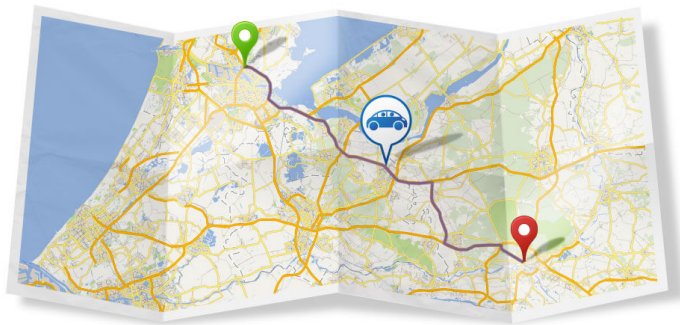




Beria P., Bertolin A. (2016)
IL *CARPOOLING* IN ITALIA:
ANALISI DELL'OFFERTA

IL *CARPOOLING* IN ITALIA: ANALISI DELL'OFFERTA



LABORATORIO DI POLITICA DEI TRASPORTI
TRASPOL
RESEARCH CENTER ON TRANSPORT POLICY

Paolo Beria

Alberto Bertolin

Dipartimento di
Architettura e Studi Urbani
Politecnico di Milano
Milano, Italia



Beria P., Bertolin A. (2016)
IL *CARPOOLING* IN ITALIA:
ANALISI DELL'OFFERTA



TRASPOL report 2/16

IL *CARPOOLING* IN ITALIA: ANALISI DELL'OFFERTA



Il report è scaricabile gratuitamente al seguente link:

<http://www.traspol.polimi.it/eventi-traspol-presentazione-del-rapporto-il-carpooling-in-italia-analisi-dellofferta/>

Oppure scansionando il questo QR code



Si prega inoltre di utilizzare questa dicitura per le citazioni del report:

Beria P., Bertolin A. (2016). *Il Carpooling in Italia: Analisi dell'Offerta*. TRASPOL Report 2/2016. Milano, Italy.





CONTENUTI

- Il campione BlaBlaCar.it
- Conducenti e passaggi offerti
- Viaggi pro-capite e distanze percorse
- Flussi generati ed attratti
- Conclusioni



Il campione BlaBlaCar.it Caratteristiche

Il campione di spostamenti raccolti direttamente dalla piattaforma *BlaBlaCar.it* copre un periodo di **81 giorni** non continui tra Marzo e Novembre 2015.

Il dato si riferisce alle informazioni pubblicamente accessibili sia sui singoli viaggi postati dagli utenti (**luogo ed ora di partenza/arrivo, eventuali tappe intermedie e contributo alle spese di viaggio**) che sul profilo dei conducenti (**età ed identificativo univoco ed anonimo del profilo**).

The screenshot shows the BlaBlaCar search results page for trips starting in Milan. The interface includes a search bar, filters for date, price, and driver experience, and a list of available trips. Annotations highlight specific data points:

- Dati sul conducente**: Points to the driver profile information, including name, age, and photo.
- Dati sul singolo viaggio**: Points to the trip details, including departure time, route, price, and number of seats.

Driver	Age	Experience	Departure	Route	Price	Seats
Laurentiu E	28	Ottimo prezzo	Oggi - 21:20	Milano → Parma	4 €	1
Matteo G	28	Ottimo prezzo	Oggi - 12:40	Milano → Torino	5 €	1
Bethsy D	43	360 amici	Oggi - 12:00	Milano → Tolone	30 €	3
Matteo G	28		Oggi ~12:40	Ferrovia → Milano → Torino	5 €	2
Diego B	43	Ambasciatore, 4,3/5 - 21 feedback	Oggi ~12:50	Marano Vicentino → Milano → Ampuis	30 €	2



Per ogni record sono disponibili una serie di informazioni di base

Conducente										
bbc_id	Nome	Cognome	Sesso	Età	survey_id					
XXXXXXXXXXXXXXXX	Mario	R	M	42	2015-04-pasqua					

											Viaggio
id	ISTAT Orig	Comune Orig	IATA Orig	ISTAT Dest	Comune Dest	IATA Dest	Data	Ora	Distanza Km	Prezzo	
XXXXXXX	10025	Genova		16150	Orio al Serio	BGY	28/05/15	10:00	150,45	13	

A cui sono stati associati altri attributi quali:

- ✓ Il **sex** del conducente (ricostruito a partire dal nome);
- ✓ I **comuni di origine e destinazione** del viaggio (Codice ISTAT 2011);
- ✓ la **distanza** (in linea d'aria tra comuni);
- ✓ l'eventuale **codice identificativo degli aeroporti** (IATA) qualora il viaggio prevedesse tali luoghi come punto di origine, destinazione o tappa intermedia dell'itinerario.

Le elaborazioni e le considerazioni che seguono si riferiscono al campione BlaBlaCar e non al *Carpooling* in senso lato.



CONTENUTI

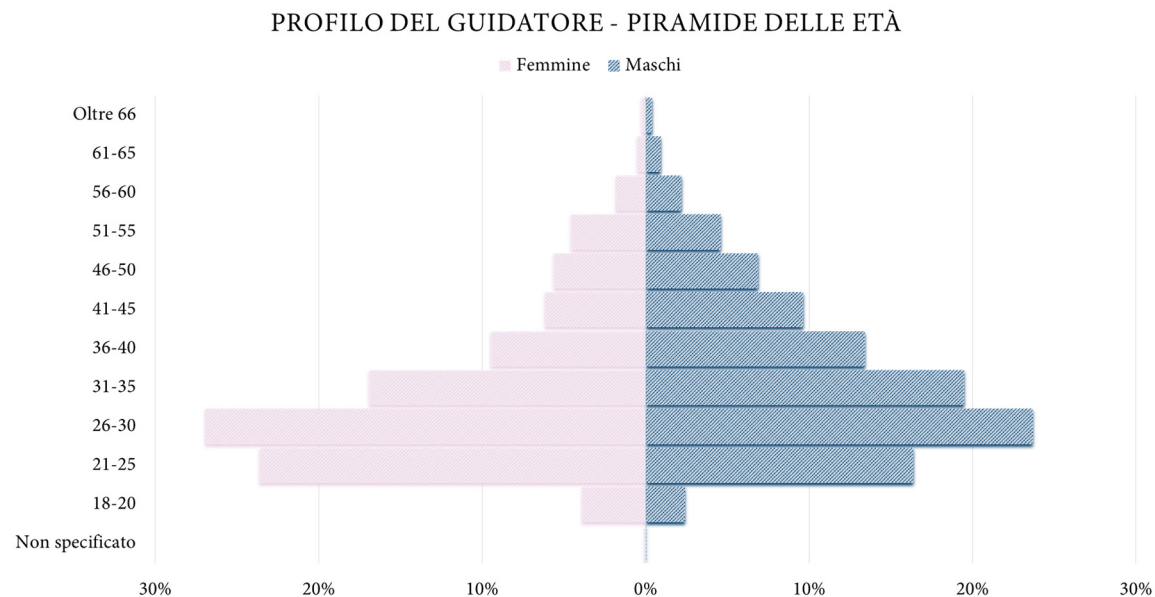
- Il campione BlaBlaCar.it
- Conducenti e passaggi offerti
- Viaggi pro-capite e distanze percorse
- Flussi generati ed attratti
- Conclusioni



La ripartizione tra sessi dei **conducenti** evidenzia come più dell'**80%** di questi sia rappresentato dal **genere maschile** (esclusi i «viaggi rosa»).

Più equilibrato è invece il valore se si guarda all'**intera community**, cioè conducenti e passeggeri (**45% donne** e **55% uomini**).

Le fasce d'età più rappresentate dei **conducenti**, per entrambi i sessi, sono quelle **tra i 26 ed i 35 anni**.





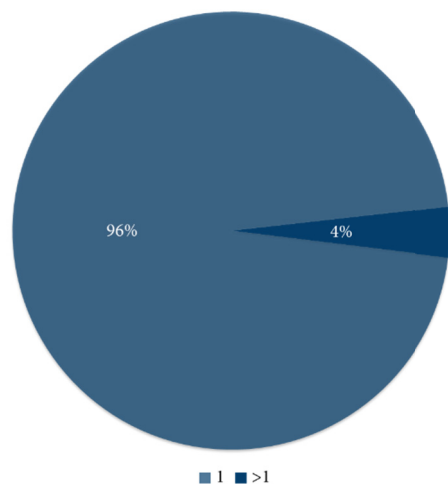
Conducenti e passaggi offerti

Numero di viaggi medi settimanali

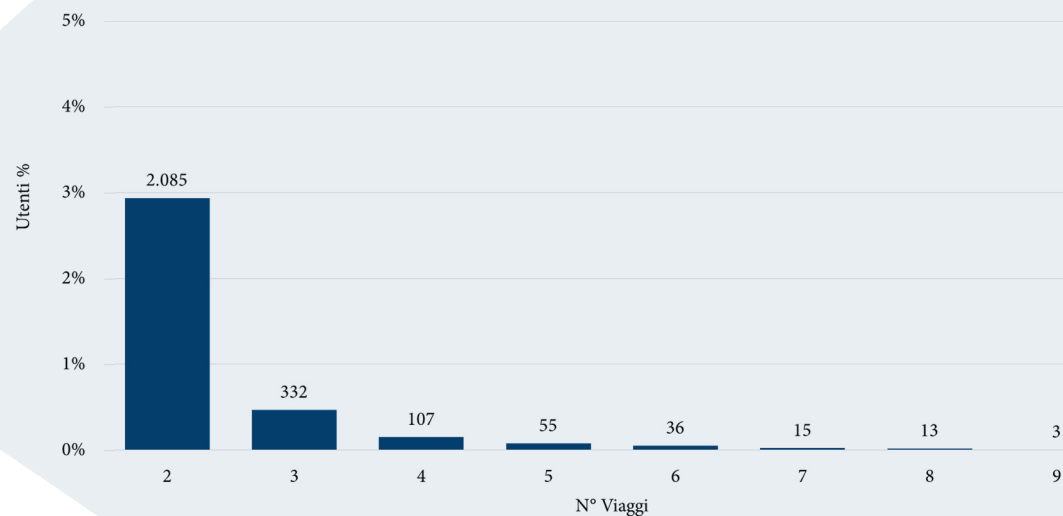
Il **96%** dei conducenti ha postato **un unico viaggio a settimana** mentre il **3%** circa compie **due viaggi a settimana**.

La quasi totalità dei conducenti utilizza la piattaforma per organizzare **spostamenti occasionali** mentre, un gruppo più ristretto, ne usufruisce per **spostamenti sistematici a cadenza settimanale** (es. spostarsi casa-lavoro che, per via delle distanze, non possono essere effettuati giornalmente).

PROFILO DEL GUIDATORE - NUMERO DI VIAGGI MEDI SETTIMANALI PER SINGOLO CONDUCENTE



PROFILO DEL GUIDATORE - NUMERO DI VIAGGI MEDI SETTIMANALI PER SINGOLO CONDUCENTE [> 1]





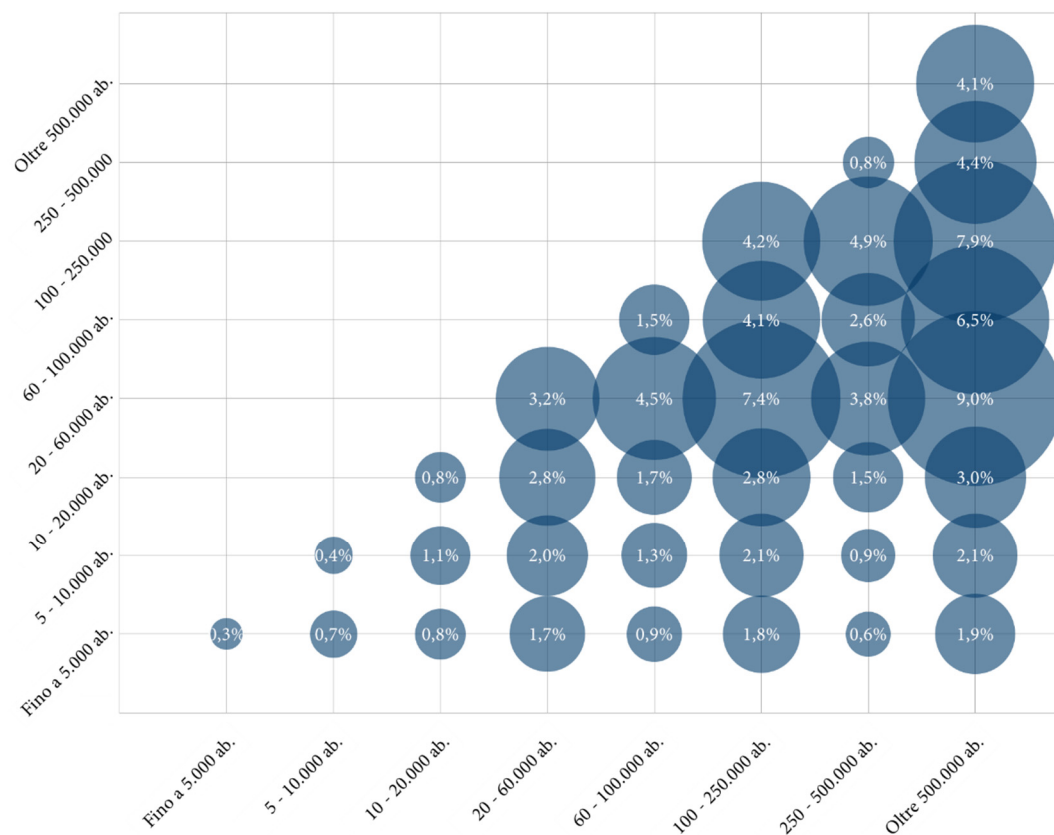
Conducenti e passaggi offerti Distribuzione dei viaggi tra Comuni

Il *Carpooling* viene utilizzato prevalentemente per compiere spostamenti tra centri di medie e grandi dimensioni.

Tuttavia i centri al di sotto dei 20.000 abitanti generano circa il 30% degli spostamenti registrati ed alla fascia tra i 20 ed i 60.000 abitanti sono legati i valori puntuali più elevati.

Ne deriva che questo tipo di **mobilità** in Italia, più che esclusivamente polarizzata attorno ai grandi centri attrattori, si caratterizza come **diffusa ed articolata** a tutte le scale territoriali.

RIPARTIZIONE DEI VIAGGI OFFERTI PER CLASSI DEMOGRAFICHE DEI COMUNI



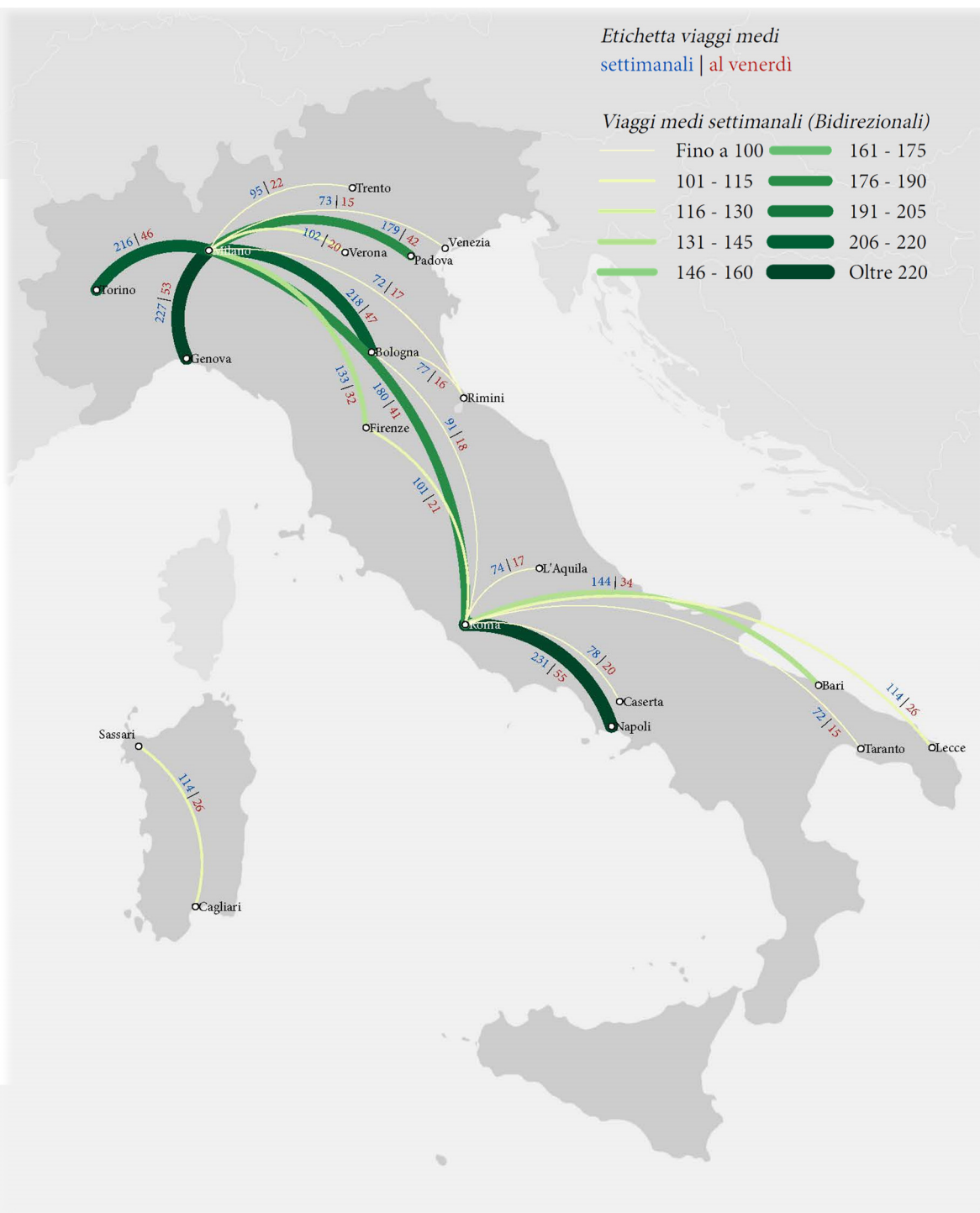


Conducenti e passaggi offerti

Le tratte principali

Guardando alle **20 tratte più servite** si delinea un sistema fortemente gerarchizzato attorno ai poli di **Milano**, per il Nord Italia, e **Roma**, per il Centro e Sud Italia.

Interessante e “poco prevedibile” è invece il caso della tratta **Cagliari – Sassari** su cui sono stati offerti mediamente ben **114 passaggi a settimana**, cioè poco meno della metà di quanti se ne sono registrati sulla tratta più servita (Roma – Napoli).





CONTENUTI

- Il campione BlaBlaCar.it
- Conducenti e passaggi offerti
- **Viaggi pro-capite e distanze percorse**
- Flussi generati ed attratti
- Conclusioni



Le località con il **valore più elevato di viaggi pro-capite** sono i due comuni Lombardi di Orio al Serio e Ferno dove sono localizzati, rispettivamente gli **aeroporti di Bergamo-Orio al Serio (BGY)** e **Milano-Malpensa (MXP)**.

Di conseguenza, almeno in Lombardia, il servizio di *Carpooling* è utilizzato anche come modo alternativo di accesso agli aeroporti, probabilmente dalle località non servite dal trasporto pubblico.

Codice Istat	Comune	Popolazione (>20) + Addetti	N° Viaggi destinati (Assoluto)	Viaggi medi pro-capite ogni 10.000 abitanti ed addetti
16150	Orio al Serio (BGY)	6.555	1.249	24
12068	Ferno (MXP)	9.400	1.190	16
41067	Urbino	20.542	699	4
30049	Lignano Sabbiadoro	8.663	285	4
52032	Siena	78.652	2.421	4
23059	Peschiera del Garda	12.096	350	4
50026	Pisa	123.792	3.274	3
22205	Trento	154.835	3.821	3
66049	L'Aquila	87.201	2.007	3
28060	Padova	289.208	6.551	3



Beria P., Bertolin A. (2016)

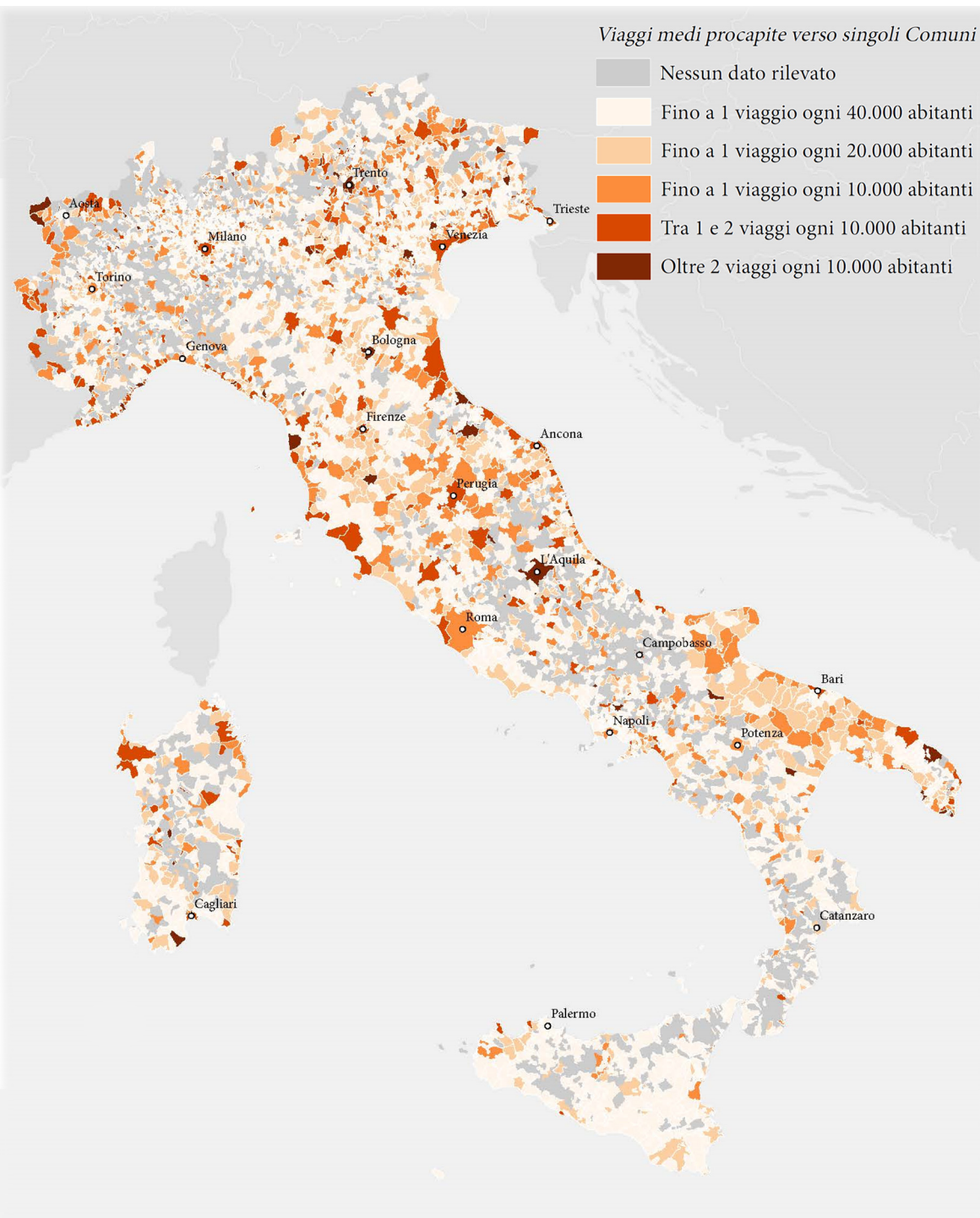
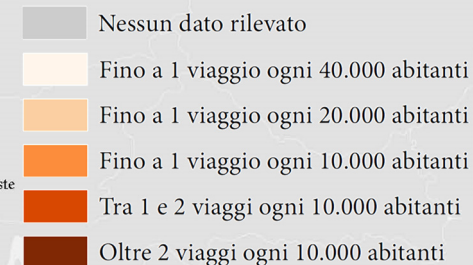
IL CARPOOLING IN ITALIA:
ANALISI DELL'OFFERTA

Viaggi pro-capite e distanze percorse

Dall'analisi dei viaggi pro-capite emergono chiaramente:

- ✓ i centri maggiori con elevata densità di domanda ed alti tassi di mobilità;
- ✓ alcuni comuni non capoluogo dove si concentra una domanda di mobilità turistica di tipo occasionale;
- ✓ gli hinterland di urbanizzazione diffusa afferenti ai poli hanno comportamenti differenziati (Milano vs. Firenze).

Viaggi medi procapite verso singoli Comuni





Beria P., Bertolin A. (2016)

IL CARPOOLING IN ITALIA:
ANALISI DELL'OFFERTA

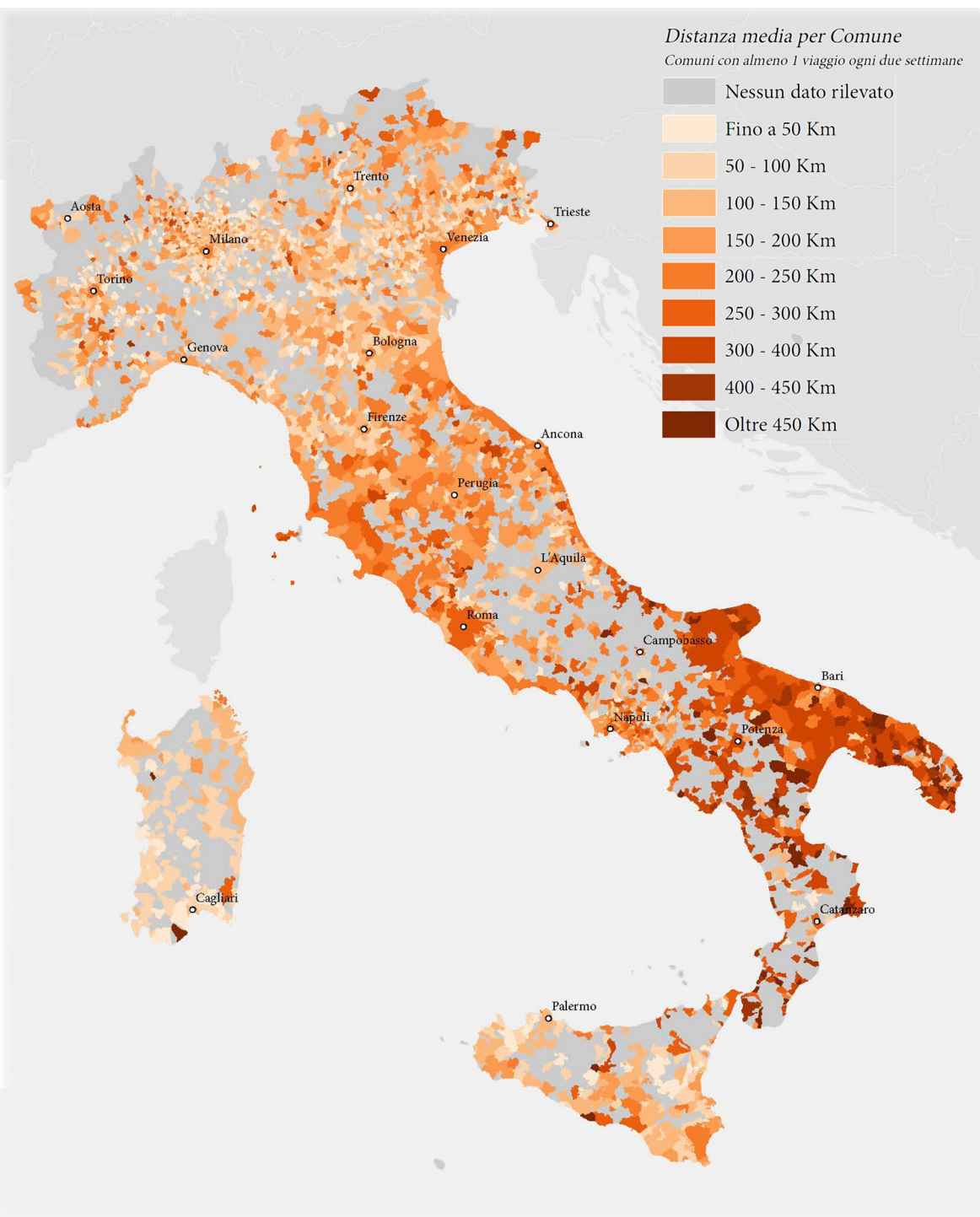
Viaggi pro-capite e distanze percorse

Il campione di viaggi analizzato rivela un graduale incremento delle distanze percorse dagli utenti più si scende lungo la Penisola.

Al Nord prevalgono i viaggi di medio e corto raggio (< 250 km)

In Calabria ed in Puglia la maggior parte degli spostamenti copre distanze più lunghe (> 300 km)

* I valori indicati sono relativi alle distanze in linea d'aria tra i centroidi dei comuni Italiani





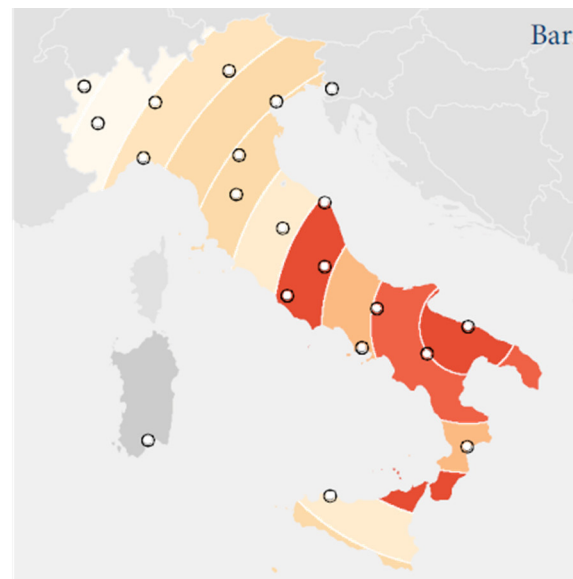
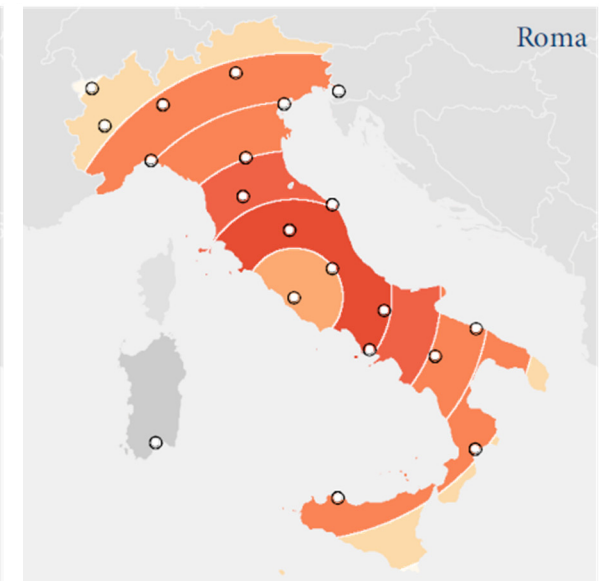
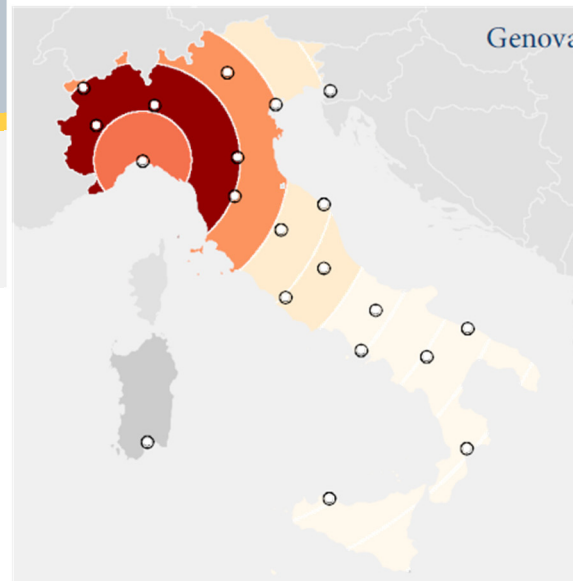
Viaggi pro-capite e distanze percorse

Anche in relazione ai singoli capoluoghi di regione la distribuzione dei viaggi presenta un'elevata variabilità.

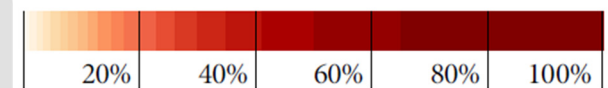
Alcuni capoluoghi presentano forti relazioni solo con i territori più prossimi (es. Genova).

Altri invece attraggono e generano flussi verso gran parte della penisola (es. Bari).

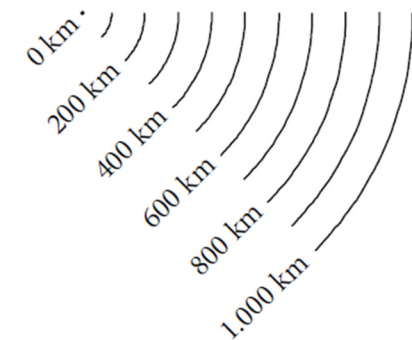
Mentre la Capitale vede un'equa distribuzione dei viaggi offerti su tutto il territorio nazionale.



Percentuale dei viaggi totali da/per il capoluogo



Distanza chilometrica in linea d'aria





CONTENUTI

- Il campione BlaBlaCar.it
- Conducenti e passaggi offerti
- Viaggi pro-capite e distanze percorse
- **Flussi generati ed attratti**
- Conclusioni



Flussi generati ed attratti

Milano (661 viaggi/gg medi)

Il capoluogo lombardo presenta il maggior numero di spostamenti.

Gli scambi maggiori si rilevano con i capoluoghi regionali e provinciali delle regioni del Nord e del Centro (tra i 100 ed i 300 km in linea d'aria).

Città piccole e lontane come Trento o Perugia generano spostamenti paragonabili a Venezia o Firenze. Ciò è dovuto all'esistenza di alternative modali poco efficaci.





Flussi generati ed attratti

Ancona (*54 viaggi/gg medi*)

Il capoluogo marchigiano, evidenzia una **mobilità quasi del tutto locale** (interna alla regione), più qualche relazione di un certo rilievo con i centri posti lungo gli assi autostradali della A14 e della A1 (tra Bologna e Milano) e verso Roma.

Esclusi tali viaggi, **la maggior parte degli scambi avviene in un raggio compreso nei 100 km in linea d'aria.**





Flussi generati ed attratti

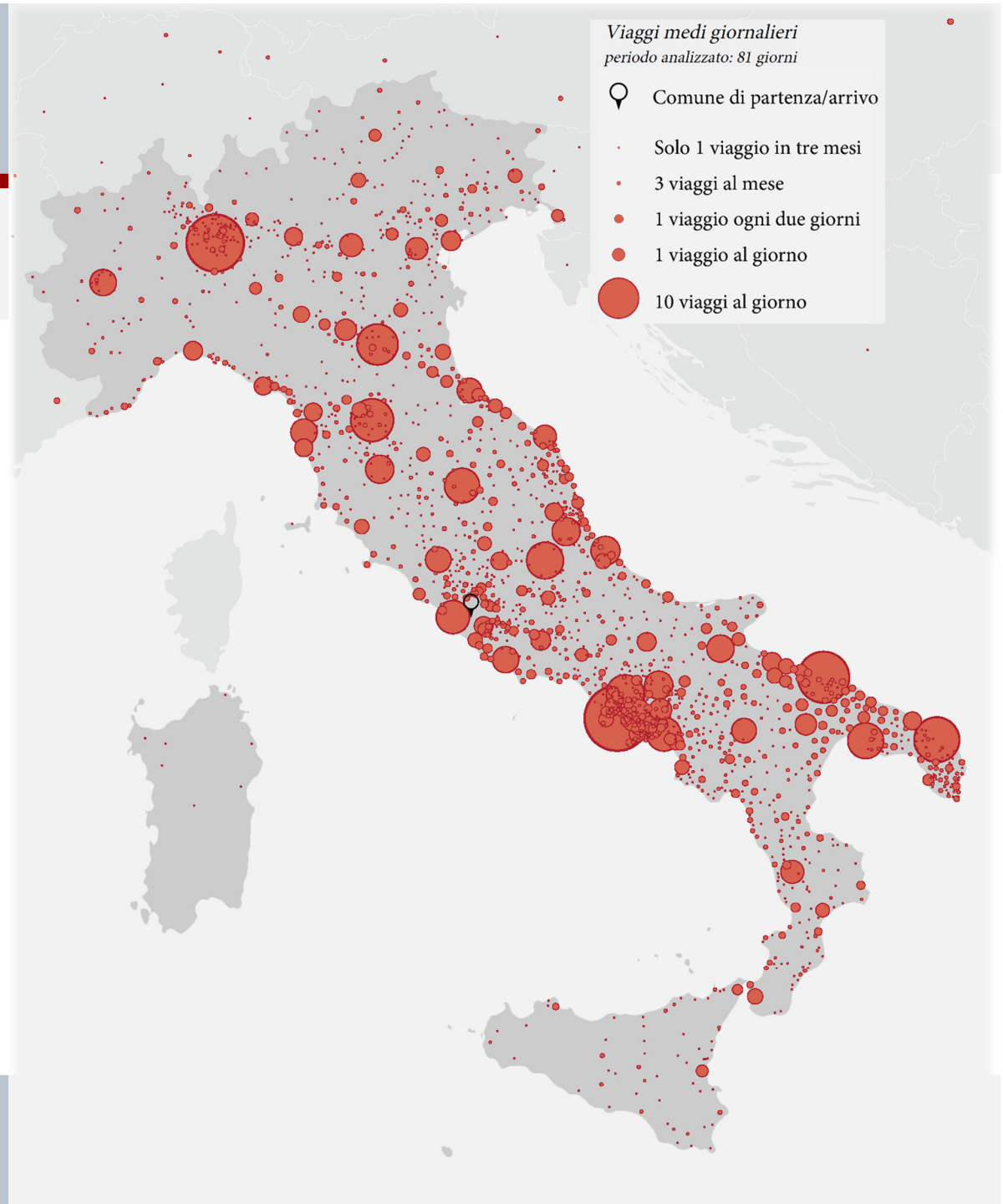
Roma (528 viaggi/gg medi)

La Capitale possiede il **secondo** valore più elevato di viaggi medi giornalieri.

Le **relazioni** che la interessano sono **omogeneamente distribuite** su tutto il territorio italiano (su un raggio di 500 km in linea d'aria).

Questo ha due motivazioni:

- ✓ la scala nazionale dell'attrattività di Roma;
- ✓ la **maggiore predilezione dell'auto** anche per viaggi molto lunghi.





Beria P., Bertolin A. (2016)

IL CARPOOLING IN ITALIA:
ANALISI DELL'OFFERTA

Flussi generati ed attratti

Napoli (*139 viaggi/gg medi*)

Nonostante la sua dimensione, gli **spostamenti** generati ed attratti dal capoluogo campano sono **molto ridotti**.

Inoltre, sebbene coprano la quasi totalità della Penisola, sono molto **concentrati sugli scambi con Roma e dai movimenti intraregionali** (fino ad un raggio di 100 km in linea d'aria).





Flussi generati ed attratti

Cagliari (*50 viaggi/gg medi*)

Il capoluogo sardo è interessato da una **discreta diffusione del servizio di *Carpooling***, soprattutto se si considera la sua popolazione e quella della regione.

La ripartizione dei viaggi mostra come questi siano **concentrati nei grandi centri nel Nord dell'isola** e soggetti ad una **maggior diffusione nel Sud-Ovest**.

Naturalmente sono praticamente **nulli gli scambi con il Continente**.





Beria P., Bertolin A. (2016)

IL CARPOOLING IN ITALIA:
ANALISI DELL'OFFERTA

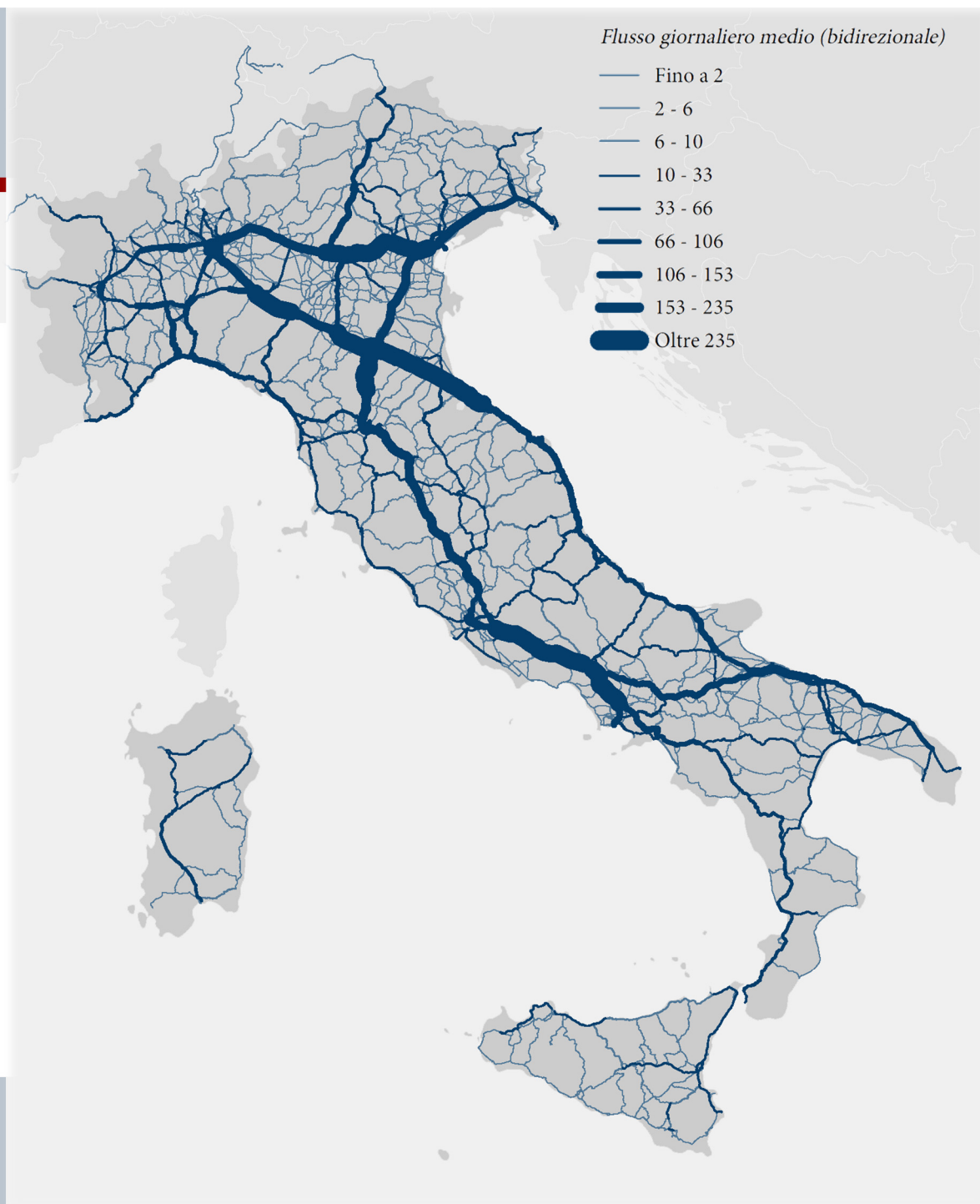
Flussi generati ed attratti

Viaggi sulla rete stradale

I **flussi maggiori** si concentrano sulla rete autostradale ed in particolar modo sulla **A4 tra Venezia e Milano**, sulla **A14 tra Bologna e Rimini** e sulla **A1 sia tra Milano e Firenze che tra Roma e Napoli**.

Le direttrici degli spostamenti dominanti sono da Est ad Ovest, nel Nord Italia, e da Nord a Sud tra il Centro e Sud Italia.

Di minor rilevanza sono invece sia le relazioni transappenniniche, che transalpine.





In generale dall'analisi dei flussi emerge come:

- ✓ vi sia un graduale calo nella diffusione del servizio di carpooling man mano che ci si sposta verso il Sud Italia;
- ✓ il servizio sia utilizzato prevalentemente per compiere spostamenti di medio raggio (in media 250 km in linea d'aria);
- ✓ le strade statali e provinciali sono interessate da flussi molto contenuti ma equamente distribuiti lungo tutta la penisola.



Beria P., Bertolin A. (2016)

IL CARPOOLING IN ITALIA:
ANALISI DELL'OFFERTA

Flussi generati ed attratti

Il caso dell'aeroporto di Bologna

La ricostruzione dei flussi attratti e generati dagli aeroporti è un esempio di come questo dato possa essere utilizzato per affinare le tecniche di definizione dei bacini di utenza (*catchment area*) di alcune categorie di attrattori sovralocali.

L'aeroporto di Bologna viene utilizzato sia dai viaggiatori afferenti ai centri di grandi e medie dimensioni localizzati lungo le autostrade A1 e A14 (tra Parma e Rimini) che dai principali centri del Veneto, delle Marche e dell'Umbria.





CONTENUTI

- Il campione BlaBlaCar.it
- Conducenti e passaggi offerti
- Le distanze percorse
- Flussi generati ed attratti
- Conclusioni



A conclusione dell'indagine si può affermare che, ad oggi, **il fenomeno del *carpooling* in Italia ha assunto un discreto livello di importanza e diffusione**, tanto da poter essere affiancato ai più classici modi di trasporto che operano su distanze medio-lunghe.

Dalle analisi, inoltre, emerge come:

- ✓ Ai **grandi centri** è riconducibile una ***catchment area* più ampia** rispetto a quella afferente ai centri medi e minori;
- ✓ La dimensione dei centri non è però né l'unico né il principale parametro alla base delle pratiche di mobilità. **Motivazioni storiche, preferenze ed abitudini** sono altri fattori, altrettanto importanti, che **determinano il disegno delle relazioni sulla media e lunga percorrenza** in Italia. Tali fattori inoltre non possono essere ricondotti a correlazioni con le statistiche ufficiali sull'offerta turistica dei territori od alla dimensione dei centri attrattori;
- ✓ Altra variabile complessa è la ripartizione temporale dei viaggi. **Mediamente il giorno della settimana in cui si concentra il maggior numero di viaggi è il venerdì**, suggerendo quindi che una quota rilevante dei viaggi sia adducibile a **spostamenti pendolari su base settimanale**;



Conclusioni

Principali risultati

- ✓ **La quasi totalità dei viaggi offerti è chiaramente occasionale**, mentre gli utenti che si possono inscrivere alla categoria dei viaggiatori sistematici sono in numero contenuto (circa 4% del campione rilevato a livello nazionale);
- ✓ **Infine l'utilizzo del servizio manifesta un grado molto variabile di penetrazione** nelle varie parti del Paese. Molto più ampio e diffuso nelle città del Nord e via via sempre più ristretto e concentrato man mano che ci si sposta verso i piccoli centri e verso il Sud, pur con significative differenze la cui spiegazione va cercata altrove (ad esempio nell'offerta di trasporto pubblico).



Beria P., Bertolin A. (2016)
IL *CARPOOLING* IN ITALIA:
ANALISI DELL'OFFERTA

Grazie per l'attenzione!!!

alberto.bertolin@polimi.it

paolo.beria@polimi.it

Please quote as follows / Per favore, citare come segue:

Beria P., Bertolin A. (2016). *Il Carpooling in Italia: Analisi dell'Offerta*. TRASPOL Report 2/2016. Milano, Italy.