

anm

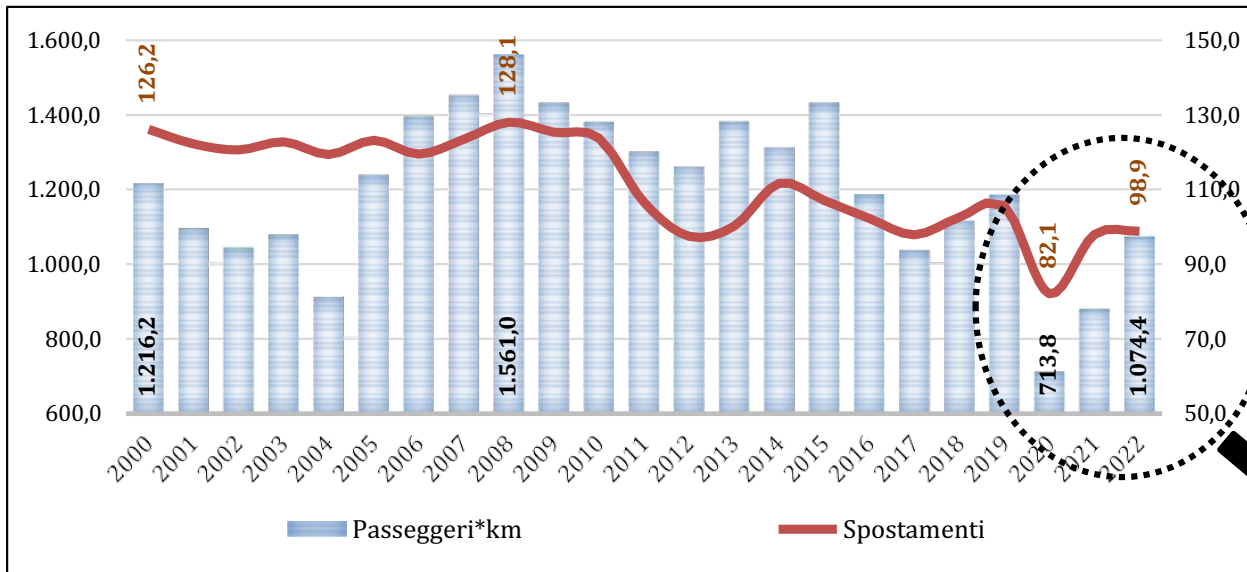
Il TPL a Napoli dopo la Pandemia

Situazione e Prospettive

13/6/2024



La linea di lento declino dei flussi di mobilità in Italia (Oltre il mito dell'espansione incessante della domanda)

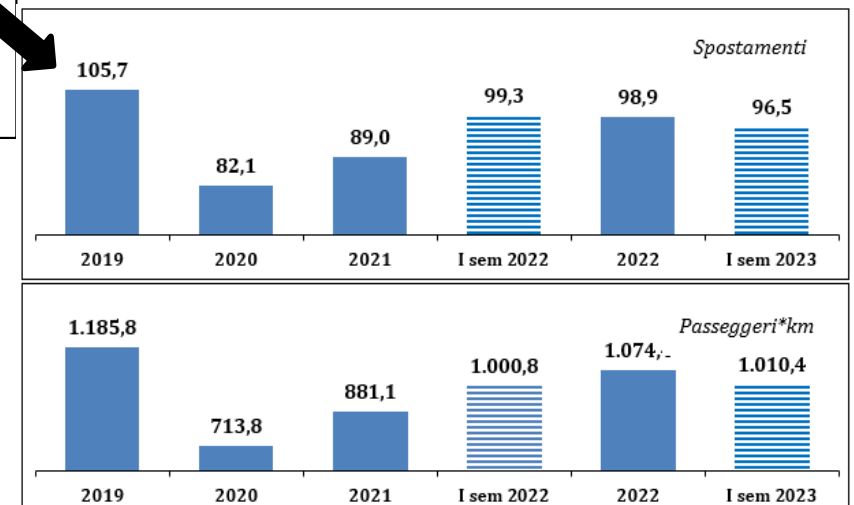


Il passato (2000-2022)

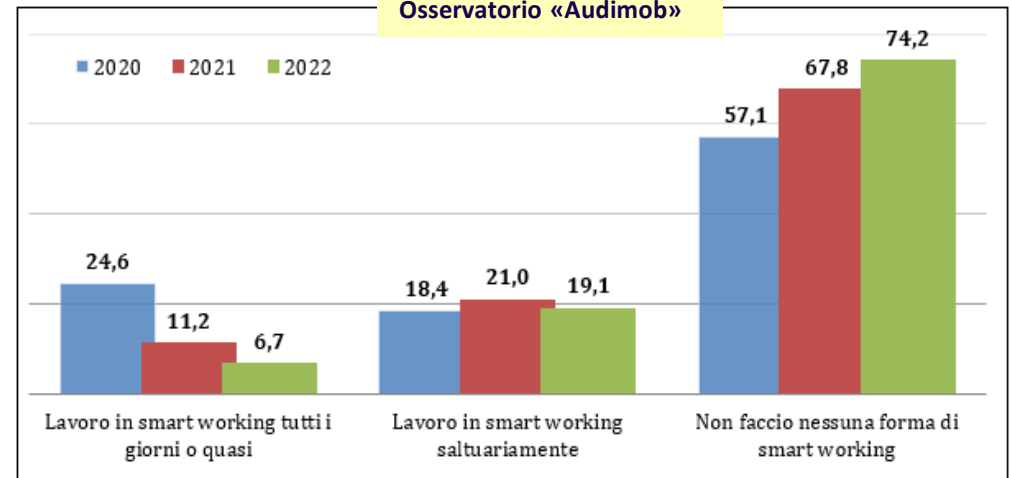
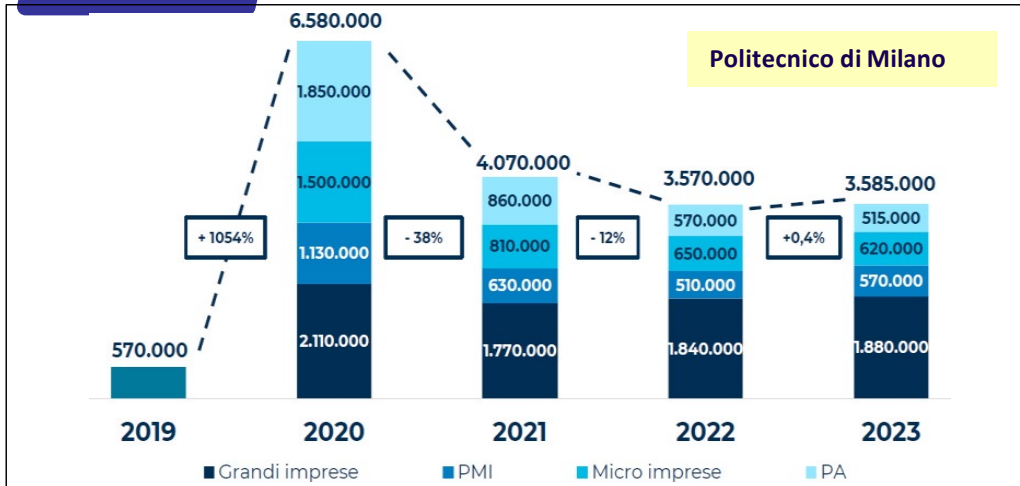
- ❑ l'andamento degli spostamenti è tendenzialmente **declinante** (-11,7% tra il 2000 e il 2022)
- ❑ lo stesso vale per le percorrenze (passeggeri*km) ma solo a partire dal 2008 e con maggiore variabilità (-21,6% tra il 2000 e il 2022)
- ❑ incidono fattori demografici, comportamentali, territoriali (grado di urbanizzazione)

Il presente (2019-2023)

- ❑ dopo la crisi sanitaria, il recupero dei volumi di domanda avviato nel 2021 è proseguito nel 2022, ma nella prima parte del 2023 sembra esserci stato un **assestamento** su livelli un po' più bassi
- ❑ incide l'effetto guerra e i costi dell'energia? O incidono fattori strutturali «permanentemente» (ad es. impatto smart working, razionalizzazione della domanda ecc.)?



L'impatto dello smart working sul TPL



Osservatorio «Audimob»	Lavoratori IN smart working continuo	Lavoratori IN smart working saltuario	Lavoratori NON smart working
Piedi	15,3	14,4	11,5
Bici	4,8	4,0	3,3
Moto	3,3	3,4	3,7
Auto	70,7	70,8	75,9
Mezzi pubblici	5,8	7,4	5,5
Totale	100,0	100,0	100,0

¹ Valori riferiti al campione e alle sole persone che hanno dichiarato di lavorare al momento dell'intervista.

- ❑ Nelle stime del Politecnico di Milano ci sono in Italia circa **3,5 mln** di smart workers (continuativi e saltuari), contro i poco più di 500mila del 2019 e la punta di 6 mln nel primo trim. 2020
- ❑ Secondo i dati Audimob sul totale dei lavoratori la quota di SW è scesa dal 42,9% del 2020 al 25,8% del 2022, con una percentuale di continuativi scesa **dal 24,6% al 6,7%**
- ❑ I lavoratori in SW tendono ad effettuare, rispetto ai non-SW, più spostamenti a piedi, in bici e con mezzi pubblici, ma le differenze nell'uso dei mezzi non sono così accentuate



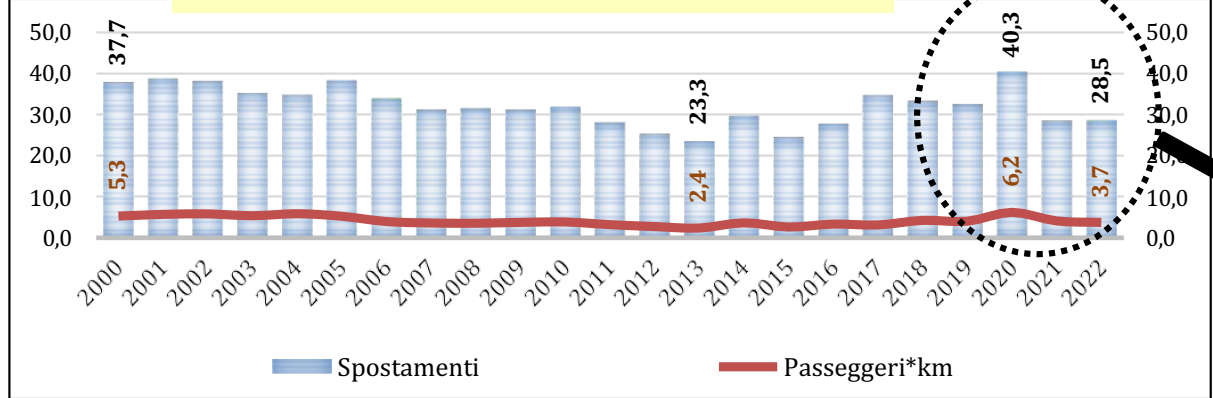
Il baricentro della mobilità locale

(Oltre il mito della lunga distanza)

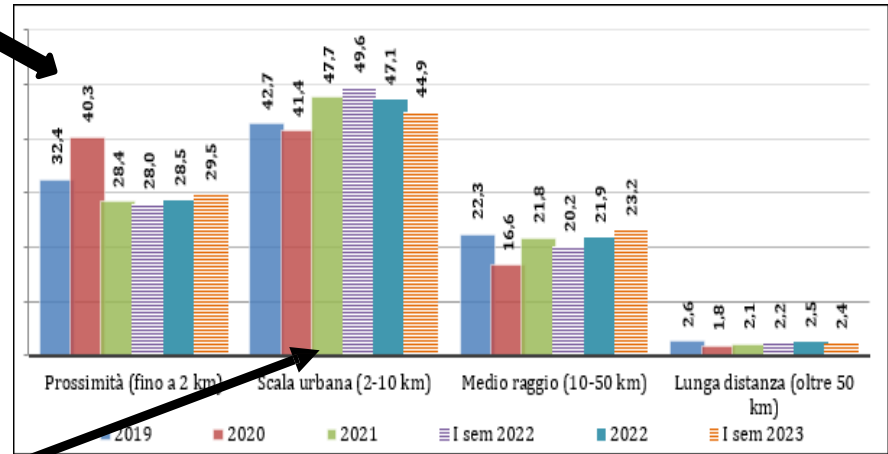
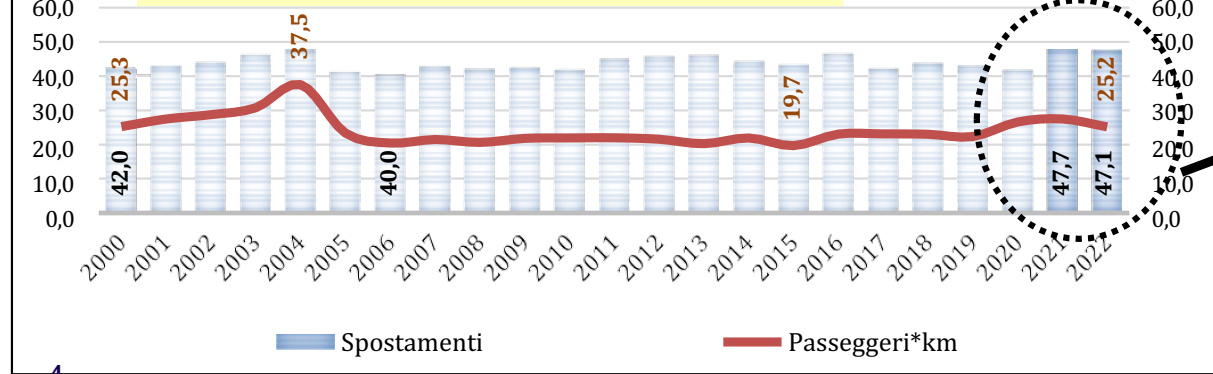
Il passato (2000-2022)

- Il peso della **mobilità locale** (fino a 10 km) è stato sempre **dominante** (oltre il 70% di spostamenti) con punte vicine all'80% ad inizio millennio
- Rilevante il peso delle percorrenze **più brevi** (fino a 2km), attorno al **30%** con la punta del 40,3% nel 2020
- In termini di passeggeri*km gli spostamenti fino a 10 km incidono invece per appena il 30% del totale

Quota della mobilità di prossimità (fino a 2 km)



Quota della mobilità di corto raggio (2-10 km)

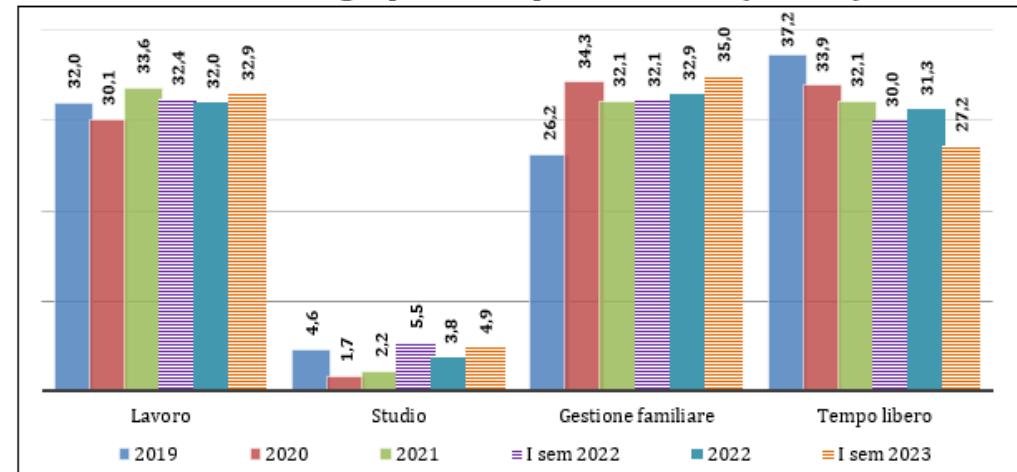
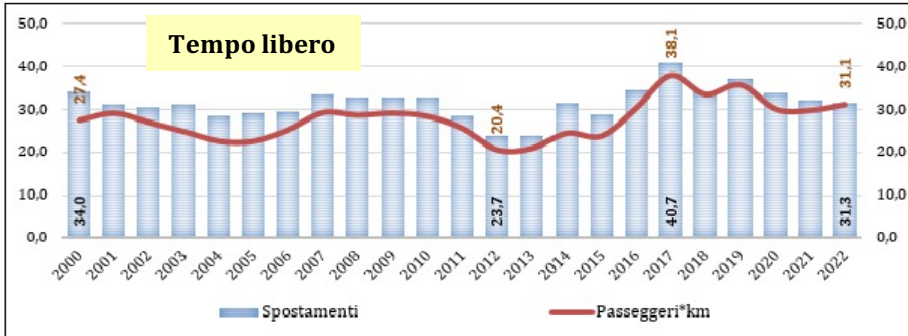


Il presente (2019-2023)

- Durante la crisi sanitaria è esploso il peso della mobilità locale (81,7% nel 2020), poi si è registrato un fisiologico **recupero della mobilità di media e lunga distanza** proseguito nel primo semestre del 2023



La frammentazione delle motivazioni di mobilità (Oltre il mito del pendolarismo e della sistematicità)



Il passato (2000-2022)

- ❑ Il peso delle motivazioni di mobilità sistematica (effetto pendolarismo) connesse a **lavoro e studio**, circa il **35%** degli spostamenti e il 45% dei passeggeri*km, è in tendenziale **diminuzione**, a vantaggio della gestione familiare e del tempo libero

Il presente (2019-2023)

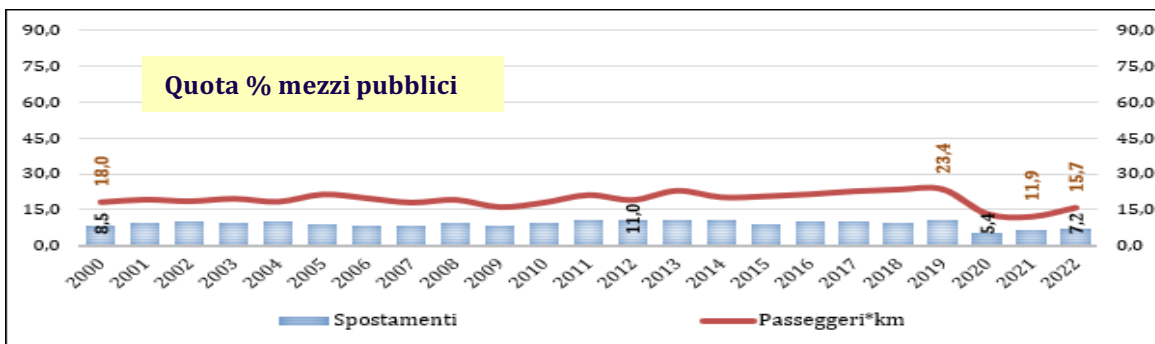
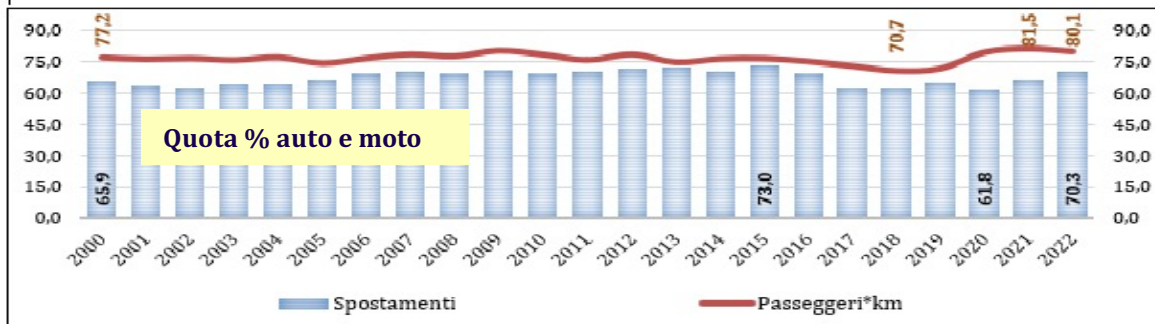
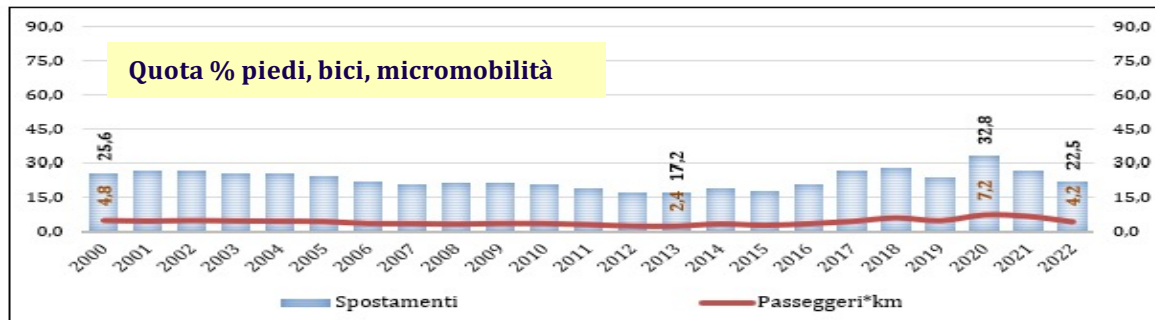
- ❑ La quota della mobilità lavorativa ha recuperato nel 2022 il livello 2019, dopo la riduzione (in verità modesta) del 2020, la mobilità scolastica è ugualmente in recupero
- ❑ Il post-Covid sembra invece segnare una forte **redistribuzione** della **domanda meno sistematica** dal tempo libero alla **gestione familiare**

confidenziale - strictly confidential information

L'incontrastato dominio dell'automobile

(Oltre la retorica della mobilità sostenibile)

Il passato (2000-2022)



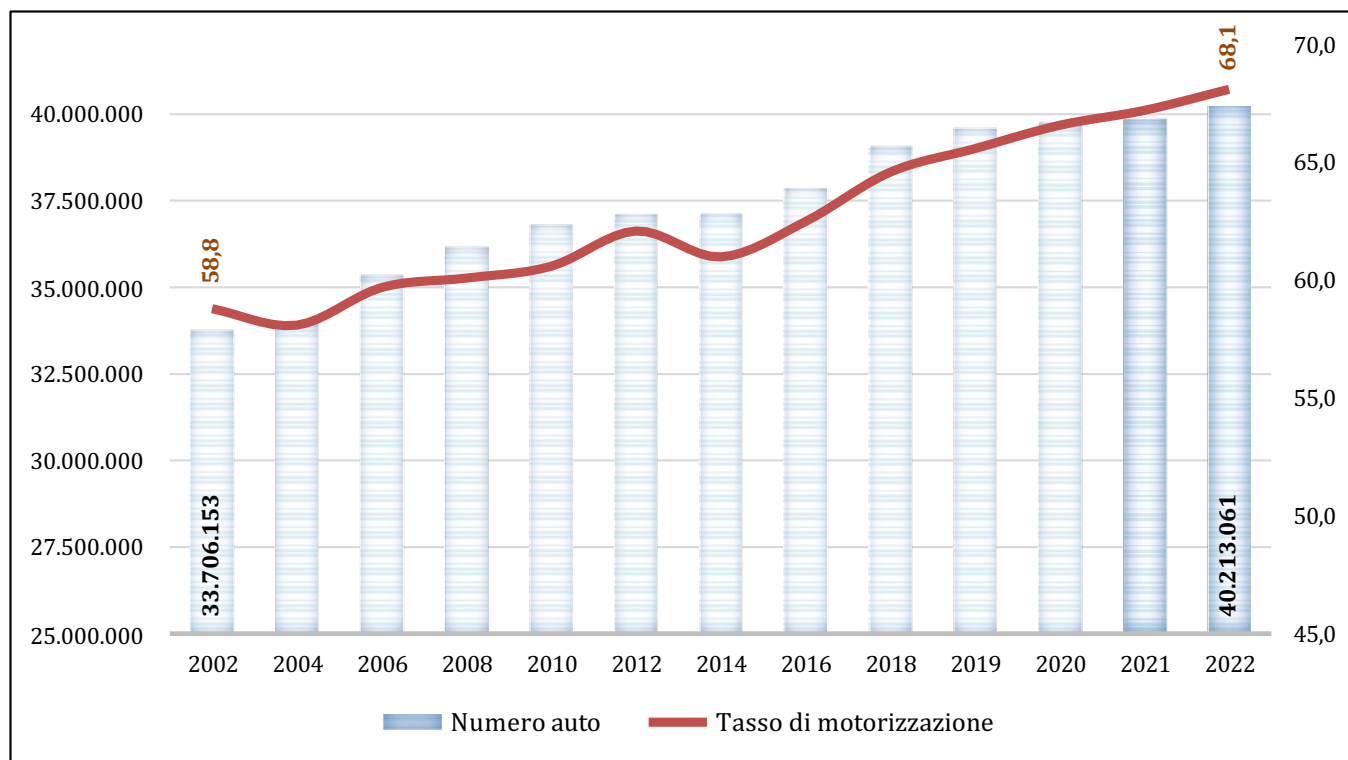
❑ La quota di domanda assorbita da spostamenti a **piedi, in bicicletta, micromobilità** viaggia oggi **poco sopra il 20%**, qualche punto in meno rispetto ai primi anni 2000; picco raggiunto nell'anno del Covid (32,8%) ma è stata una «**promessa mancata**»

❑ Dominio assoluto dei **mezzi privati** motorizzati: in media **70% dei viaggi e 80% dei passeggeri*km**, percentuali in consolidamento rispetto ai livelli di inizio millennio

❑ La **mobilità collettiva** ha sofferto negli anni una posizione **residuale** di copertura della domanda; share modale dei mezzi pubblici in media poco sotto il 10%; in termini di passeggeri*km la quota è doppia, ma ugualmente in calo

Continua il trend di allargamento e di invecchiamento del parco auto

L'evoluzione del parco auto e del tasso di motorizzazione*

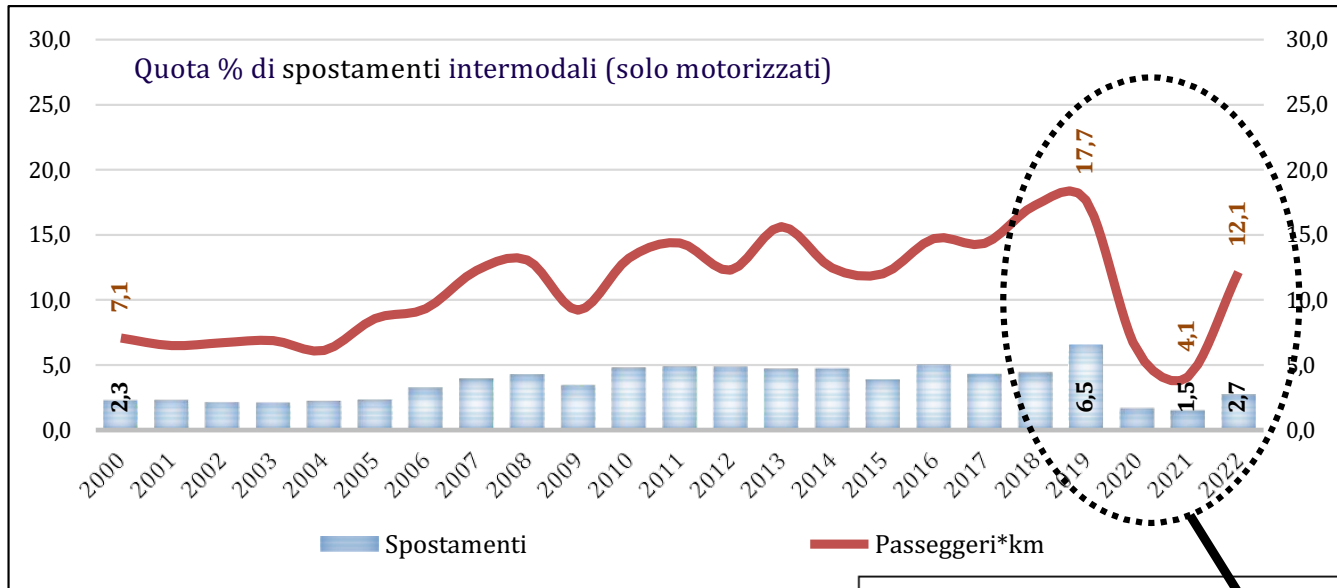


- ❑ Il parco autoveicoli è **cresciuto ancora nel 2022** (+1% sul 2021) e per la prima volta ha superato i **40,2 mln di veicoli**
- ❑ Il **tasso di motorizzazione è salito a 68,1** auto ogni 100 abitanti (67,2 nel 2021) e si conferma nettamente il più alto in Europa tra i grandi Paesi (58,3 in Germania, 57,1 in Francia, 52,5 in Spagna)
- ❑ L'**età media** della auto nel 2021 è di **12,5 anni** (+0,3 rispetto al 2021 e +1,1 rispetto al 2019)
- ❑ Le **immatricolazioni** sono diminuite di circa il **-20% nel 2022** (1,3 milioni di veicoli venduti), ma sono **in recupero nei primi 9 mesi del 2023 (+20%)**

* Numero di auto ogni 100 abitanti

Fonte: elaborazioni Isfort su dati ACI e Istat

La graduale ripresa della mobilità di scambio



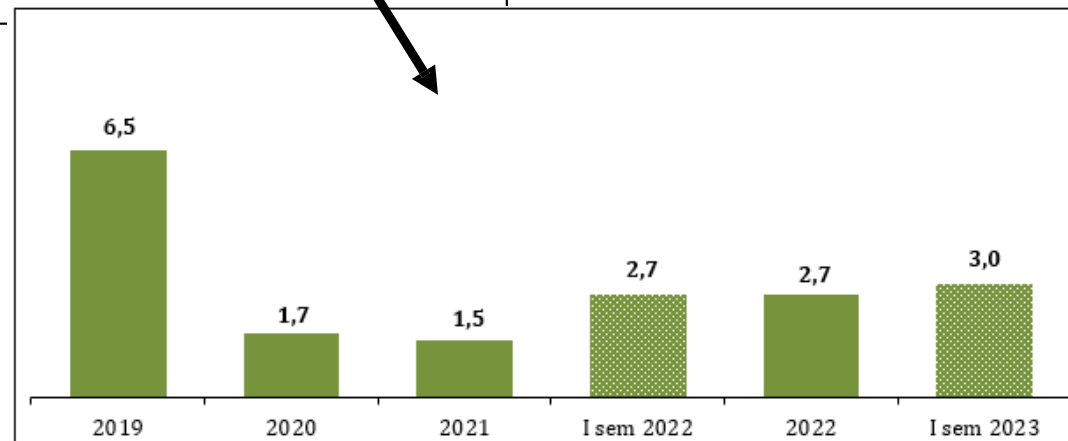
Il passato (2000-2022)

- La quota di mobilità intermodale è **cresciuta costantemente** (con qualche variabilità annuale) dal 2000 al 2019 arrivando al 6,5% degli spostamenti (il triplo rispetto al 2000) e al 17,7% delle percorrenze (più del doppio rispetto al 2020)
- Con il **Covid** e il conseguente crollo del trasporto pubblico anche l'intermodalità ha **ridotto moltissimo** la propria incidenza

Fonte: Osservatorio «Audimob»

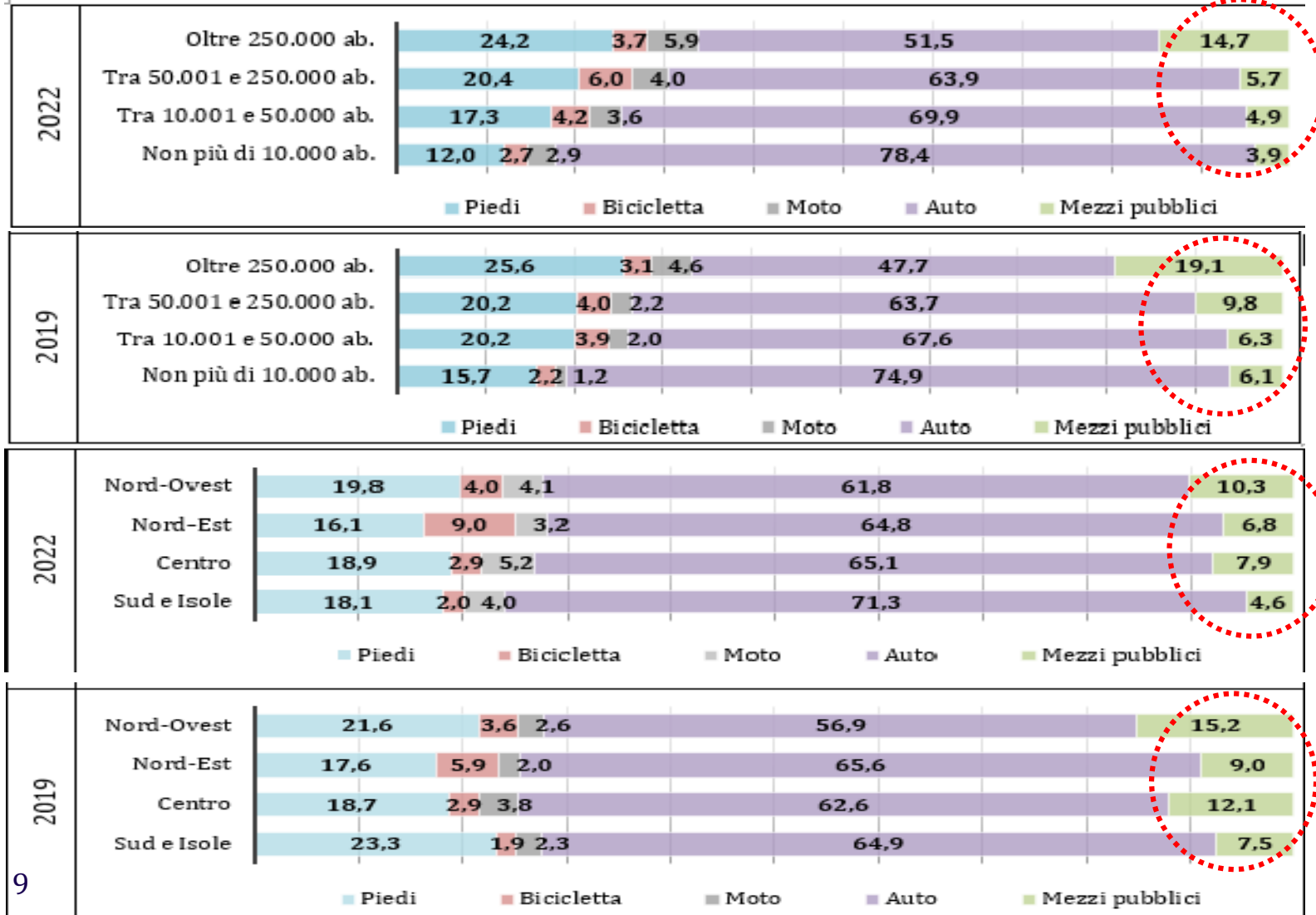
Il presente (2019-2023)

- L'intermodalità è crollata all'1,7% nel 2020 e sta ora **risalendo** ma è molto **lontana dai livelli 2019**
- Da sottolineare che in termini di percorrenze il recupero è più rapido (12,1% nel 2022 contro il 17,7% di 2019) segno che sono ripartiti soprattutto i viaggi intermodali più lunghi



Informazione strettamente confidenziale - Strictly confidential information

I divari territoriali nella quota del trasporto pubblico in aumento dopo il Covid



Il divario
piccole-
grandi città

Il divario
Nord-Sud



Gli impatti sulla domanda di mobilità dello scenario demografico (Istat)

Le **proiezioni demografiche Istat di lungo periodo** indicano un generale **declino** demografico che passa attraverso un progressivo invecchiamento della popolazione residente con **indici particolarmente accentuati nelle Regioni meridionali** e nelle isole, ricalcando gli andamenti di crescita economica nazionale differenziati per Regione.

▪ Evoluzione demografica 2030

Indice di variazione demografica 2020 vs 2030 (14-19 anni)



Indice di variazione demografica 2020 vs 2030 (75-84 anni)



Le grandi differenze regionali nella contrazione della domanda, con le previsioni molto negative per il Mezzogiorno

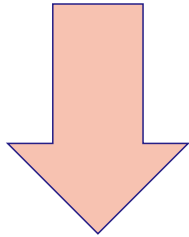
Le variazioni % degli spostamenti giornalieri al 2030 per Regione

	Var. % spostamenti totali	Var. % spost. per studio 14-19 anni		Var. % spostamenti totali	Var. % spost. per studio 14-19 anni
Trentino-AA	+2,5	-5,3	Valle d'Aosta	-4,0	-9,0
Emilia-Romagna	+0,8	-0,9	Liguria	-4,8	-8,7
Lombardia	=	-3,3	Abruzzo	-4,8	-7,9
Lazio	-1,1	-2,5	Puglia	-5,4	-16,9
Toscana	-1,2	-5,1	Campania	-5,5	-16,7
Veneto	-1,3	-8,4	Sicilia	-6,4	-14,1
Friuli Venezia Giulia	-3,0	-7,3	Calabria	-7,8	-12,6
Umbria	-3,6	-6,9	Sardegna	-7,8	-14,2
Marche	-3,9	-8,2	Basilicata	-8,6	-20,3
Piemonte	-3,9	-6,6	Molise	-9,0	-16,6
			Totale Italia	-2,9	-8,5

Contrazioni severe della domanda, di conseguenza, si avranno per il TPL: in media -4,8% di passeggeri con punte del -14% al Sud



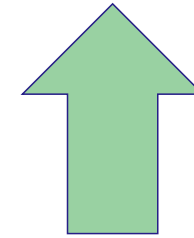
ANM - TPL
NAPOLI



Smart Working

Auto Privata

Invecchiamento Popolazione



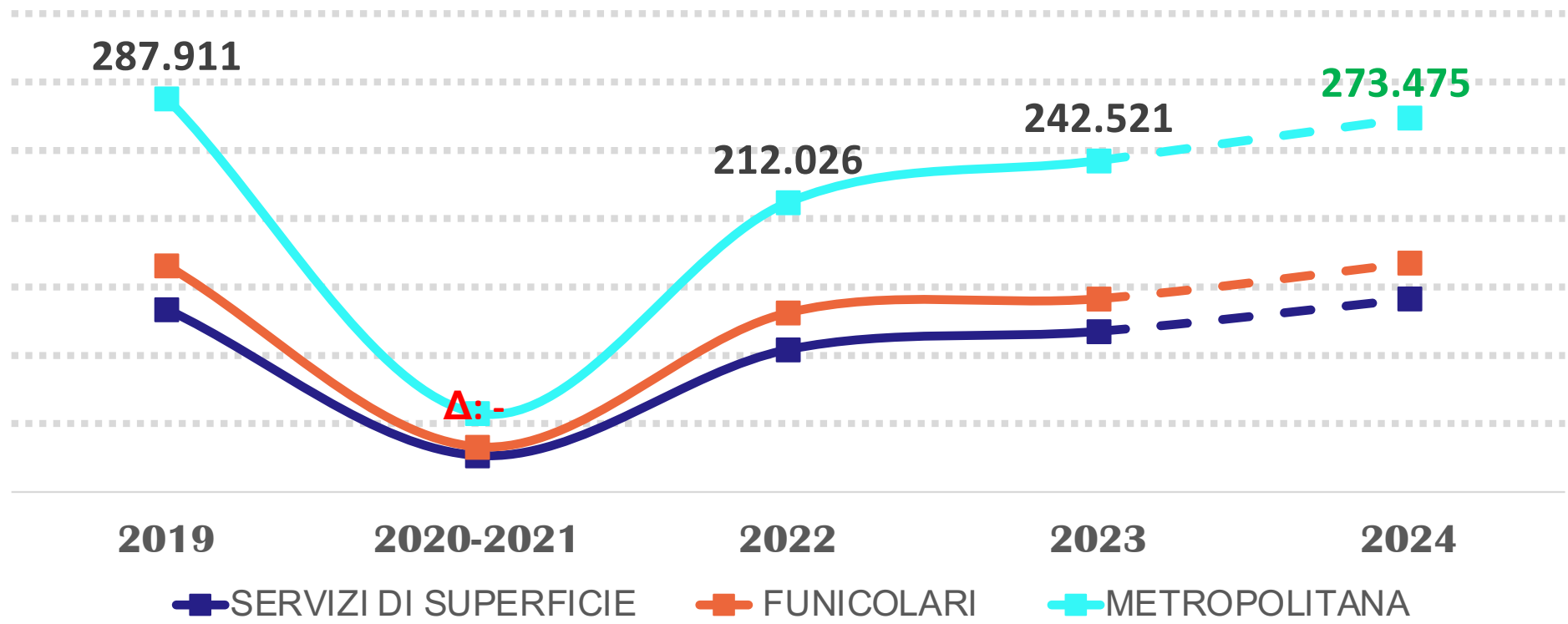
Turismo/Tempo Libero

Intermodalità

Sostenibilità ...vera



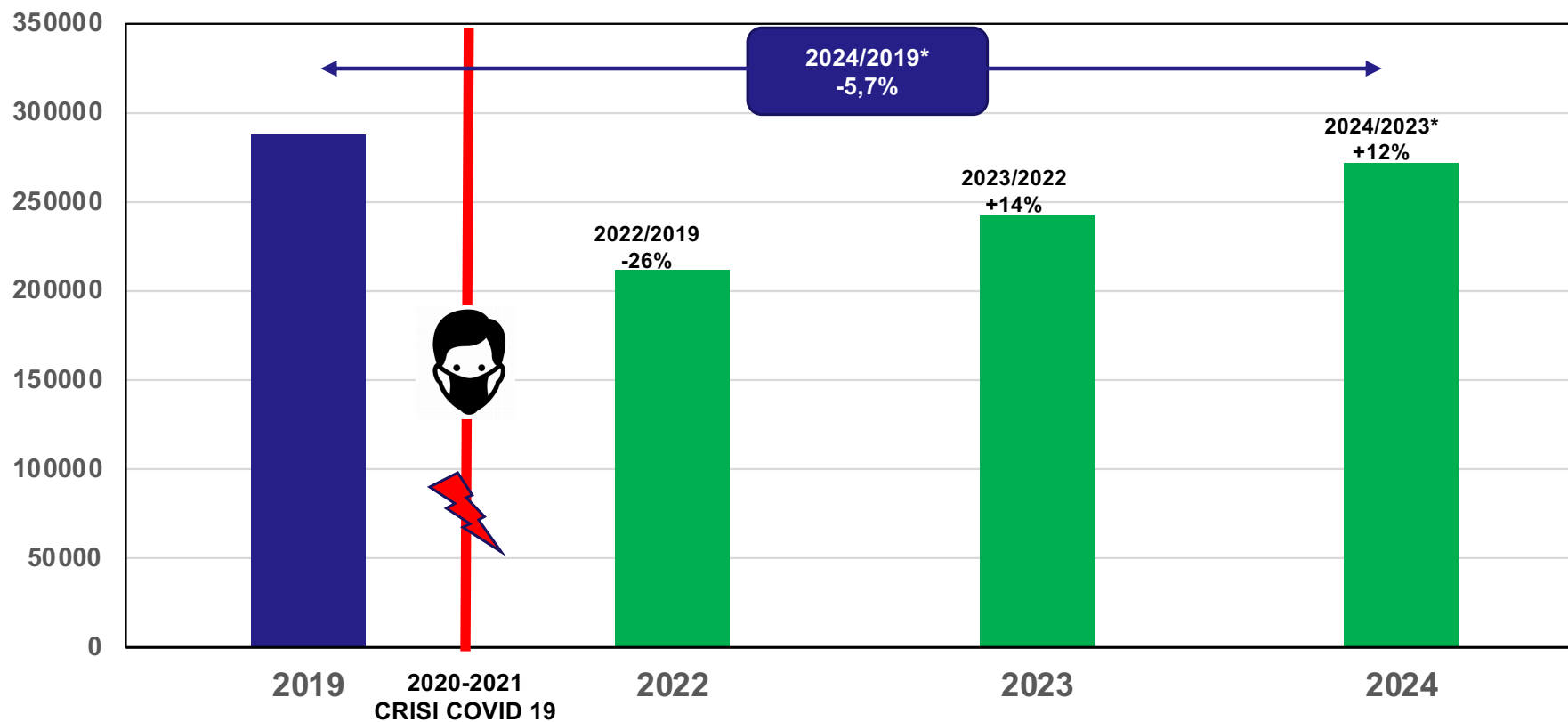
ANM: passeggeri trasportati (giorno medio)



Informazione strettamente confidenziale - Strictly confidential information



PASSEGGERI GIORNO MEDIO FERIALE Sistema ANM (Linea1, Trasporto di Superficie, Funicolari)



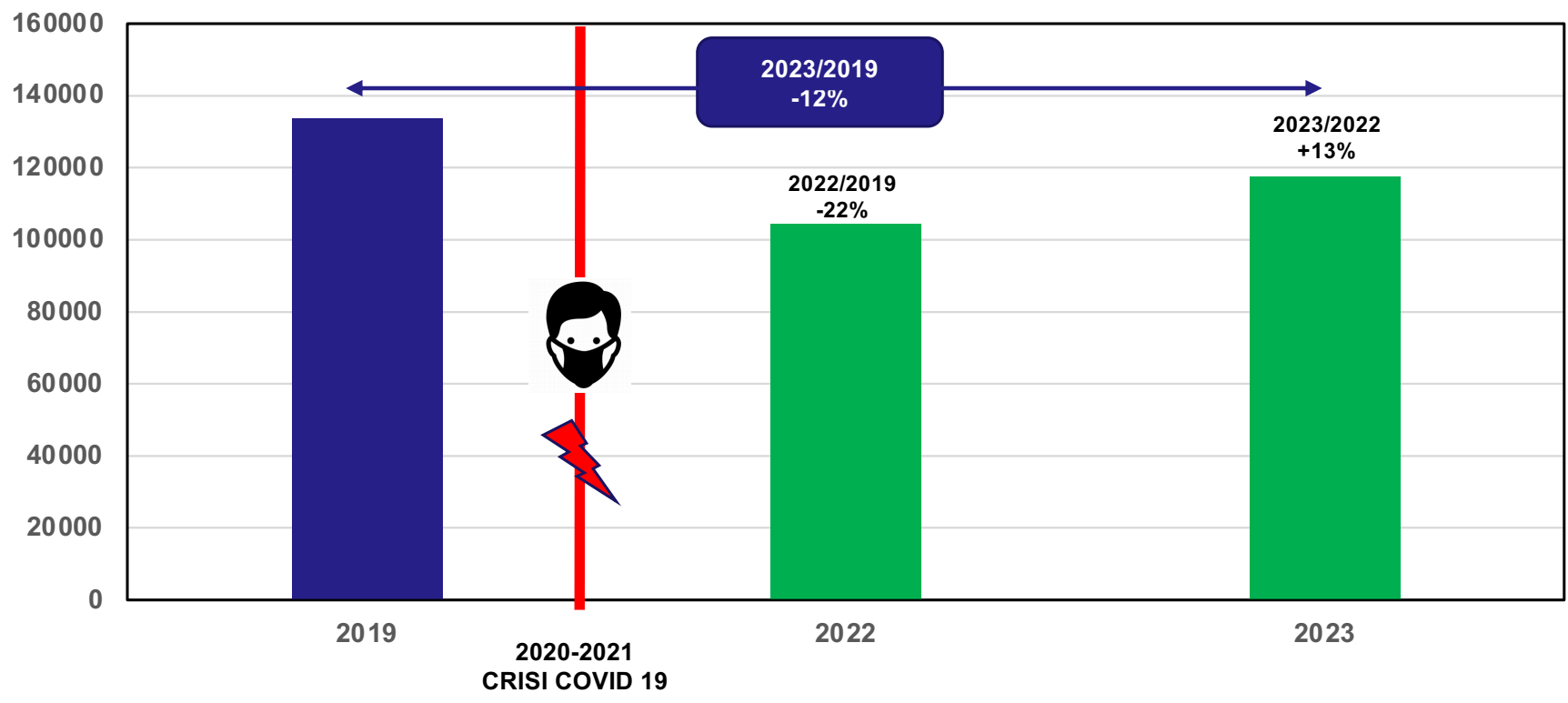
* Stime ANM

Informazione strettamente confidenziale - Strictly confidential information



PASSEGGERI GIORNO MEDIO FERIALE

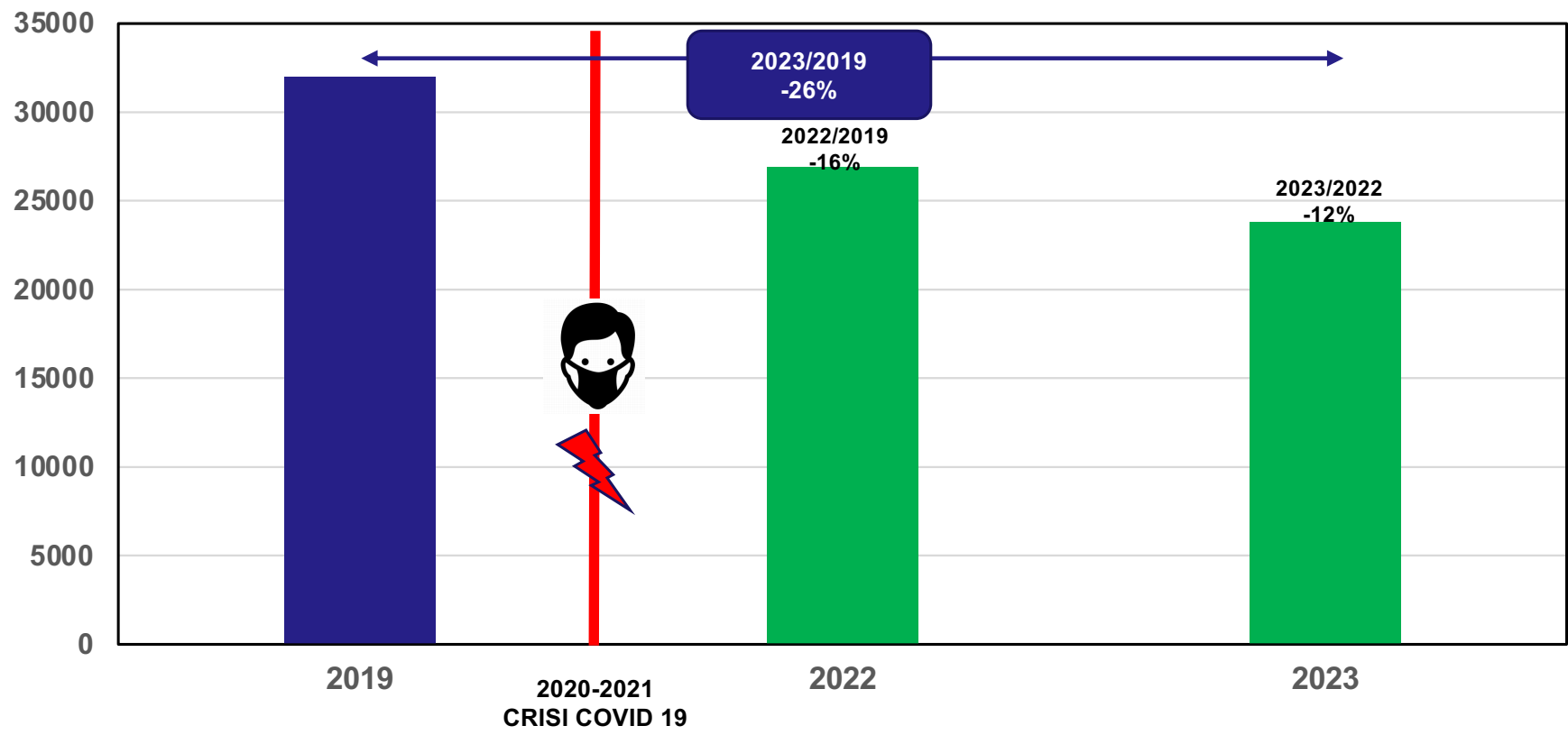
Trasporto di Superficie



Informazione strettamente confidenziale - Strictly confidential information



PASSEGGERI GIORNO MEDIO FERIALE *Funicolari*

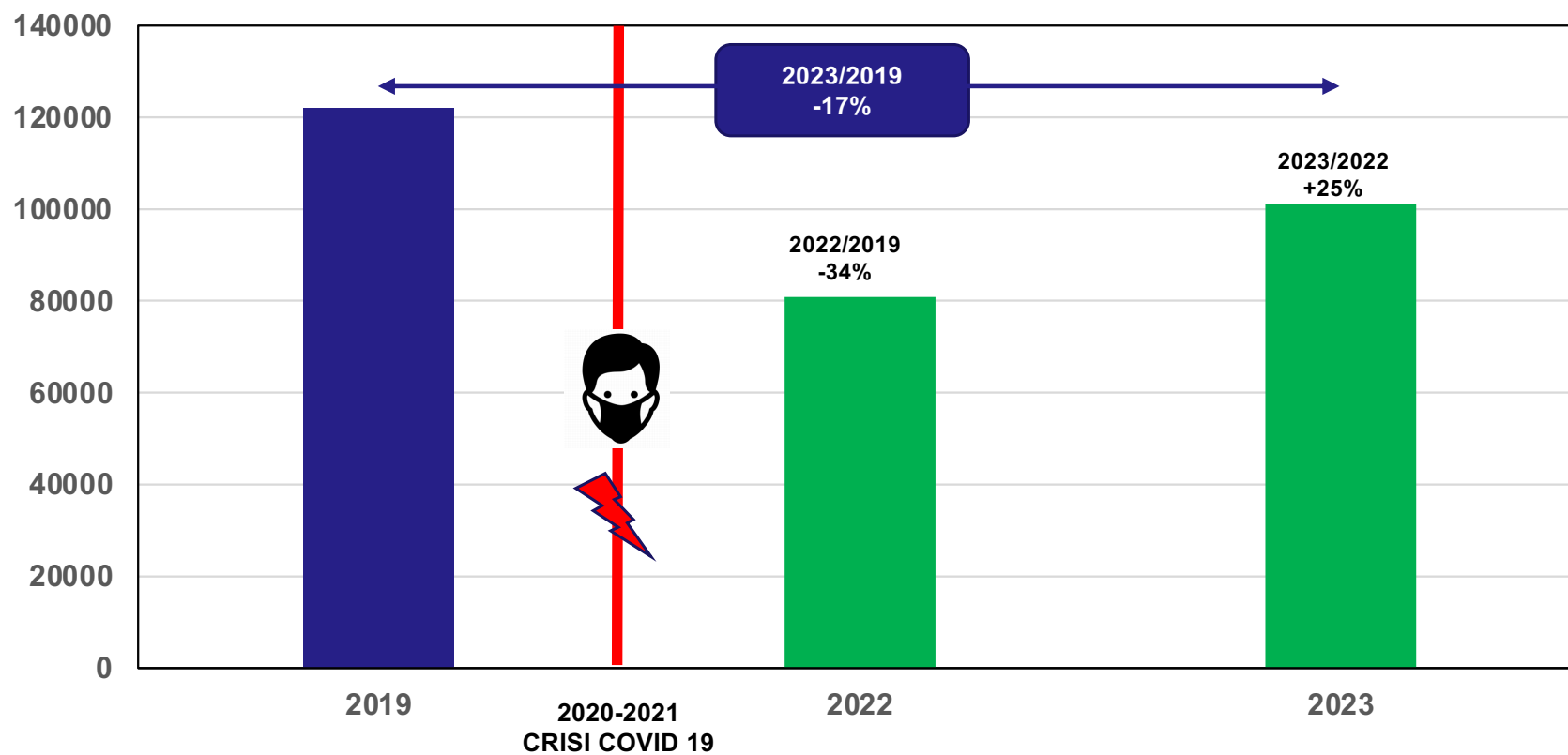


Informazione strettamente confidenziale - Strictly confidential information



PASSEGGERI GIORNO MEDIO FERIALE

Linea 1



Informazione strettamente confidenziale - Strictly confidential information

- 1 Portare a compimento la chiusura dell'anello 1 della Metropolitana**
- 2 Ridurre i tempi di attesa dei mezzi pubblici e della linea 1 della Metropolitana con l'immissione di nuovi treni**
- 3 Completare ed attivare la Linea 6 della Metropolitana ed immettere nuovi treni**
- 4 Realizzare il Deposito della Linea 6**
- 5 Ammodernare e incrementare il parco dei mezzi ANM (treni, tram, bus e filobus) con soluzioni a basso impatto ambientale**
- 6 Realizzazione sistemi di gestione smart degli impianti semaforici, dei flussi di traffico e dei parcheggi.**
- 7 Ripristinare le linee tranviarie**
- 8 Realizzare nuovi parcheggi volti a decongestionare il traffico cittadino**
- 9 Fornire supporto alla Regione Campania in merito al bando dei servizi minimi TPL del Comune di Napoli (Lotto 5)**
- 10 Attuare il riordino dei servizi da affidare all'azienda cittadina di mobilità, in coerenza con il piano di riassetto delle partecipate**



Servizi – Metropolitani – Infrastruttura 2024

Linea 1



- 19 Stazioni
- 1 Deposito
- 1 Sala Operativa

Linea 6



- 9 Stazioni
- 1 Officina
- 1 Sala Operativa



Servizi – Metropolitani – Infrastruttura 2025

Linea 1



Linea 6



24 Stazioni

1 Deposito

2 Sale Operative

9 Stazioni

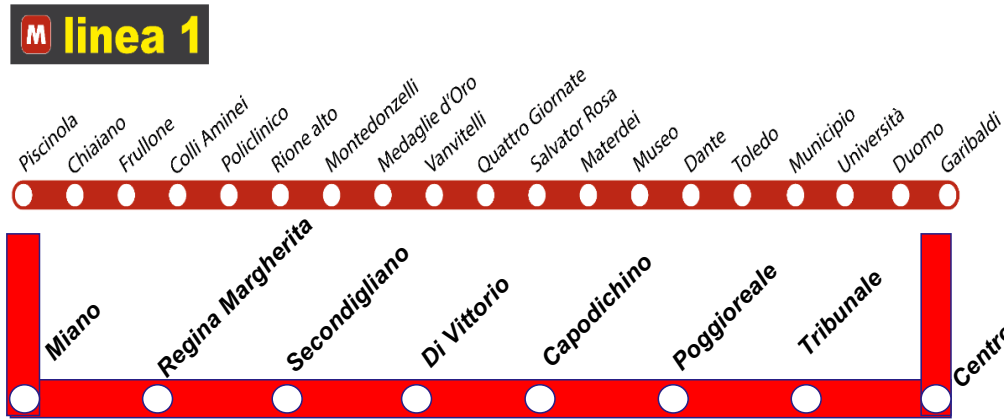
1 Officina

1 Sala Operativa



Servizi – Metropolitani – Infrastruttura 2026

Linea 1



- 27 Stazioni
- 1 Deposito
- 2 Sale Operative

Linea 6



- 9 Stazioni
- 1 Officina
- 1 Sala Operativa



Servizi Metropolitani – Programmazione Treni 2024

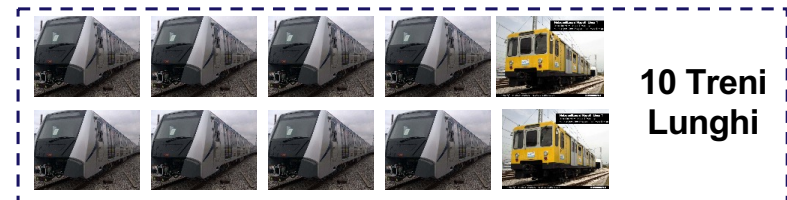
Linea 1

Gennaio – Agosto



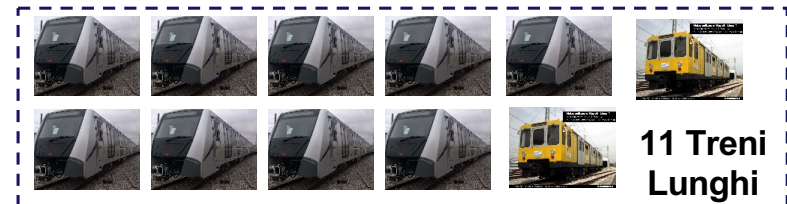
9 Treni Lunghi

Settembre - Ottobre



10 Treni Lunghi

Novembre - Dicembre



11 Treni Lunghi

Linea 6

Luglio - Dicembre



3 Treni



Servizi Metropolitani – Programmazione Treni 2025

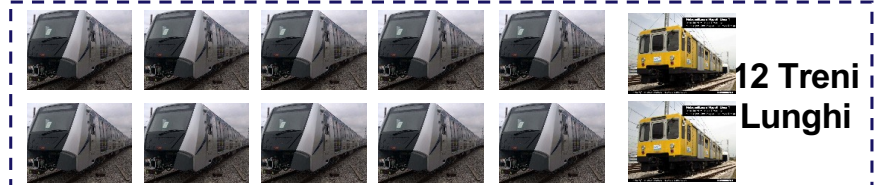
Linea 1

Gennaio – Marzo



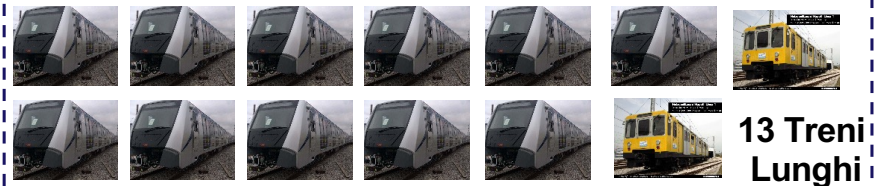
11 Treni Lunghi

Aprile - Giugno



12 Treni Lunghi

Luglio - Dicembre



13 Treni Lunghi

Linea 6

Gennaio - Marzo



3 Treni

Aprile - Dicembre



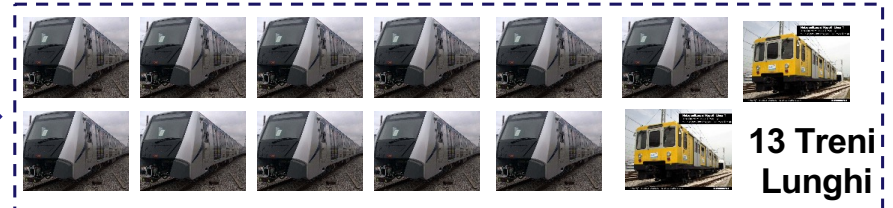
4 Treni



Servizi Metropolitani – Programmazione Treni 2026

Linea 1

Gennaio – Giugno



13 Treni Lunghi

Luglio - Dicembre



14 Treni Lunghi

Linea 6

Gennaio - Dicembre



4 Treni



Apertura del Servizio Metropolitano - 2024

M linea 1

L	6.00	6.20
	22.30	23.05
M	6.00	6.20
	22.30	23.05
M	6.00	6.20
	22.30	23.05
G	6.00	6.20
	22.30	23.05
V	6.00	6.20
	1.00	1.30
S	6.00	6.20
	1.00	1:30
D	6.00	6.20
	22.30	23.05

M linea 6

L	7.30	7.40
	20.20	20.30
M	7.30	7.40
	20.20	20.30
M	7.30	7.40
	20.20	20.30
G	7.30	7.40
	20.20	20.30
V	7.30	7.40
	20.20	20.30
S	7.30	7.40
	20.20	20.30
D	CHIUSO	



Apertura del Servizio Metropolitano - 2025

M linea 1

L	6.00	6.20	
	22.30	23.05	
M	6.00	6.20	
	22.30	23.05	
M	6.00	6.20	
	22.30	23.05	
G	6.00	6.20	
	22.30	23.05	
V	6.00	6.20	
	1.00	1.30	
S	6.00	6.20	
	1.00	1:30	
D	6.00	6.20	
	22.30	23.05	

M linea 6

L	6.00	6.20	
	22.30	23.05	
M	6.00	6.20	
	22.30	23.05	
M	6.00	6.20	
	22.30	23.05	
G	6.00	6.20	
	22.30	23.05	
V	6.00	6.20	
	22.30	23.05	
S	6.00	6.20	
	22.30	23.05	
D	6.00	6.20	
	22.30	23.05	



Apertura del Servizio Metropolitano - 2026

M linea 1

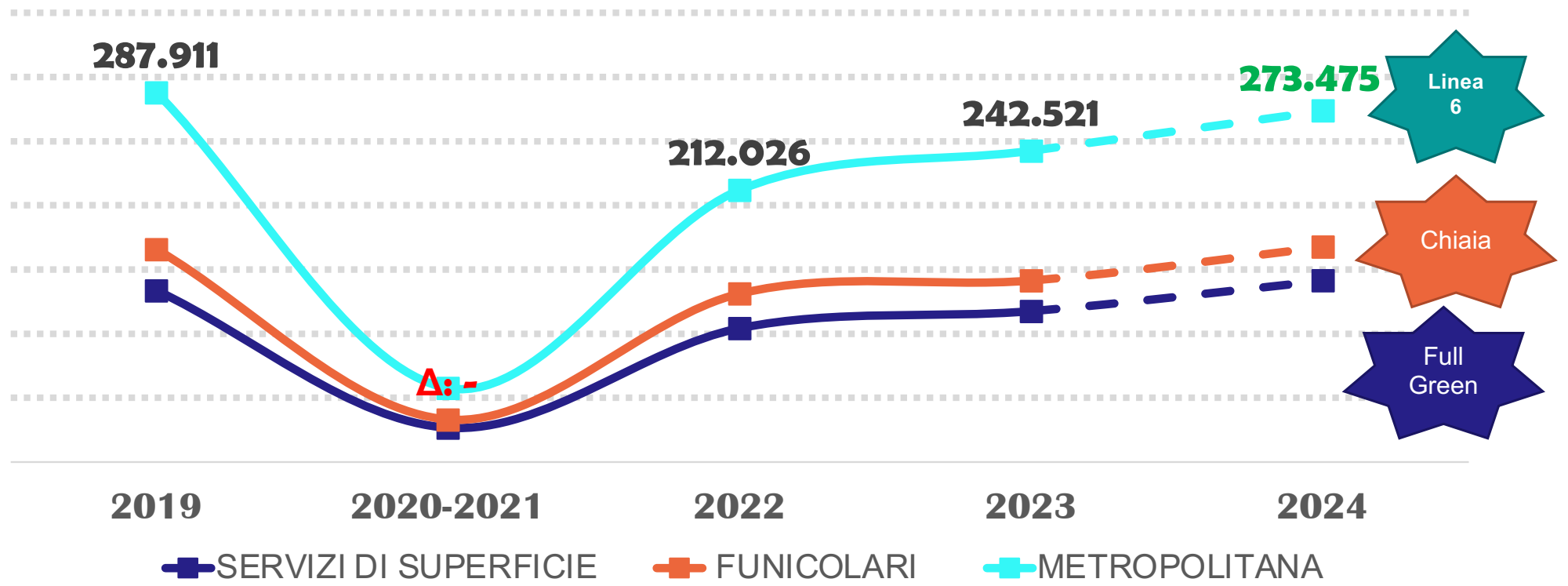
L	6.00	6.20
	22.30	23.05
M	6.00	6.20
	22.30	23.05
M	6.00	6.20
	22.30	23.05
G	6.00	6.20
	22.30	23.05
V	6.00	6.20
	1.00	1.30
S	6.00	6.20
	1.00	1:30
D	6.00	6.20
	22.30	23.05

M linea 6

L	6.00	6.20
	22.30	23.05
M	6.00	6.20
	22.30	23.05
M	6.00	6.20
	22.30	23.05
G	6.00	6.20
	22.30	23.05
V	6.00	6.20
	1.00	1.30
S	6.00	6.20
	1.00	1:30
D	6.00	6.20
	22.30	23.05



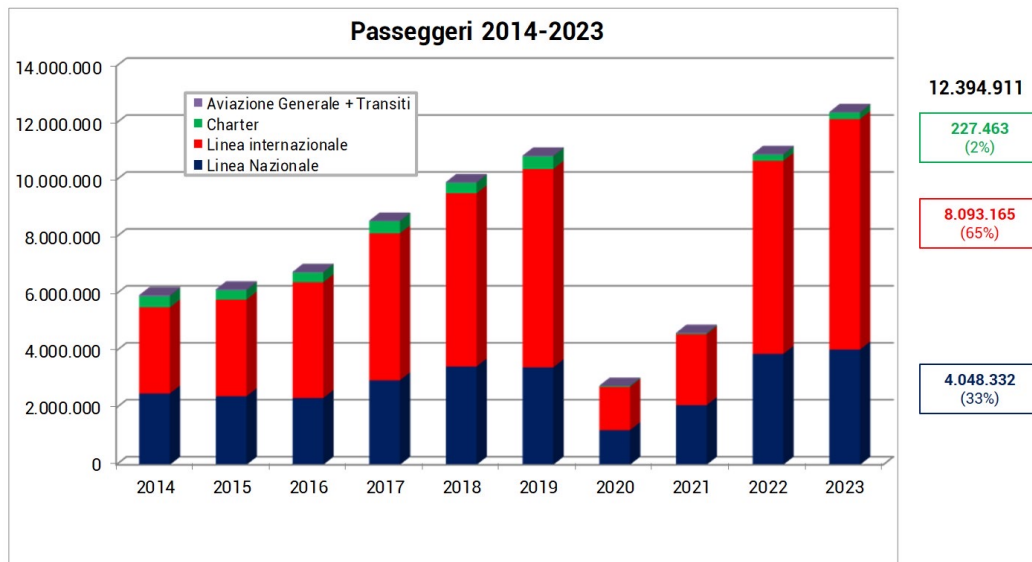
ANM: passeggeri trasportati (giorno medio)



Informazione strettamente confidenziale - Strictly confidential information



Il Turismo: una componente strutturale degli spostamenti giornalieri



Fonte: sito web GESAC

Come semplificare l'utilizzo dei servizi TPL da parte dei turisti?

- Infomobilità multilingua
- Segnaletica da migliorare
- App «user friendly»
- Integrazione tariffaria sì, ma...
- + Titoli di viaggio «su misura»
- + Riconoscibilità dei punti vendita
- + Servizi di sportello
- + Capacità di comunicare «global»

anm

Il Turismo: Un esempio Positivo Monte Echia

anm



150.000 biglietti venduti in meno di due mesi

Informazione strettamente confidenziale - Strictly confidential information