

Istat



22/23
SETTEMBRE
2025

Progetti di ricerca tematica in Istat

Risultati della seconda call

MOBILITA' SOSTENIBILE E RESILIENTE (MOSER)

M. Bailot, A.M. Cecchini, L. Fioroni, **P. Grossi**, S. Osti, V. Quondamstefano, V. Spinella | Istat

Progetto MObilità Sostenibile E Resiliente (MOSER)

Team di progetto

Alessandro Arborea,
Monica Bailot,
Silvia Bruzzone,
Barbara Cagnacci,
Anna Maria Cecchini,
Cristina Cesaroni,
Livia Fioroni,
Simona Lazzaro,
Giuseppe Musolino,
Susi Osti,
Valeria Quondamstefano,
Francesco Paolo Rizzo,
Rosa Anna Sedda,
Valentina Spinella,
Barbara Vallesi



Indice della presentazione

1. Progetto Mobilità Sostenibile E Resiliente (MOSER)
2. Obiettivi del MOSER
3. Articolazione del progetto
4. Metodologia
5. ICMS per dominio nelle 14 città metropolitane
6. ICMS complessivo
7. Risultati e prospettive

Prodotti finali

- Convegno SIEDS (Milano 22-24 maggio 2024)
- Seminario intermedio Laboratorio & Ricerca (Roma 29 maggio 2024)
- XV Conferenza nazionale di statistica (3-4 luglio 2024)
- Convegno AISRE (Torino 4-6 settembre 2024)
- Convegno SIEDS (Roma, 28-30 maggio 2025)
- Ebook “Mobilità sostenibile in Italia” - Piano delle pubblicazioni Istat 2025

1.1 Progetto MObilità Sostenibile E Resiliente (MOSEER)

Analizza

il contesto della mobilità in Italia per i **14 comuni capoluogo di città metropolitana**, nel periodo di riferimento 2016-2022.

Definisce

indicatori robusti e sensibili alle differenze territoriali per analizzare in profondità le dinamiche e i fattori legati alla mobilità sostenibile, in coerenza con le politiche territoriali e gli obiettivi di sviluppo locale.



2. Obiettivi del MOSER



Analizzare il contesto della mobilità urbana contribuendo allo studio delle caratteristiche territoriali per sostenere e accelerare la transizione ecologica e climatica prevista dal **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**



Sviluppare un indice sintetico in grado di misurare fenomeni complessi e multidimensionali, offrendo una lettura dettagliata delle differenze territoriali in termini di mobilità sostenibile



Progettare un sistema di monitoraggio integrato sulle disuguaglianze territoriali, utile alle *policy* di governo nella definizione di strategie mirate, capaci di rispondere alle sfide crescenti poste dall'evoluzione del contesto urbano



Aumentare la conoscenza e sensibilizzare cittadini e istituzioni sui fenomeni legati all'inquinamento atmosferico e acutisco, alla congestione del traffico, all'incidentalità stradale e sulle alternative sostenibili all'uso del mezzo privato di spostamento

Metadati

- ❑ In Italia l'**auto privata** resta protagonista degli spostamenti urbani 
- ❑ Il **trasporto pubblico** registra difficoltà a riprendersi, dopo la drastica riduzione dei passeggeri trasportati a causa delle limitazioni sanitarie a contenimento del contagio da COVID-19. Tra il 2016 e il 2022, nei 14 comuni capoluogo delle città metropolitane, si è osservato un **incremento significativo delle reti filoviarie**
- ❑ In termini di **densità di piste ciclabili**, il Piano Nazionale della Mobilità Ciclistica indica il target di 32 km/100kmq nel 2024. In Italia, nonostante l'incremento nel periodo osservato (da 21,9 km/100kmq a 27,4 km/100kmq), la distanza dall'obiettivo è evidente
- ❑ Il limite giornaliero del **PM10** nell'arco di un anno nei 14 comuni capoluogo delle città metropolitane, nel periodo 2016-2022, è al di sopra dei limiti
- ❑ La **sicurezza stradale** è il problema prioritario per la sanità pubblica, visto l'alto numero di morti e di invalidità permanenti e temporanee registrate 

3. Articolazione del progetto (2016-2022)



Analisi preliminare e costruzione data base su tre macro-aree:

- ❑ **Domanda di mobilità:** motorizzazione privata e trasporto pubblico
- ❑ **Offerta di mobilità:** mobilità dolce, trasporto collettivo e *sharing mobility*
- ❑ **Approfondimenti tematici:** incidentalità stradale, impatti ambientali e caratteristiche territoriali



Definizione dei domini, selezione e analisi delle variabili

- ❑ **Per i cinque domini** della mobilità urbana sostenibile (motorizzazione privata, trasporto pubblico, mobilità attiva e *sharing*, ambiente e territorio, incidentalità stradale)
- ❑ **Per i 14 comuni capoluogo di città metropolitana** (Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo, Messina, Catania e Cagliari)



Elaborazione dell'Indice Composito di Mobilità Sostenibile (ICMS) attraverso la metodologia *Adjusted Mazziotta-Pareto Index (AMPI)*:

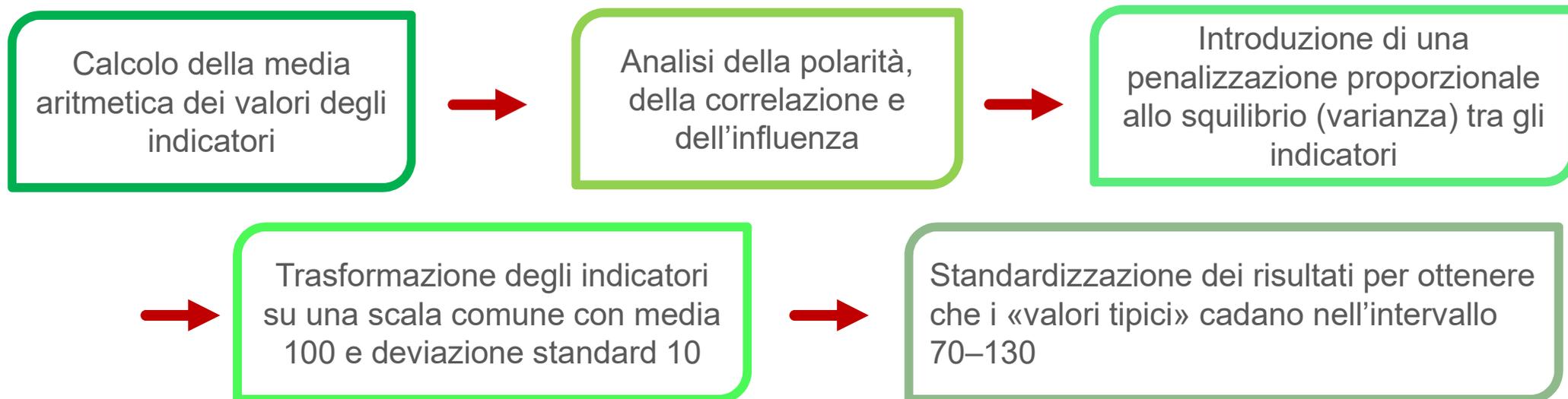
- ❑ consente di sintetizzare e comparare fenomeni complessi e multidimensionali
- ❑ misurare l'evoluzione della mobilità sostenibile, cogliendone le differenze nel tempo e tra territori

4. Metodologia

Per misurare la mobilità sostenibile e resiliente delle aree urbane dei 14 comuni di città metropolitana, relativamente ai 5 domini individuati, nel periodo 2016-2022, si è costruito l'**Indice composito di mobilità sostenibile (ICMS)**, secondo la metodologia dell'**Adjusted Mazziotta-Pareto Index (AMPI)**.

L'**AMPI** permette di misurare fenomeni complessi e multidimensionali e riassumere un insieme di indicatori individuali, consentendo un'analisi 'dinamica' (analisi pluriennale) nello spazio e nel tempo.

Il percorso per costruire l'ICMS:



5. ICMS – Motorizzazione privata

Territorio	2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022	
	ICMS	Rango												
Torino	103,46	5	104,66	6	107,32	5	110,11	5	113,00	5	116,43	5	118,33	5
Milano	104,85	4	107,29	4	109,63	4	112,36	4	114,67	4	117,72	4	120,54	3
Venezia	109,96	2	112,54	2	114,86	2	117,60	2	119,75	2	122,60	2	124,88	2
Genova	102,57	6	104,69	5	106,62	6	108,44	6	110,90	6	114,17	6	116,78	6
Bologna	115,14	1	117,34	1	119,59	1	121,94	1	124,27	1	126,88	1	128,73	1
Firenze	107,52	3	109,66	3	111,23	3	112,79	3	114,96	3	117,97	3	119,95	4
Roma	99,35	8	102,10	8	104,85	8	107,16	8	109,40	7	112,23	7	114,34	7
Napoli	85,83	13	89,18	13	92,01	13	94,71	12	96,52	11	99,02	11	101,10	11
Bari	101,30	7	103,56	7	105,50	7	107,28	7	109,25	8	112,03	8	111,33	8
Reggio Calabria	88,79	12	90,60	12	92,22	12	93,68	13	94,70	13	96,59	13	98,08	13
Palermo	93,50	9	95,53	9	97,28	9	98,83	9	100,03	9	101,94	9	103,71	9
Messina	89,84	11	91,63	11	93,20	11	94,88	11	95,82	12	97,51	12	99,21	12
Catania	78,54	14	80,67	14	82,15	14	83,07	14	84,50	14	86,58	14	87,99	14
Cagliari	90,69	10	92,49	10	94,19	10	95,85	10	97,32	10	99,73	10	101,49	10
ITALIA	100,00		102,15		104,08		106,02		107,84		110,32		112,26	



- tasso di motorizzazione per autovetture (veicoli circolanti per mille abitanti) -
- autovetture a basse emissioni circolanti (percentuale sul totale delle auto circolanti) -
- autovetture Euro 4 o inferiori circolanti (percentuale sul totale delle auto circolanti) +
- indice del potenziale inquinante (percentuale fra le autovetture circolanti ad alto e medio potenziale inquinante sulle autovetture a basso potenziale inquinante) -

5. ICMS – Motorizzazione privata



I valori dell'ICMS per l'Italia sono aumentati nel periodo considerato (112,26 nel 2022); ciò significa che le politiche a sostegno della motorizzazione verde hanno avuto effetto e che la mobilità sostenibile è migliorata nel tempo.



Bologna ha registrato i valori più alti di AMPI (115,13 nel 2016 e 128,73 nel 2022), seguita da **Venezia**.



Catania, nonostante un lieve miglioramento nel periodo considerato, si colloca sempre all'ultimo posto, con valori AMPI compresi tra 78,54 (2016) e 87,99 (2022).

5. ICMS – Trasporto pubblico

Territorio	2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022	
	ICMS	Rango												
Torino	108,21	6	108,57	5	106,77	6	108,97	5	103,33	5	100,74	7	103,39	7
Milano	120,38	2	121,79	2	121,85	2	123,33	2	112,70	2	119,73	2	120,28	2
Venice	126,48	1	126,62	1	126,37	1	126,66	1	119,55	1	123,37	1	124,50	1
Genova	105,14	8	105,47	7	104,74	7	105,29	7	99,67	8	100,49	8	102,01	8
Bologna	105,56	7	105,10	8	104,70	8	104,60	8	101,23	7	102,84	6	103,91	6
Firenze	108,57	5	109,18	4	111,16	3	112,32	3	107,50	4	110,02	4	110,81	3
Roma	110,78	3	108,33	6	107,20	5	107,63	6	102,76	6	105,36	5	105,72	5
Napoli	88,59	11	91,57	11	93,06	11	88,97	11	86,66	12	87,68	12	86,94	13
Bari	95,31	9	93,89	9	94,55	9	94,78	9	93,21	9	93,61	9	93,47	9
Reggio Calabria	88,49	12	88,64	12	88,06	12	87,92	12	88,23	11	88,42	11	88,59	12
Palermo	86,68	13	87,36	14	87,16	14	86,85	13	85,73	14	85,47	14	86,42	14
Messina	85,16	14	87,57	13	87,50	13	85,99	14	86,58	13	87,26	13	88,89	11
Catania	92,11	10	93,49	10	93,95	10	94,06	10	92,07	10	92,76	10	90,88	10
Cagliari	109,09	4	109,51	3	109,61	4	111,38	4	108,20	3	110,48	3	110,26	4
ITALY	100,00		99,99		99,87		100,03		96,74		98,28		98,83	



- domanda di trasporto pubblico locale (passeggeri annui per abitante) +
- disponibilità di autobus per il trasporto pubblico locale (veicoli per 100 mila abitanti) +
- posti-km complessivi offerti dal trasporto pubblico locale (valori per abitante) +

5. ICMS – Trasporto pubblico



Nel periodo considerato, **Venezia** ha registrato i valori più alti di AMPI; il minimo è stato rilevato nel 2020 (119,55) a causa della pandemia di Covid-19, mentre il massimo nel 2019 (126,66).



Messina, che nel 2016 si trovava all'ultimo posto con un valore AMPI pari a 85,16, mostra un lieve miglioramento nell'intervallo temporale analizzato. ↑



Dal 2017, invece, è **Palermo** la città con il valore più basso di AMPI (87,36), che è ulteriormente diminuito nel 2021 (85,47), per poi risalire leggermente nel 2022 (86,42).

5. ICMS – Mobilità attiva e *sharing*

Territorio	2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022	
	ICMS	Rango												
Torino	118,82	2	128,59	3	126,38	3	124,57	3	122,86	4	125,06	3	132,74	2
Milano	128,30	1	140,58	1	144,96	1	141,12	1	144,38	1	143,77	1	149,43	1
Venezia	98,32	7	98,38	9	99,15	8	99,37	8	104,76	5	104,96	6	105,17	6
Genova	94,39	11	95,07	11	95,03	12	95,34	11	96,02	10	97,78	9	98,45	9
Bologna	104,45	4	104,54	4	116,54	4	120,03	4	124,28	3	127,13	2	128,44	3
Firenze	115,77	3	129,99	2	130,42	2	132,43	2	133,84	2	119,30	4	126,52	4
Roma	101,07	5	102,07	5	103,21	5	104,24	5	104,06	7	107,48	5	108,40	5
Napoli	95,39	10	94,89	12	95,31	11	95,22	12	95,58	11	96,74	10	96,75	12
Bari	96,83	9	96,69	10	95,97	10	96,33	10	96,51	9	96,51	11	97,28	10
Reggio Calabria	93,45	14	93,66	14	94,21	14	95,02	13	95,32	13	95,59	12	94,57	13
Palermo	98,41	6	99,20	7	99,48	7	99,71	7	100,01	8	99,70	8	100,22	8
Messina	93,78	12	93,78	13	94,56	13	94,56	14	94,56	14	94,73	14	93,78	14
Catania	93,72	13	98,71	8	97,56	9	96,61	9	95,36	12	95,47	13	97,16	11
Cagliari	97,57	8	99,57	6	101,13	6	102,76	6	104,74	6	103,80	7	104,79	7
ITALY	100,00		102,00		103,22		102,85		102,87		103,33		104,74	



- densità di piste ciclabili (km per 100 km² di superficie) +
- disponibilità di veicoli dei servizi di *car sharing* (veicoli per 10 mila abitanti) +
- disponibilità di veicoli dei servizi di *bike sharing* (veicoli per 10 mila abitanti) +

5. ICMS – Mobilità attiva e *sharing*



I valori dell'**AMPI** per l'Italia sono aumentati nel periodo considerato (104,74 nel 2022); ciò indica che le politiche a sostegno della mobilità attiva e della sharing mobility hanno prodotto effetti positivi nel tempo



Torino, Milano, Bologna, Firenze e Roma si collocano stabilmente sopra quota 100 nel periodo analizzato



Milano registra il valore più alto di AMPI (149,43 nel 2022)



Messina, invece, occupa l'ultimo posto dal 2019 al 2022

5. ICMS – Ambiente e territorio

Territorio	2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022	
	ICMS	Rango												
Torino	73,17	13	72,95	13	73,45	13	73,62	12	73,60	13	73,87	13	73,73	13
Milano	73,80	12	73,70	12	73,61	12	73,60	13	73,67	12	73,88	12	74,04	12
Venezia	107,47	3	107,36	3	107,88	3	108,41	3	108,20	3	109,06	3	109,47	3
Genova	100,90	4	100,93	4	101,47	4	101,58	4	101,59	4	101,92	4	101,96	4
Bologna	92,48	7	92,36	7	92,87	6	92,75	6	92,80	6	92,96	6	92,98	6
Firenze	89,10	9	89,26	9	89,23	9	89,67	9	89,75	9	90,12	9	90,32	9
Roma	94,76	5	94,80	5	94,84	5	94,99	5	94,92	5	95,18	5	95,12	5
Napoli	67,11	14	67,03	14	66,97	14	66,94	14	67,12	14	67,25	14	67,18	14
Bari	78,93	11	78,90	11	78,90	11	78,76	11	78,75	11	78,88	11	78,92	11
Reggio di Calabria	111,82	1	112,04	1	112,07	1	111,96	1	112,63	1	112,40	2	112,52	1
Palermo	82,54	10	82,60	10	82,57	10	82,68	10	82,71	10	82,87	10	82,77	10
Messina	90,76	8	90,85	8	90,89	8	90,88	8	90,95	8	91,01	8	91,03	8
Catania	93,03	6	92,88	6	92,78	7	92,65	7	92,49	7	91,87	7	92,10	7
Cagliari	110,79	2	111,02	2	111,45	2	111,01	2	111,86	2	113,89	1	111,05	2
ITALIA	100,00		100,33		100,92		101,85		104,13		101,86		100,81	



- valore più elevato della concentrazione media annua di PM10 per il monitoraggio della qualità dell'aria -
- disponibilità di verde urbano (m² per abitante) +
- consumo di suolo (percentuale di superficie artificiale complessiva rispetto alla superficie totale) -

5. ICMS – Ambiente e territorio



Reggio di Calabria registra i più alti livelli di ICMS con bassa concentrazione di PM10, alta disponibilità di verde urbano e basso consumo di suolo conquistando la prima posizione, mantenendola negli anni 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 e 2022, cedendola a **Cagliari** soltanto nel 2021



Napoli, dal 2016 al 2022, registra i più bassi livelli di ICMS con alta concentrazione di PM10, bassa disponibilità di verde urbano e alto consumo di suolo

5. ICMS – Incidentalità stradale

Territorio	2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022	
	ICMS	Rango												
Torino	109,23	4	106,62	6	107,14	7	108,65	6	117,13	5	112,44	5	108,76	6
Milano	84,65	12	88,27	12	89,22	12	92,03	12	107,48	10	95,74	12	93,38	11
Venezia	118,07	2	118,01	2	119,03	1	120,64	1	121,82	2	120,85	1	117,22	3
Genova	83,66	14	79,48	14	69,39	14	83,41	14	87,94	14	83,83	14	85,19	14
Bologna	97,94	10	97,41	10	93,95	10	97,78	10	106,42	11	98,75	10	92,60	12
Firenze	84,13	13	85,70	13	87,02	13	90,35	13	104,28	12	94,81	13	86,16	13
Roma	97,94	11	99,69	9	100,78	9	101,80	8	110,42	8	103,62	8	97,99	8
Napoli	118,54	1	119,19	1	118,31	2	118,54	2	121,02	3	117,61	3	118,67	2
Bari	98,97	8	96,58	11	93,27	11	94,42	11	103,04	13	97,12	11	97,04	10
Reggio Calabria	113,23	3	117,93	3	117,00	3	115,80	3	124,07	1	120,75	2	120,69	1
Palermo	109,14	5	109,75	4	112,25	4	112,60	4	119,17	4	117,57	4	115,17	4
Messina	105,83	6	108,60	5	109,77	5	108,23	7	114,81	7	105,06	7	104,36	7
Catania	98,93	9	101,50	8	101,31	8	101,16	9	108,28	9	102,11	9	97,35	9
Cagliari	103,69	7	105,07	7	107,66	6	109,57	5	115,90	6	110,02	6	109,96	5
ITALIA	100,00		100,47		100,86		102,08		110,96		104,94		101,94	

SAFETY FIRST



SAFETY FIRST

SAFETY FIRST

- tasso di incidentalità (100 mila abitanti) -
- tasso di mortalità (100 mila abitanti) -
- tasso di lesività (100 mila abitanti) -
- costo sociale pro capite (costo medio umano per ferito e decesso) -

5. ICMS – Incidentalità stradale



SAFETY FIRST

Con livelli alti di ICMS, corrispondenti ad una minore incidenza dell'incidentalità stradale: **Venezia** (anni 2018, 2019 e 2021), **Napoli** (anni 2016, 2017) e **Reggio di Calabria** (anno 2020) si distinguono come i comuni capoluogo con l'incidentalità più contenuta. Si precisa che i dati fanno riferimento agli eventi denunciati



Genova, dal 2016 al 2022, registra i più bassi livelli di ICMS, corrispondenti ai rischi più elevati, con un pesante impatto economico e un elevato indice di pericolosità all'incidentalità stradale. Il livello dell'indicatore più basso in assoluto, è registrato nel 2018, anno in cui si verificò il crollo del ponte Morandi che provocò 43 morti (14 agosto 2018)

6. ICMS complessivo

Territorio	2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022	
	ICMS	Rango												
Torino	100,23	5	101,22	5	101,41	7	102,48	7	103,13	7	102,73	7	103,83	7
Milano	98,23	7	101,05	7	102,11	5	103,35	5	106,00	5	105,08	5	105,56	4
Venezia	111,24	1	111,78	1	112,69	1	113,73	1	114,40	1	115,67	1	115,71	1
Genova	96,72	9	96,19	9	93,51	11	98,02	9	98,66	9	98,69	9	99,87	9,00
Bologna	102,55	2	102,66	3	104,37	3	106,14	2	108,35	2	107,80	2	106,92	3
Firenze	99,54	6	102,31	4	103,37	4	105,12	4	108,17	3	105,10	4	104,36	5
Roma	100,49	4	101,21	6	102,00	6	102,96	6	104,02	6	104,48	6	103,85	6
Napoli	88,06	14	89,39	14	90,29	14	89,96	14	90,14	14	90,78	14	91,08	14
Bari	93,60	10	93,21	12	92,86	13	93,44	12	95,05	12	94,47	12	94,49	12
Reggio Calabria	97,92	8	99,14	8	99,38	8	99,69	8	101,28	8	101,37	8	101,52	8
Palermo	93,13	11	93,94	10	94,63	9	94,97	10	95,81	10	95,90	10	96,23	10
Messina	92,56	12	93,92	11	94,56	10	94,33	11	95,57	11	94,73	11	95,12	11
Catania	90,76	13	92,90	13	93,11	12	93,13	13	93,90	13	93,48	13	92,95	13
Cagliari	101,83	3	103,08	2	104,42	2	105,77	3	107,23	4	107,34	3	107,38	2
ITALIA	100,00		100,98		101,76		102,53		104,29		103,60		103,50	



6. ICMS complessivo



Venezia risulta essere il comune capoluogo di città metropolitana con la mobilità più sostenibile, presentando il livello più alto di ICMS in tutti gli anni di analisi: dal 2016 al 2022 l'ICMS è costantemente aumentato, passando da 111,24 a 115,71



Bologna, che si distingue come città all'avanguardia nella promozione della mobilità sostenibile, presenta un aumento del valore ICMS dal 2016 in poi, con un picco pari a 108,35, nel 2020



Napoli si colloca, in tutti gli anni considerati, all'ultima posizione, con un valore ICMS di 88,06 nel 2016 e di 91,08 nel 2022. **Catania** occupa sempre la penultima posizione

7.1 Risultati e prospettive

L'**ICMS** si configura come uno strumento **strategico** per individuare i **filoni di intervento** attuabili per una mobilità urbana più sostenibile e resiliente, quali:

- ❑ **istituire zone a traffico limitato** per i veicoli privati, in relazione alla tipologia di alimentazione e contestualmente incentivare il ricambio dei veicoli circolanti più inquinanti
- ❑ **intensificare l'offerta di trasporto pubblico locale** (es: potenziando sistemi su ferro, rinnovando le flotte di autobus e promuovendo la loro elettrificazione)
- ❑ **favorire lo sviluppo della mobilità attiva** (es: ampliamento piste ciclabili, riorganizzazione degli spazi urbani e sviluppo della mobilità condivisa)
- ❑ **migliorare la qualità dell'aria**, intervenendo su emissioni inquinanti, verde urbano e consumo del suolo
- ❑ **investire sulla sicurezza stradale**, affrontando una delle principali emergenze sanitarie legate al numero elevato di vittime e di persone con invalidità permanenti e temporanee

7.2 Risultati e prospettive

In Italia, negli ultimi anni, **l'interesse verso le tematiche della mobilità sostenibile è in crescita**, alimentato dalle preoccupazioni per i cambiamenti climatici e dalla urgenza di ridurre la congestione urbana e l'inquinamento.

L'articolazione del MOSER in tre fasi ha permesso di effettuare

- ❑ una prima analisi descrittiva per macroaree,
- ❑ un'analisi nel tempo e nello spazio dei 14 comuni capoluogo di città metropolitana finalizzata a una lettura trasversale, per un confronto tra comuni più sostenibili e meno sostenibili,
- ❑ una fase di sintesi (ICMS) in grado di rappresentare le tendenze e le disuguaglianze territoriali per rango.

Nel complesso, in Italia, si osserva un **miglioramento generalizzato**, nonostante il permanere di una chiara **dicotomia geografica a due velocità**:

- ❑ **le città metropolitane del Nord e del Centro** guidano la transizione verso la mobilità sostenibile,
- ❑ **quelle del Sud e delle Isole**, pur mostrando alcuni segnali di miglioramento, si collocano generalmente in posizioni più arretrate,
- ❑ le disparità evidenziano la necessità di politiche mirate e investimenti specifici per ridurre il divario e promuovere una mobilità più equa e sostenibile su tutto il territorio nazionale.

7.3 Risultati e prospettive

- ❑ Il modello di confronto così ottenuto consente l'individuazione delle **aree in cui è necessario estendere le buone pratiche**, mutuabili su scala più ampia.
- ❑ **L'analisi non è esaustiva**, in quanto la selezione delle variabili utili alla misurazione della mobilità sostenibile sul territorio sconta la **mancanza di informazioni dettagliate sulle abitudini di pendolarismo delle persone**, ovvero sul mezzo di trasporto utilizzato, all'ora di uscita e al tempo impiegato, nonché sulle motivazioni dello spostamento.
- ❑ Si auspica che le analisi e gli approfondimenti realizzati attraverso il MOSER costituiscano una **base di partenza oggettiva e indipendente nello studio della mobilità sostenibile e resiliente, basata sui dati ufficiali disponibili**.
- ❑ Attraverso **l'educazione, la promozione di politiche pubbliche e la collaborazione con governi locali e stakeholder** è possibile favorire un impegno collettivo verso un ambiente più verde e resiliente.
- ❑ **Le prospettive di ricerca** vanno nella direzione di una maggiore e migliore conoscenza dei fenomeni legati alla mobilità e nell'aggiornamento delle informazioni raccolte dal progetto MOSER, ovvero verso un modello di monitoraggio sistemico degli indicatori di mobilità sostenibile, con l'intenzione di contribuire a garantire alle generazioni future una qualità della vita non inferiore a quella attuale.



Grazie per l'attenzione

PATRIZIA GROSSI mobilitymanager@istat.it