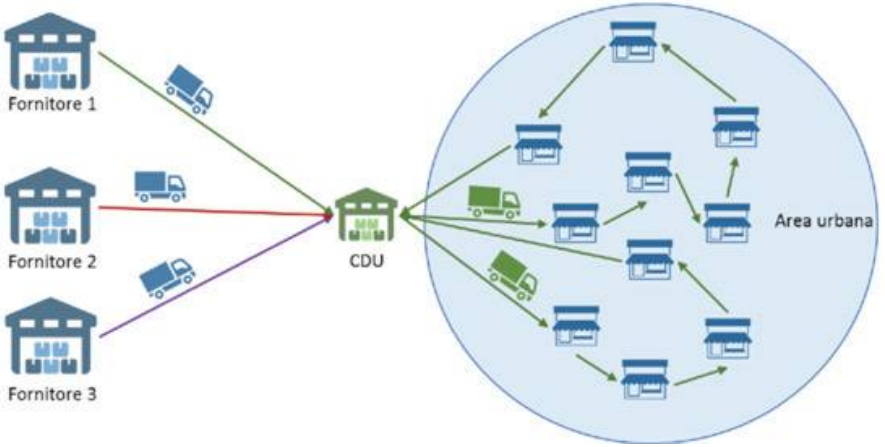
Integrazione tariffaria



C'è anche la distribuzione merci in ambito urbano: city logistics, nuovi servizi, e-commerce



Schema di funzionamento della City logistics





Il Cityporto di Padova



Cargo bike a New York



Automated Parcel Lockers *(e-commerce)*

La Pianificazione al centro!: il Piano Urbano per la Mobilità Urbana Sostenibile (PUMS)





Carattere **«strategico»**

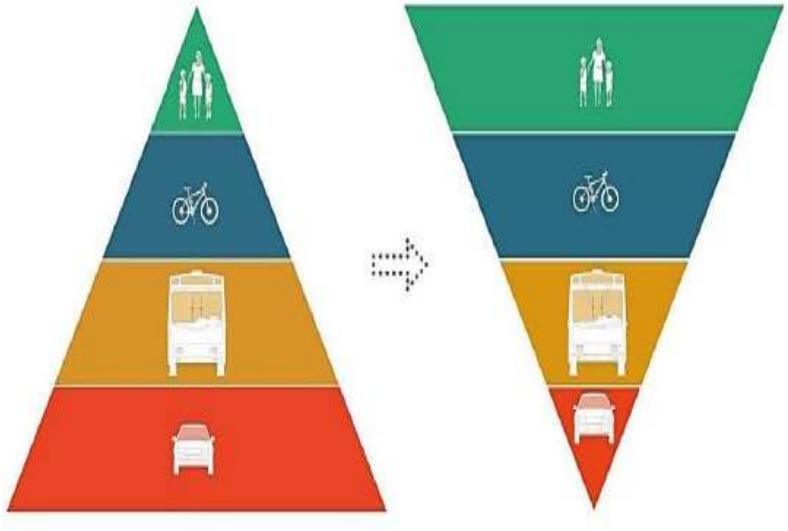
• agisce per **obiettivi**/secondo un «progetto di sistema»

• interviene con **approccio integrato** su tutte le modalità di trasporto

• nella giusta fase temporale: **medio-lungo periodo** (10 anni, revisione ogni 5)

• attraverso un **processo partecipativo**

• generando **impatti misurabili**



"You can have a city that is friendly to cars or friendly to people, you cannot have both

ECO Festival
della Mobilità Sostenibile
e delle Città Intelligenti

COMPETENZE E RISORSE PER LA MOBILITÀ
ISFORT

Tendenze e prospettive della

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

Evidenze dall'Osservatorio «Audimob» di Isfort

Carlo Carminucci, Direttore della Ricerca di Isfort

Roma, 15 settembre 2026