



Città di Reggio nell'Emilia



STAZIONE AV MEDIOPADANA INDAGINE O/D MAGGIO 2023

RELAZIONE

VERSIONE	DATA	SCALA
1.0	Giugno 2023	-

VERSIONE	DATA	AUTORE	TIMBRO
1.0	26.06.2023	G. Filippini, S. Docchio	

META
mobilità
economia
territorio
ambiente

META s.r.l

SEDE OPERATIVA
via Magenta, 15
20900 MONZA
tel. 039-945.12.49
p.iva 09685100969
www.metaplanning.it

DIRETTORI TECNICI

ing. Andrea Debernardi
ord. ingegneri Lecco (n.571)

ing. Gabriele Filippini
ord. ingegneri Varese (n.3737)

arch. Federico Jappelli
ord. architetti Milano (n.13885)

arch. Ilario Abate Daga
ord. architetti Torino (n.8458)

COLLABORATORI

dott.ssa ing. Silvia Docchio
dott.ssa pt. Silvia Ornaghi
ing. Chiara Taiariol
ing. Francesca Traina Melega
arch. Lorena Mastropasqua
ing. Riccardo Fasani
arch. Arianna Travaglini
dott. Davide Centin



Città di Reggio nell'Emilia

**STAZIONE AV MEDIOPADANA
INDAGINE O/D MAGGIO 2023**

– Relazione –

GRUPPO DI LAVORO

ing. Gabriele Filippini (responsabile del progetto)
ing. Andrea Debernardi
dott.ssa ing. Silvia Docchio
dott.ssa pt. Silvia Ornaghi
dott. Davide Centin
arch. Arianna Travaglini

Si ringrazia RFI per l'autorizzazione gentilmente concessa ad effettuare le indagini

La proprietà intellettuale di questo documento è riservata a META (Mobilità-Economia-Territorio-Ambiente) srl. Esso non può pertanto essere comunicato a terzi, riprodotto od utilizzato per alcun scopo eccetto quello per il quale è stato realizzato e fornito senza l'autorizzazione scritta della stessa società, che tutelerà i propri diritti a norma di legge. Le valutazioni, le proposte e le indicazioni contenute nel documento non impegnano in alcun modo il committente e restano di totale responsabilità del responsabile del progetto, che se ne assume la piena titolarità.

VERSIONE	DATA	AUTORE	N.PAGINE	N.TAVOLE	N.ALLEGATI	NOME FILE
1.0	26.06.2023	G. Filippini S. Docchio	61	=	=	RapportoOD2023_v10
META s.r.l. SEDE OPERATIVA via Magenta, 15 20900 MONZA tel. 039-945.12.49 p.iva 09685100969 www.metaplanning.it			Città di Reggio nell'Emilia STAZIONE AV MEDIOPADANA INDAGINE O/D MAGGIO 2023 Relazione illustrativa			

SOMMARIO

1	Premessa.....	5
2	Quanti sono i viaggiatori	7
2.1	Treni oggetto di rilevazione	7
2.2	Conteggio dei viaggiatori.....	9
2.3	Determinazione dei tassi di campionamento	14
3	Chi sono i viaggiatori.....	18
3.1	Passeggeri per sesso ed età.....	18
3.2	Passeggeri per condizione socio-professionale.....	19
3.3	Passeggeri per località di residenza.....	21
4	Le caratteristiche degli spostamenti	24
4.1	Spostamenti per motivo	24
4.2	Spostamenti per stazione di destinazione	26
4.3	Spostamenti per frequenza	28
4.4	Spostamenti per componente direzionale	30
4.4.1	Spostamenti outbound per località di origine.....	32
4.4.2	Spostamenti outbound per località di destinazione.....	33
4.4.3	Spostamenti inbound per località di origine e motivo.....	34
4.4.4	Spostamenti inbound per località di destinazione.....	35
4.4.5	Spostamenti generati e attratti dalla città di Reggio Emilia	36
4.4.6	Sintesi delle analisi per O/D	38
4.5	Mezzo utilizzato per recarsi in stazione	39
4.6	Accompagnamento in stazione	42
4.7	Propensione all'utilizzo della bici.....	44
4.8	Motivo di non utilizzo del mezzo pubblico.....	45
4.9	Modalità di sosta	48
4.10	Durata della sosta	49
4.11	Apparato Telepass.....	50
5	Le opinioni espresse dai viaggiatori.....	51
5.1	Opinioni sulla funzionalità dei collegamenti	52
5.2	Opinioni sul nodo d'interscambio autostradale	54
5.3	Opinioni sul collegamento tramviario.....	56
5.4	Miglioramento dell'offerta di servizi AV	57
5.5	Miglioramento dei servizi disponibili presso la stazione.....	58
5.6	Consigli e segnalazioni riguardo la stazione.....	59
6	Osservazioni conclusive	61

1 Premessa

La presente relazione illustra i risultati dell'indagine condotta nel mese di maggio 2023 presso la stazione AV Mediopadana, con l'obiettivo di analizzare le caratteristiche fondamentali dei suoi utenti e della domanda di mobilità servita dal nodo.

L'indagine, commissionata dal Comune di Reggio Emilia¹ e preventivamente autorizzata da RFI, è stata effettuata nella seconda settimana di maggio 2023 nelle giornate di martedì 9, mercoledì 10 e giovedì 11 maggio 2023, rispettivamente nella fascia oraria del pomeriggio-sera (15:45-21:45), in quella del mattino-pomeriggio (10:30-16:15) e in quella mattutina (6:15-11:15).

In tutte le giornate di rilievo sono stati effettuati:

- il **conteggio dei passeggeri** saliti e discesi dai treni;
- la somministrazione di **interviste face-to-face** ad un campione statisticamente significativo di viaggiatori in attesa del treno.

Le interviste, condotte in forma totalmente anonima utilizzando il questionario digitale accessibile tramite i dispositivi in dotazione ai rilevatori (tablet, smartphone) e riportato in fac-simile nella pagina seguente (Fig. 2.1.i), sono finalizzate a ricostruire:

- il **profilo socio-economico degli utenti**, articolato per:
 - età e sesso;
 - condizione professionale;
 - luogo di residenza;
- le **caratteristiche del viaggio** effettuato, distinguendo:
 - il motivo;
 - la frequenza;
 - la località di origine;
 - il mezzo utilizzato per recarsi in stazione;
 - la modalità e la durata della sosta;
 - la stazione di arrivo;
 - la località di destinazione finale;
 - il mezzo utilizzato a destino.
- le **opinioni espresse dagli utenti** sui servizi presenti e sulle modalità di accesso alla stazione, con particolare riferimento ai motivi di scelta del mezzo privato e alla caratterizzazione della domanda di sosta (durata della sosta).

Le modalità di rilevazione relative al profilo degli utenti e alle caratteristiche del viaggio sono del tutto analoghe a quelle già adottate nelle precedenti indagini, effettuate il 10-11 marzo 2014, il 29-30 giugno 2016, il 29-30 settembre 2015, 15-16 maggio 2018 e 15-23 novembre 2022. I risultati ottenuti si prestano pertanto ad un esame comparato, volto ad evidenziare l'andamento delle singole componenti di traffico nel corso degli anni.

La parte del questionario attinente alle opinioni degli utenti rispecchia quella definita per le indagini somministrate a novembre 2022 mentre ha subito alcune variazioni dettate dalla necessità di indagare situazioni diverse da quelle analizzate nel 2018 e negli anni precedenti: la confrontabilità è pertanto in questo caso soltanto parziale.

¹ vedi: Buono d'ordine 2022/50/53 del 07/10/2022.

STAZIONE REGGIO EMILIA AV MEDIOPADANA																																																																																			
Scheda intervista OD 2022 - autunno																																																																																			
rilevatore: _____		n. progr. scheda: _____	ID scheda: _____																																																																																
Le chiediamo cortesemente di rispondere in forma totalmente anonima ad alcune domande relative al suo viaggio. Se sta rientrando al suo luogo di domicilio/partenza, si riferisca al solo viaggio di ritorno che sta compiendo in questo momento																																																																																			
1. Ora partenza treno <i>direzione MILANO (binario 1)</i> <table border="0"> <tr> <td>☐ fr 08:15</td> <td>☐ .it 12:00</td> <td>☐ fr 16:00</td> <td>☐ .it 20:00</td> </tr> <tr> <td>☐ .it 08:30</td> <td>☐ fr 12:30</td> <td>☐ .it 16:35</td> <td>☐ fr 20:30</td> </tr> <tr> <td>☐ fr 08:44</td> <td>☐ .it 12:42</td> <td>☐ fr 17:00</td> <td>☐ .it 21:00</td> </tr> <tr> <td>☐ fr 09:00</td> <td>☐ fr 13:00</td> <td>☐ .it 17:30</td> <td>☐ fr 21:30</td> </tr> <tr> <td>☐ .it 09:30</td> <td>☐ .it 13:15</td> <td>☐ fr 18:00</td> <td></td> </tr> <tr> <td>☐ fr 10:00</td> <td>☐ fr 13:30</td> <td>☐ .it 18:15</td> <td></td> </tr> <tr> <td>☐ fr 10:15</td> <td>☐ fr 14:00</td> <td>☐ fr 18:35</td> <td></td> </tr> <tr> <td>☐ .it 10:30</td> <td>☐ fr 14:35</td> <td>☐ .it 19:00</td> <td></td> </tr> <tr> <td>☐ fr 11:00</td> <td>☐ .it 15:00</td> <td>☐ fr 19:30</td> <td></td> </tr> <tr> <td>☐ .it 11:30</td> <td>☐ fr 15:30</td> <td>☐ .it 19:42</td> <td></td> </tr> </table> <i>direzione BOLOGNA (binario 4)</i> <table border="0"> <tr> <td>☐ .it 06:28</td> <td>☐ fr 10:42</td> <td>☐ fr 14:56</td> <td>☐ .it 18:28</td> </tr> <tr> <td>☐ fr 06:56</td> <td>☐ fr 10:56</td> <td>☐ .it 15:28</td> <td>☐ fr 18:56</td> </tr> <tr> <td>☐ .it 07:28</td> <td>☐ .it 11:20</td> <td>☐ fr 15:56</td> <td>☐ fr 19:28</td> </tr> <tr> <td>☐ fr 07:56</td> <td>☐ fr 11:28</td> <td>☐ .it 16:21</td> <td>☐ .it 19:42</td> </tr> <tr> <td>☐ .it 08:28</td> <td>☐ fr 11:56</td> <td>☐ fr 16:28</td> <td>☐ fr 19:56</td> </tr> <tr> <td>☐ fr 08:56</td> <td>☐ fr 12:28</td> <td>☐ .it 16:56</td> <td>☐ .it 20:28</td> </tr> <tr> <td>☐ .it 09:28</td> <td>☐ .it 12:56</td> <td>☐ fr 17:28</td> <td>☐ fr 20:56</td> </tr> <tr> <td>☐ fr 09:40</td> <td>☐ fr 13:28</td> <td>☐ .it 17:42</td> <td>☐ fr 21:28</td> </tr> <tr> <td>☐ fr 09:56</td> <td>☐ .it 13:56</td> <td>☐ fr 17:56</td> <td></td> </tr> <tr> <td>☐ .it 10:28</td> <td>☐ fr 14:28</td> <td>☐ fr 18:14</td> <td></td> </tr> </table>				☐ fr 08:15	☐ .it 12:00	☐ fr 16:00	☐ .it 20:00	☐ .it 08:30	☐ fr 12:30	☐ .it 16:35	☐ fr 20:30	☐ fr 08:44	☐ .it 12:42	☐ fr 17:00	☐ .it 21:00	☐ fr 09:00	☐ fr 13:00	☐ .it 17:30	☐ fr 21:30	☐ .it 09:30	☐ .it 13:15	☐ fr 18:00		☐ fr 10:00	☐ fr 13:30	☐ .it 18:15		☐ fr 10:15	☐ fr 14:00	☐ fr 18:35		☐ .it 10:30	☐ fr 14:35	☐ .it 19:00		☐ fr 11:00	☐ .it 15:00	☐ fr 19:30		☐ .it 11:30	☐ fr 15:30	☐ .it 19:42		☐ .it 06:28	☐ fr 10:42	☐ fr 14:56	☐ .it 18:28	☐ fr 06:56	☐ fr 10:56	☐ .it 15:28	☐ fr 18:56	☐ .it 07:28	☐ .it 11:20	☐ fr 15:56	☐ fr 19:28	☐ fr 07:56	☐ fr 11:28	☐ .it 16:21	☐ .it 19:42	☐ .it 08:28	☐ fr 11:56	☐ fr 16:28	☐ fr 19:56	☐ fr 08:56	☐ fr 12:28	☐ .it 16:56	☐ .it 20:28	☐ .it 09:28	☐ .it 12:56	☐ fr 17:28	☐ fr 20:56	☐ fr 09:40	☐ fr 13:28	☐ .it 17:42	☐ fr 21:28	☐ fr 09:56	☐ .it 13:56	☐ fr 17:56		☐ .it 10:28	☐ fr 14:28	☐ fr 18:14	
☐ fr 08:15	☐ .it 12:00	☐ fr 16:00	☐ .it 20:00																																																																																
☐ .it 08:30	☐ fr 12:30	☐ .it 16:35	☐ fr 20:30																																																																																
☐ fr 08:44	☐ .it 12:42	☐ fr 17:00	☐ .it 21:00																																																																																
☐ fr 09:00	☐ fr 13:00	☐ .it 17:30	☐ fr 21:30																																																																																
☐ .it 09:30	☐ .it 13:15	☐ fr 18:00																																																																																	
☐ fr 10:00	☐ fr 13:30	☐ .it 18:15																																																																																	
☐ fr 10:15	☐ fr 14:00	☐ fr 18:35																																																																																	
☐ .it 10:30	☐ fr 14:35	☐ .it 19:00																																																																																	
☐ fr 11:00	☐ .it 15:00	☐ fr 19:30																																																																																	
☐ .it 11:30	☐ fr 15:30	☐ .it 19:42																																																																																	
☐ .it 06:28	☐ fr 10:42	☐ fr 14:56	☐ .it 18:28																																																																																
☐ fr 06:56	☐ fr 10:56	☐ .it 15:28	☐ fr 18:56																																																																																
☐ .it 07:28	☐ .it 11:20	☐ fr 15:56	☐ fr 19:28																																																																																
☐ fr 07:56	☐ fr 11:28	☐ .it 16:21	☐ .it 19:42																																																																																
☐ .it 08:28	☐ fr 11:56	☐ fr 16:28	☐ fr 19:56																																																																																
☐ fr 08:56	☐ fr 12:28	☐ .it 16:56	☐ .it 20:28																																																																																
☐ .it 09:28	☐ .it 12:56	☐ fr 17:28	☐ fr 20:56																																																																																
☐ fr 09:40	☐ fr 13:28	☐ .it 17:42	☐ fr 21:28																																																																																
☐ fr 09:56	☐ .it 13:56	☐ fr 17:56																																																																																	
☐ .it 10:28	☐ fr 14:28	☐ fr 18:14																																																																																	
2. Da quale LOCALITÀ e PARTITO per raggiungere la stazione? NB: località di partenza attuale, non dell'eventuale viaggio di andata già compiuto Comune _____ Prov. _____ indirizzo (solo Reggio E.) _____																																																																																			
3. Con quale MEZZO ha raggiunto la stazione? ☐ auto (conducente) ☐ moto ☐ treno regionale ☐ a piedi ☐ auto (accompagnato) ☐ taxi ☐ bus urbano/extrurb. ☐ bici ☐ car pooling ☐ bus italo																																																																																			
4. Ha CONSIGLI / SEGNALAZIONI rispetto al MEZZO utilizzato per raggiungere la stazione?																																																																																			
5. Avrebbe raggiunto la stazione allo stesso modo anche prima della PANDEMIA? ☐ sì ☐ no _____ (se no, come...)																																																																																			
6. Utilizzerebbe la BICI se esistesse... NB: non è arrivato in BICI qui sono possibili risposte multiple ☐ una pista ciclabile più diretta e funzionale ☐ un parcheggio bici custodito ☐ un noleggio ☐ no, in ogni caso																																																																																			
7. Per quale motivo non ha utilizzato il BUS/TRENO: NB: non è arrivato in BUS o TRENO REGIONALE qui sono possibili risposte multiple BUS TRENO ☐ è troppo scomodo (è sporco / cambi / sovraffollato / trasporto bagagli) ☐ non esiste / non ho trovato collegamento ☐ è troppo lento ☐ gli orari non soddisfano le mie esigenze ☐ la frequenza del servizio non è adeguata ☐ non l'ho preso in considerazione ☐ altro: _____																																																																																			
8a. DOVE ha PARCHEGGIATO l'auto/moto? NB: solo per chi è arrivato con AUTO (conducente) / MOTO ☐ park all'aperto adiacente alla stazione ☐ park in struttura distante dalla stazione																																																																																			
8b. Per QUANTO TEMPO lascerà l'auto/moto in sosta? ☐ meno di 6 ore ☐ 2-3 giorni ☐ 6-8 ore ☐ oltre 3 giorni ☐ 8-16 ore ☐ altro: _____ ☐ 1 giorno (fino a 24h)																																																																																			
9. Per quale motivo ha scelto di essere ACCOMPAGNATO in stazione? NB: solo per chi è stato ACCOMPAGNATO o è arrivato in TAXI ☐ non ero sicuro di trovare posto nel parcheggio ☐ il parcheggio non è sicuro (incustodito) ☐ non dispongo di un mezzo privato ☐ altro: _____																																																																																			
10. Quali servizi aggiuntivi vorrebbe, nell'ambito del PARCHEGGIO? NB: solo per chi è giunto in AUTO/MOTO/BICI come conducente oppure ACCOMPAGNATO ma dispone di un mezzo privato ☐ servizi con app/sito (prenotabilità, posti disponibili, pagamento) ☐ free flow (pagamento lettura automatica della targa) ☐ accesso pagamento con telepass ☐ altro _____																																																																																			
11. Il suo veicolo è dotato di TELEPASS? ☐ sì ☐ no ☐ non risponde																																																																																			
12. In quale STAZIONE avrà termine il suo viaggio? ☐ TO P. Susa ☐ Rho Fiera-Expo ☐ MI Centrale ☐ Bologna C.le ☐ RM Tiburtina ☐ Napoli ☐ TO P. Nuova ☐ MI P. Garib. ☐ MI Rogoredo ☐ Firenze S.M.N. ☐ RM Termini ☐ Salerno ☐ altro: _____																																																																																			
13. Qual è la sua DESTINAZIONE FINALE? Comune _____ Prov. _____																																																																																			
14. Con quale MEZZO arriverà alla destinazione finale? NB: indicare solo il mezzo prevalente ☐ auto (conducente) ☐ car sharing (conduc.) ☐ a piedi ☐ treno (qualsiasi) ☐ auto (accompagnato) ☐ car pooling ☐ bici ☐ metro ☐ moto ☐ taxi ☐ tram/bus ☐ itabus																																																																																			
15. Per quale MOTIVO è in viaggio? ☐ lavoro ☐ studio ☐ pratiche personali ☐ altro: _____ ☐ affari ☐ turismo e tempo libero																																																																																			
16. QUANTE VOLTE al mese utilizza questa stazione? ☐ tutti i giorni ☐ _____ volte al _____ (indicare settimana / mese / anno) ☐ occasionale																																																																																			
17. DOVE ABITA (luogo di domicilio abituale)? Comune _____ Prov. _____ indirizzo (solo Reggio E.) _____																																																																																			
18. Il comune sta progettando una nuova area di sosta autostradale, coperta e custodita, e direttamente collegata alla stazione che farebbe risparmiare 10' per prendere il treno. Sarebbe interessato ad utilizzarla? ☐ sì ☐ no ☐ non risponde																																																																																			
19. Quale giudizio dà alla MODALITÀ DI ACCESSO utilizzata (park, bus, ecc)? ☐ molto funzionale ☐ neutro ☐ critico ☐ funzionale ☐ molto critico																																																																																			
20. Ha CONSIGLI / SEGNALAZIONI riguardo i servizi in stazione?																																																																																			
21. Riterrebbe utile un collegamento più rapido (TRAM), dal centro città? ☐ sì ☐ no																																																																																			
22a. Quale ulteriore FASCIA ORARIA andrebbe incrementata con ulteriori TRENI? ☐ prima delle 7 ☐ 9-12 ☐ 14-17 ☐ 19-21 ☐ 7-9 ☐ 11-14 ☐ 17-19 ☐ dopo le 21																																																																																			
22b. Con quale DESTINAZIONE?																																																																																			
23. Quali ulteriori servizi vorrebbe trovare in stazione? ☐ tavola calda ☐ ulteriori servizi igienici ☐ sala riunioni ☐ noleggio auto/bici ☐ deposito bici e micromobilità ☐ altro (specificare): _____ ☐ farmacia ☐ sala d'attesa climatizzata ☐ sedute ☐ prodotti del territorio ☐ spazi espositivi																																																																																			
24. Età anni: _____ 25. Professione ☐ operaio ☐ libero professionista* ☐ studente ☐ pensionato ☐ altro (specificare): _____ ☐ impiegato ☐ lavoratore autonomo** ☐ casalinga ☐ disoccupato ☐ dirigente																																																																																			
26. Sesso ☐ M ☐ F																																																																																			
Eventuali altri consigli dell'intervistato: _____																																																																																			
Eventuali annotazioni del rilevatore: _____																																																																																			
META srl - via Magenta, 15 - 20900 MONZA																																																																																			

Fig. 2.1.i – Scheda utilizzata per le interviste

Elaborazione META

2 Quanti sono i viaggiatori

Il primo obiettivo dell'indagine è quantificare la movimentazione generata dalla stazione Mediopadana attraverso il conteggio dei viaggiatori saliti e discesi da tutti i treni che vi effettuano fermata tra le 6:30 e le 21:30 di una tipica giornata feriale (lavorativa e scolastica).

2.1 Treni oggetto di rilevazione

L'indagine nel 2023 ha riguardato un totale di **73 treni**, transitanti nella stazione nella fascia oraria sopra indicata (il numero di treni totale nell'intera giornata è 78), suddivisi nelle seguenti 3 direttrici:

- 35 in direzione Milano/Torino
- 31 in direzione Roma/Napoli
- 7 in direzione Pescara/Bari²

L'indagine ha riguardato 73 treni, un valore in crescita rispetto al 2018 (+43%)

Rispetto al 2018, è possibile notare un incremento complessivo del numero di treni aventi fermata nella stazione Mediopadana pari al 43% nelle fasce orarie di indagine e del 47% considerando tutti i treni.

Osservando il numero di treni transitanti in tutte le fasce orarie, si osserva una distribuzione abbastanza omogenea durante l'intera giornata, con maggior frequenza di transiti la mattina tra le 8 e le 10 e nel tardo pomeriggio tra le 18 e le 19 (Fig. 2.1.i). Nella fascia di punta serale i treni equamente suddivisi nelle due direzioni (Milano/Torino e Bologna-Roma-Bari), mentre alla mattina la direzione prevalente è la Milano/Torino a causa dell'assenza di collegamenti in direzione nord prima delle ore 8.

Confrontando l'offerta attuale con quella del 2018, come già evidenziato nell'autunno 2022, si assiste a un **decremento di corse nel primo mattino** essenzialmente a causa della riduzione del numero di corse **in direzione Milano/Torino**, oltre che nella fascia serale delle 21; diversamente per il resto della giornata la cui frequenza quasi raddoppiata, con incrementi massimi nelle fasce orarie delle 13 e delle 17.

Per quanto riguarda invece le destinazioni, considerando tutte le fasce orarie, sono aumentati i collegamenti con Torino e Milano (+7 rispettivamente) nonostante la riduzione nella fascia di punta del mattino; in crescita anche Napoli e Reggio Calabria (+4 rispettivamente); di contro, le destinazioni verso Roma e Firenze sono diminuite (-5) a seguito del prolungamento delle corse verso il meridione. Anche i collegamenti con la Puglia risultano più frequenti (+5 considerando tutte le destinazioni) ma prevalgono quelle via Roma/Napoli invece che via Adriatica.

Dal punto di vista della ripartizione dell'offerta per impresa ferroviaria, a fronte di un aumento complessivo dei treni giornalieri si assiste ad una netta variazione delle quote di mercato delle due imprese ferroviarie: NTV si attesta al 41% (58% nel 2018) mentre Trenitalia al 59%.

² Per quanto riguarda i treni verso la Puglia, si evidenzia che rispetto agli anni precedenti l'offerta risulta differenziata poiché solo due coppie al giorno seguono l'itinerario storico della direttrice Adriatica mentre i restanti treni raggiungono Bari e Lecce via Roma/Napoli.

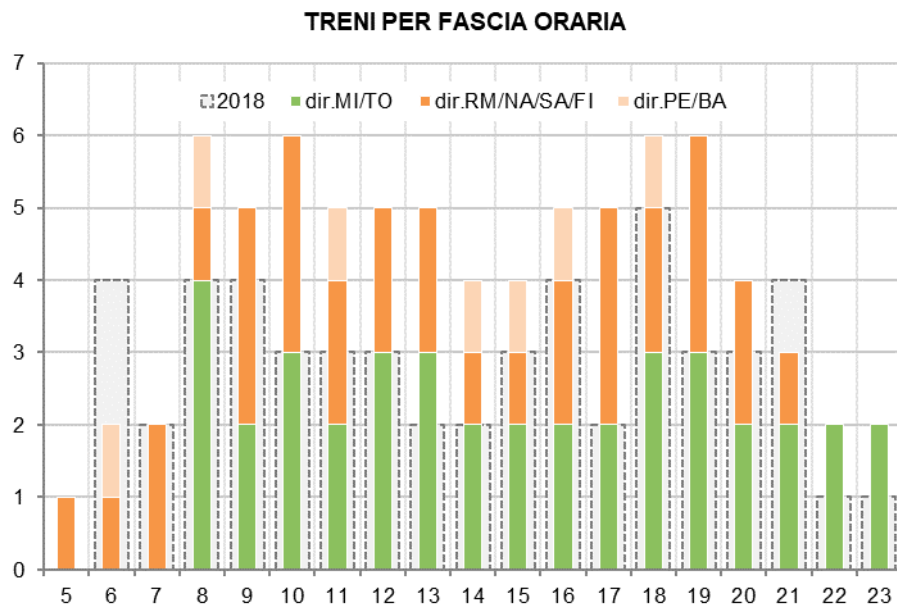


Fig. 2.1.i – Treni per fascia oraria e stazione di destinazione

Elaborazione META

TRENI PER DESTINAZIONE ED IMPRESA FERROVIARIA							
Destinazione	maggio 2018			maggio 2023			diff.
	Trenitalia	NTV	Totale	Trenitalia	NTV	Totale	
Torino	8	8	16	12	11	23	+7
Milano	2	7	9	11	5	16	+7
Ancona	0	0	0	0	0	0	=
Firenze	1	0	1	0	0	0	-1
Arezzo	1	0	1	0	0	0	-1
Perugia	0	0	0	1	0	1	+1
Pescara	1	0	1	1	0	1	=
Roma	4	6	10	2	4	6	-4
Napoli	1	6	7	6	5	11	+4
Salerno	3	4	7	6	3	9	+2
Battipaglia	0	0	0	1	0	1	+1
Bari	1	0	1	1	2	3	+2
Taranto	0	0	0	1	0	1	+1
Lecce	0	0	0	2	0	2	+2
Reggio Calabria	0	0	0	2	2	4	+4
TOTALE	22	31	53	46	32	78	+25

Tab. 2.i – Treni per destinazione ed impresa ferroviaria / differenze anni

Elaborazione META

2.2 Conteggio dei viaggiatori

Il conteggio dei viaggiatori saliti/discesi dai treni ha restituito un totale di **4.697 passeggeri/giorno**, corrispondente a un **incremento del 20% rispetto all'analogo valore di maggio 2018** (3.903 passeggeri/giorno) e nettamente superiore a quello del novembre 2022 quando erano stati conteggiati circa 3.500 passeggeri.

Il numero dei viaggiatori è aumentato rispetto a maggio 2018 (+20%).

Il confronto con il rilievo del 2018 evidenzia quindi il **proseguimento del trend di crescita** registrato negli anni precedenti l'emergenza sanitaria che ha fortemente segnato il biennio 2020-2021 ed è reso ancor più significativo dalla pressoché perfetta sovrapposizione del periodo di indagine (prima metà del mese di maggio) che consente di attenuare gli effetti di variabilità stagionale.

Analizzando più nel dettaglio il numero di passeggeri saliti per fascia oraria si possono trarre ulteriori spunti utili alla lettura dei risultati. Il grafico in Fig. 2.2.i evidenzia una **marcata riduzione del numero di saliti nella prima fascia di punta del mattino** (ore 6÷7) e una speculare **riduzione dei discesi nella fascia serale** (ore 18).

È aumentato il numero di passeggeri che si sposta nelle ore di morbida.

Per contro, risulta in **crescita la frequentazione nelle ore centrali** della mattina e del pomeriggio.

Queste variazioni sono correlabili alla mutata offerta di trasporto caratterizzata da una maggiore intensificazione nelle ore di morbida e dall'assenza di collegamenti in direzione nord la mattina.

L'analisi delle frequentazioni per direzione, illustrata nella pagina seguente, conferma la tendenza complessiva pur con alcune specificità.

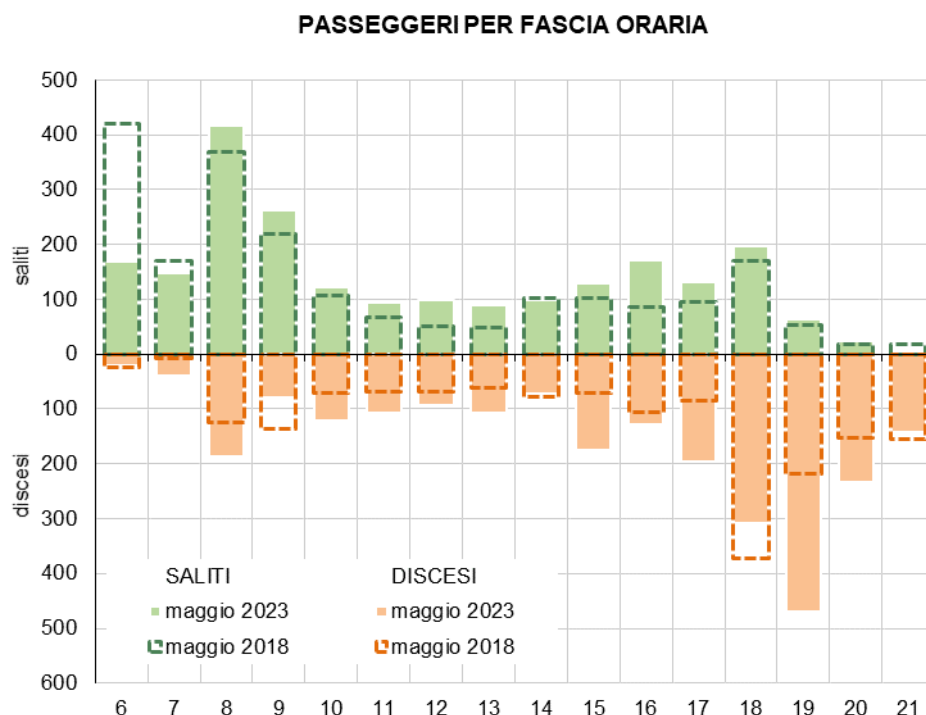
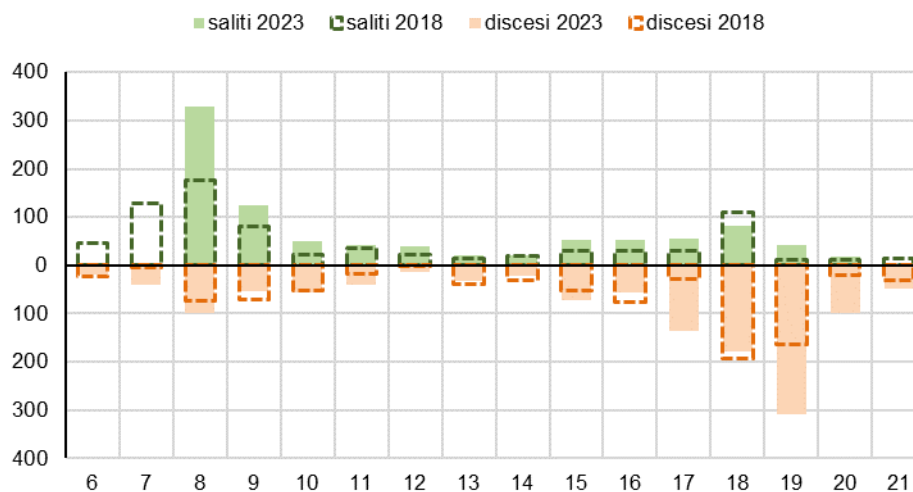


Fig. 2.2.i – Passeggeri saliti e discesi per fascia oraria
Elaborazione META

Gli spostamenti **in direzione nord-ovest** (Milano e Torino) sono condizionati dall'assenza di offerta prima delle ore 7: crescono, di conseguenza, i passeggeri saliti nella fascia oraria delle 8 (+88% circa) e delle 9 (+53%). Complessivamente si registra un aumento di circa 20 passeggeri saliti entro le 9 rispetto al 2018.

Aumentano i passeggeri discesi provenienti da Milano/Torino alle ore 7 mentre tra le 17 e le 19 aumentano sia i passeggeri in partenza (+16%) sia i discesi (+62%).

Passeggeri da/per MI-TO



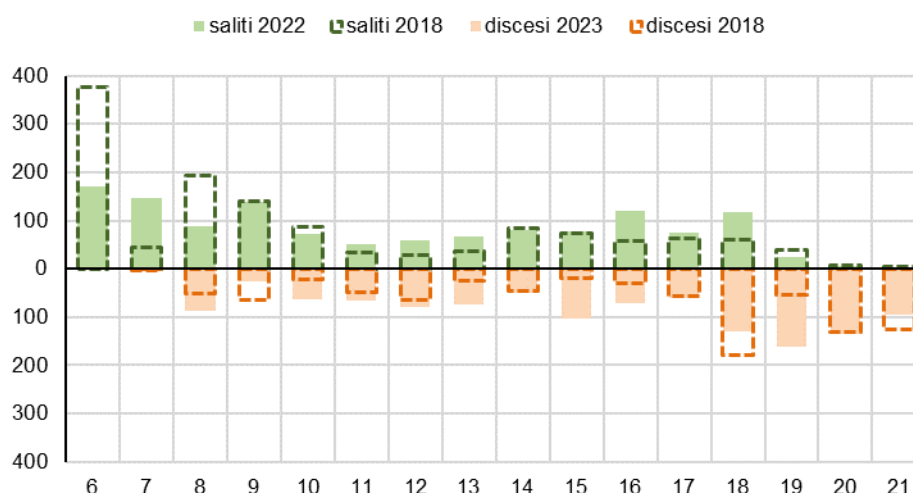
In direzione MI/TO diminuiscono i passeggeri in partenza la mattina, a causa dell'assenza di collegamenti (-6%).

Nella fascia serale aumentano sia gli arrivi (+62%) sia le partenze (+16%).

In direzione opposta, **verso sud** (Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Bari), pur in presenza di un'offerta paragonabile a quella del 2018 si assiste alla diminuzione complessiva del numero di saliti (-34%) a causa della minor frequentazione nella fascia delle 6 (in flessione anche rispetto a quanto registrato nel rilievo di novembre 2022); prima delle 8 si azzerano il numero di passeggeri discesi, in conseguenza dell'assenza di treni in arrivo da Bologna come detto poco sopra, ma si tratta di una variazione del tutto trascurabile.

Tra le 17 e le 19 aumentano sia i passeggeri in partenza (+32%) sia quelli in arrivo (+21%).

Passeggeri da/per BO-FI-RM-NA/BA



In direzione BO/RM diminuiscono i passeggeri in partenza la mattina, nonostante l'offerta invariata (-34%).

Aumentano, invece, sia i saliti nella fascia serale (+32%) sia gli arrivi (+21%).

Lo squilibrio direzionale, ovvero la differenza tra saliti e discesi, si accentua rispetto a quanto rilevato nel 2018: il numero di saliti risulta inferiore a quello dei discesi (i saliti rappresentano il 47% del totale).

La permanente disparità fra saliti e discesi, rilevata in tutti gli anni passati, va correlata alla presenza di una componente di utenza che effettua viaggi di durata superiore al giorno (con pernottamento) – come illustrato nel capitolo 4.10 relativo alla durata della sosta – con una sostanziale prevalenza dei motivi occasionali/affari³.

direzione	saliti	discesi
Bologna	1.293	1.280
Milano	930	1.194
TOTALE	2.223	2.474

Tab. 2.ii – Totale passeggeri saliti/discesi

Elaborazione META

Il dettaglio dei valori rilevati per singolo treno è riportato nelle pagine seguenti, ripartito per direzione (Bologna Tab. 2.iii, Milano Tab. 2.iv).

Come si può osservare, i treni maggiormente frequentati sono:

- passeggeri saliti il treno delle 9:28 in direzione sud (95 passeggeri) e quello delle ore 8:00 verso nord (116 passeggeri);
- passeggeri discesi il treno delle 19:30 proveniente da sud (83 passeggeri) e quello delle 19:42 in direzione opposta con 110 passeggeri in discesa.

³ Va inoltre evidenziata la presenza di alcuni gruppi di scolaresche in arrivo e partenza (in totale circa 70-90 passeggeri) che inevitabilmente influenzano sia la frequentazione per singolo treno, sia il disequilibrio tra saliti e discesi.

direzione Bologna									
treno			stazione di		ora	stazione di		passeggeri	
cat.	num	I.F.	origine	→	part.	→	destinazione	saliti	discesi
.it	9907	NTV	MI Centrale	→	06:28	→	Roma T.ni	83	5
fr	9511	TI	MI Centrale	→	06:56	→	Lecce	87	15
.it	8111	NTV	MI Centrale	→	07:28	→	Reggio Calabria C.le	85	14
fr	9515	TI	MI Centrale	→	07:56	→	Salerno	62	26
.it	9915	NTV	Torino P.N.	→	08:28	→	Bari C.le	48	47
fr	9519	TI	Torino P.N.	→	08:56	→	Salerno	39	53
.it	9919	NTV	Torino P.N.	→	09:28	→	Napoli C.le	95	25
fr	9391	TI	Torino P.N.	→	09:40	→	Napoli C.le	32	12
fr	9583	TI	Torino P.N.	→	09:56	→	Reggio Calabria C.le	12	16
.it	9923	NTV	Torino P.N.	→	10:28	→	Roma T.ni	31	22
fr	9311	TI	Torino P.N.	→	10:42	→	Napoli C.le	24	15
fr	9527	TI	MI Centrale	→	10:56	→	Salerno	16	19
fr	9805	TI	Torino P.N.	→	11:20	→	Lecce	4	3
.it	9927	NTV	Torino P.N.	→	11:28	→	Napoli C.le	37	24
fr	9587	TI	Torino P.N.	→	11:56	→	Reggio Calabria C.le	10	14
.it	9931	NTV	MI Centrale	→	12:28	→	Salerno	43	9
fr	9535	TI	Torino P.N.	→	12:56	→	Napoli C.le	17	6
.it	9935	NTV	Torino P.N.	→	13:28	→	Napoli C.le	52	17
fr	9539	TI	Torino P.N.	→	13:56	→	Napoli C.le	15	16
.it	9939	NTV	Torino P.N.	→	14:28	→	Bari C.le	45	14
fr	9543	TI	Torino P.N.	→	14:56	→	Salerno	34	7
.it	8143	NTV	Torino P.N.	→	15:28	→	Reggio Calabria C.le	43	47
fr	9547	TI	MI Centrale	→	15:56	→	Taranto	35	26
fr	9809	TI	MI Centrale	→	16:21	→	Bari C.le	9	9
.it	9947	NTV	Torino P.N.	→	16:28	→	Salerno	78	29
fr	9551	TI	MI Centrale	→	16:56	→	Salerno	32	18
.it	9951	NTV	Torino P.N.	→	17:28	→	Salerno	21	36
fr	9325	TI	Torino P.N.	→	17:42	→	Napoli C.le	23	72
fr	9555	TI	MI Centrale	→	17:56	→	Battipaglia	32	29
fr	9811	TI	MI Centrale	→	18:14	→	Pescara	28	39
.it	9955	NTV	Torino P.N.	→	18:28	→	Napoli C.le	65	43
fr	9559	TI	Torino P.N.	→	18:56	→	Napoli C.le	24	97
.it	9959	NTV	Torino P.N.	→	19:28	→	Napoli C.le	7	92
fr	9329	TI	Torino P.N.	→	19:42	→	Perugia	9	110
fr	9563	TI	MI Centrale	→	19:56	→	Roma T.ni	7	106
.it	9961	NTV	MI Centrale	→	20:28	→	Roma T.ni	3	24
fr	9567	TI	Torino P.N.	→	20:56	→	Roma T.ni	3	76
.it	9963	NTV	Torino P.N.	→	21:28	→	Roma T.ni	3	48
TOT DIR BOLOGNA								1.293	1.280

Tab. 2.iii – Passeggeri saliti/discesi per singolo treno (in rosso NTV, in blu Trenitalia) – direzione Bologna
Elaborazione META

direzione Milano										
treno			stazione di		ora		stazione di		passeggeri	
cat.	num	I.F.	origine	→	part.	→	destinazione	saliti	discesi	
fr	9504	TI	Roma T.ni	→	08:00	→	MI Centrale	116	49	
fr	9300	TI	Perugia	→	08:15	→	Torino P.N.	88	20	
.it	9904	NTV	Roma T.ni	→	08:30	→	Torino P.N.	31	8	
fr	9802	TI	Pescara	→	08:44	→	MI Centrale	95	9	
fr	9508	TI	Roma T.ni	→	09:00	→	Torino P.N.	53	7	
.it	9908	NTV	Napoli C.le	→	09:30	→	Torino P.N.	71	18	
fr	9512	TI	Roma T.ni	→	10:00	→	MI Centrale	11	12	
fr	9304	TI	Napoli C.le	→	10:15	→	Torino P.N.	13	15	
.it	9912	NTV	Napoli C.le	→	10:30	→	Torino P.N.	27	37	
fr	9516	TI	Battipaglia	→	11:00	→	Torino P.N.	21	24	
.it	9916	NTV	Salerno	→	11:30	→	Torino P.N.	22	41	
fr	9520	TI	Napoli C.le	→	12:00	→	MI Centrale	11	38	
.it	9920	NTV	Salerno	→	12:30	→	Torino P.N.	27	33	
fr	9806	TI	Bari C.le	→	12:42	→	MI Centrale	1	7	
fr	9524	TI	Salerno	→	13:00	→	MI Centrale	9	22	
fr	9310	TI	Napoli C.le	→	13:15	→	Torino P.N.	5	12	
.it	9924	NTV	Napoli C.le	→	13:30	→	Torino P.N.	8	40	
fr	9514	TI	Taranto	→	14:00	→	Torino P.N.	7	18	
.it	9928	NTV	Bari C.le	→	14:35	→	Torino P.N.	13	32	
fr	9532	TI	Napoli C.le	→	15:00	→	Torino P.N.	29	31	
.it	9932	NTV	Napoli C.le	→	15:30	→	MI Centrale	23	71	
fr	9584	TI	Reggio Calabria C.le	→	16:00	→	Torino P.N.	17	16	
.it	8134	NTV	Reggio Calabria C.le	→	16:35	→	Torino P.N.	35	55	
fr	9540	TI	Napoli C.le	→	17:00	→	MI Centrale	26	27	
.it	9940	NTV	Napoli C.le	→	17:30	→	Torino P.N.	29	33	
fr	9544	TI	Salerno	→	18:00	→	MI Centrale	36	61	
fr	9320	TI	Napoli C.le	→	18:15	→	Torino P.N.	11	38	
.it	9946	NTV	Napoli C.le	→	18:35	→	Torino P.N.	34	31	
fr	9588	TI	Reggio Calabria C.le	→	19:00	→	Torino P.N.	26	55	
.it	9948	NTV	Napoli C.le	→	19:30	→	MI Centrale	8	83	
fr	9808	TI	Lecce	→	19:42	→	Torino P.N.	7	23	
fr	9552	TI	Salerno	→	20:00	→	Torino P.N.	5	54	
.it	9952	NTV	Bari C.le	→	20:30	→	Torino P.N.	12	80	
fr	9556	TI	Napoli C.le	→	21:00	→	MI Centrale	1	62	
.it	9954	NTV	Salerno	→	21:30	→	MI Centrale	2	32	
TOT DIR MILANO								930	1.194	

Tab. 2.iv – Passeggeri saliti/discesi per singolo treno (in rosso NTV, in blu Trenitalia) – direzione Milano
Elaborazione META

2.3 Determinazione dei tassi di campionamento

Nel corso delle due giornate di indagine, è stato possibile effettuare 352 interviste, di cui 344 ritenute valide dopo la verifica di congruità generale delle risposte.

Pertanto si è ottenuto un tasso di campionamento complessivo pari a:

$$344 \text{ interviste} / 2.223 \text{ viaggiatori} = \mathbf{15,5\%}$$

Nel corso dell'indagine è stato intervistato il 15,5% dei viaggiatori saliti sui treni.

Questo valore garantisce una buona attendibilità statistica.

che può essere ritenuto adeguato a garantire una buona attendibilità statistica dell'indagine.

La verifica per singolo treno è illustrata nelle Tab. 2.v e Tab. 2.vi, rispettivamente per le partenze in direzione Milano e Bologna.

Dato che l'offerta di collegamenti si mantiene pressoché uniforme durante l'intero periodo diurno oggetto di indagine, sia in direzione nord che in direzione sud, con almeno due partenze per ora per ciascuna direzione spesso con orari ravvicinati, si è deciso di procedere all'espansione del campione di interviste all'insieme dei viaggiatori saliti nei treni appartenenti alla medesima fascia oraria e medesima direzione⁴. In questo modo si è potuto migliorare l'attendibilità delle elaborazioni; trattandosi di treni viaggianti nella medesima direzione a breve distanza l'uno dall'altro (benché non sempre operati dalla stessa impresa ferroviaria) si ritiene che il fattore di scelta del singolo treno non sia correlato alle variabili esaminate.

Il coefficiente di espansione utilizzato è pari in media a 6,46; oscilla tra un minimo di 1,50 (treno con un 3 passeggeri in partenza e 2 intervistati) e un massimo di 16,71 in corrispondenza dell'ora di punta serale.

Nella valutazione del tasso di campionamento occorre tener presente anche la diffusa presenza di spostamenti effettuati in gruppo: in questi casi l'intervista è stata posta ad una sola persona, per evitare deformazioni del campione.

Tutti i risultati delle indagini, relativi al profilo socio-professionale dei passeggeri ed alle caratteristiche degli spostamenti effettuati, faranno riferimento ai valori espansi secondo i coefficienti indicati.

Per contro, i risultati dell'indagine di opinione, per la quale la stratificazione per treno non assume particolare significatività, verranno presentati direttamente in base a conteggi delle singole interviste (campione non espanso).

⁴ Oltre alle due direzioni principali nord/sud, sono state disaggregate le direttrici Adriatica (treni con destinazione Puglia percorrenti la via per Ancona/Pescara) e Tirrenica (Roma, Campania, Calabria oltre a Puglia via Roma/Napoli).

Città di Reggio nell'Emilia

Stazione AV Mediopadana: indagine O/D maggio 2023

treno			ora part.	→	stazione di destinazione	passeggeri		interviste		tasso camp.	coeff. esp.
cat.	num.	I.F.				saliti	discesi	totali	valide		
fr	9504	TI	08:00	→	MI Centrale	116	49	9	9	7,0%	14,35
fr	9300	TI	08:15	→	Torino P.N.	88	20	2	2	7,0%	14,35
.it	9904	NTV	08:30	→	Torino P.N.	31	8	3	3	7,0%	14,35
fr	9802	TI	08:44	→	MI Centrale	95	9	9	9	7,0%	14,35
fr	9508	TI	09:00	→	Torino P.N.	53	7	7	6	12,1%	8,27
.it	9908	NTV	09:30	→	Torino P.N.	71	18	9	9	12,1%	8,27
fr	9512	TI	10:00	→	MI Centrale	11	12	10	10	39,2%	2,55
fr	9304	TI	10:15	→	Torino P.N.	13	15	3	3	39,2%	2,55
.it	9912	NTV	10:30	→	Torino P.N.	27	37	7	7	39,2%	2,55
fr	9516	TI	11:00	→	Torino P.N.	21	24	4	4	27,9%	3,58
.it	9916	NTV	11:30	→	Torino P.N.	22	41	8	8	27,9%	3,58
fr	9520	TI	12:00	→	MI Centrale	11	38	2	2	18,0%	5,57
.it	9920	NTV	12:30	→	Torino P.N.	27	33	4	4	18,0%	5,57
fr	9806	TI	12:42	→	MI Centrale	1	7	1	1	18,0%	5,57
fr	9524	TI	13:00	→	MI Centrale	9	22	4	4	45,5%	2,20
fr	9310	TI	13:15	→	Torino P.N.	5	12	3	3	45,5%	2,20
.it	9924	NTV	13:30	→	Torino P.N.	8	40	3	3	45,5%	2,20
fr	9514	TI	14:00	→	Torino P.N.	7	18	1	1	15,0%	6,67
.it	9928	NTV	14:35	→	Torino P.N.	13	32	2	2	15,0%	6,67
fr	9532	TI	15:00	→	Torino P.N.	29	31	10	10	26,9%	3,71
.it	9932	NTV	15:30	→	MI Centrale	23	71	4	4	26,9%	3,71
fr	9584	TI	16:00	→	Torino P.N.	17	16	5	3	17,3%	5,78
.it	8134	NTV	16:35	→	Torino P.N.	35	55	6	6	17,3%	5,78
fr	9540	TI	17:00	→	MI Centrale	26	27	6	6	20,0%	5,00
.it	9940	NTV	17:30	→	Torino P.N.	29	33	5	5	20,0%	5,00
fr	9544	TI	18:00	→	MI Centrale	36	61	8	8	13,6%	7,36
fr	9320	TI	18:15	→	Torino P.N.	11	38	0	0	13,6%	7,36
.it	9946	NTV	18:35	→	Torino P.N.	34	31	4	3	13,6%	7,36
fr	9588	TI	19:00	→	Torino P.N.	26	55	4	4	26,8%	3,73
.it	9948	NTV	19:30	→	MI Centrale	8	83	5	5	26,8%	3,73
fr	9808	TI	19:42	→	Torino P.N.	7	23	3	2	26,8%	3,73
fr	9552	TI	20:00	→	Torino P.N.	5	54	5	5	58,8%	1,70
.it	9952	NTV	20:30	→	Torino P.N.	12	80	5	5	58,8%	1,70
fr	9556	TI	21:00	→	MI Centrale	1	62	1	1	66,7%	1,50
.it	9954	NTV	21:30	→	MI Centrale	2	32	1	1	66,7%	1,50
						930	1.194	163	158	17,0%	5,89

Tab. 2.v – Numero di interviste, tassi di campionamento e coefficienti di espansione – direzione Milano

Elaborazione META

cat.	treno		ora part.	→	stazione di destinazione	passeggeri		interviste		tasso camp.	coeff. esp.
	num.	I.F.				saliti	discesi	totali	valide		
.it	9907	NTV	06:28	→	Roma T.ni	83	5	3	3	10,6%	9,44
fr	9511	TI	06:56	→	Lecce	87	15	15	15	10,6%	9,44
.it	8111	NTV	07:28	→	Reggio Calabria C.le	85	14	16	16	17,7%	5,65
fr	9515	TI	07:56	→	Salerno	62	26	10	10	17,7%	5,65
.it	9915	NTV	08:28	→	Bari C.le	48	47	5	5	6,9%	14,50
fr	9519	TI	08:56	→	Salerno	39	53	2	1	6,9%	14,50
.it	9919	NTV	09:28	→	Napoli C.le	95	25	8	8	12,2%	8,18
fr	9391	TI	09:40	→	Napoli C.le	32	12	6	6	12,2%	8,18
fr	9583	TI	09:56	→	Reggio Calabria C.le	12	16	3	3	12,2%	8,18
.it	9923	NTV	10:28	→	Roma T.ni	31	22	5	5	18,3%	5,46
fr	9311	TI	10:42	→	Napoli C.le	24	15	2	2	18,3%	5,46
fr	9527	TI	10:56	→	Salerno	16	19	6	6	18,3%	5,46
fr	9805	TI	11:20	→	Lecce	4	3	1	1	25,5%	3,92
.it	9927	NTV	11:28	→	Napoli C.le	37	24	7	7	25,5%	3,92
fr	9587	TI	11:56	→	Reggio Calabria C.le	10	14	5	5	25,5%	3,92
.it	9931	NTV	12:28	→	Salerno	43	9	8	8	21,7%	4,62
fr	9535	TI	12:56	→	Napoli C.le	17	6	5	5	21,7%	4,62
.it	9935	NTV	13:28	→	Napoli C.le	52	17	3	3	9,0%	11,17
fr	9539	TI	13:56	→	Napoli C.le	15	16	3	3	9,0%	11,17
.it	9939	NTV	14:28	→	Bari C.le	45	14	4	4	12,7%	7,90
fr	9543	TI	14:56	→	Salerno	34	7	6	6	12,7%	7,90
.it	8143	NTV	15:28	→	Reggio Calabria C.le	43	47	12	12	20,5%	4,88
fr	9547	TI	15:56	→	Taranto	35	26	4	4	20,5%	4,88
fr	9809	TI	16:21	→	Bari C.le	9	9	0	0	18,5%	5,41
.it	9947	NTV	16:28	→	Salerno	78	29	14	14	18,5%	5,41
fr	9551	TI	16:56	→	Salerno	32	18	9	8	18,5%	5,41
.it	9951	NTV	17:28	→	Salerno	21	36	4	4	15,8%	6,33
fr	9325	TI	17:42	→	Napoli C.le	23	72	2	2	15,8%	6,33
fr	9555	TI	17:56	→	Battipaglia	32	29	6	6	15,8%	6,33
fr	9811	TI	18:14	→	Pescara	28	39	0	0	6,0%	16,71
.it	9955	NTV	18:28	→	Napoli C.le	65	43	6	6	6,0%	16,71
fr	9559	TI	18:56	→	Napoli C.le	24	97	1	1	6,0%	16,71
.it	9959	NTV	19:28	→	Napoli C.le	7	92	3	2	28,6%	3,50
fr	9329	TI	19:42	→	Perugia	9	110	1	1	11,1%	9,00
fr	9563	TI	19:56	→	Roma T.ni	7	106	2	2	28,6%	3,50
.it	9961	NTV	20:28	→	Roma T.ni	3	24	1	1	22,2%	4,50
fr	9567	TI	20:56	→	Roma T.ni	3	76	1	1	22,2%	4,50
.it	9963	NTV	21:28	→	Roma T.ni	3	48	0	0	22,2%	4,50
						1.293	1.280	189	186	14,4%	6,95

Tab. 2.vi – Numero di interviste, tassi di campionamento e coefficienti di espansione – direzione Bologna
Elaborazione META

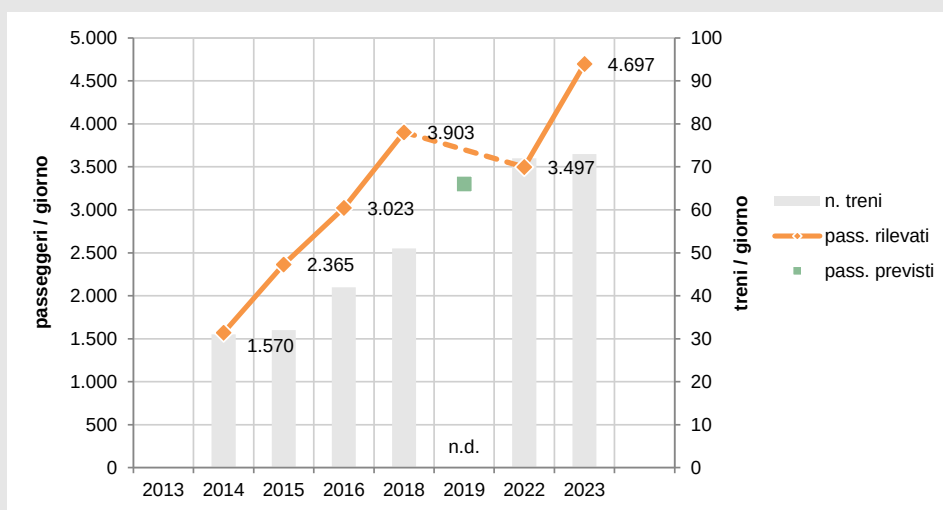
RIEPILOGO DEI RISULTATI ANDAMENTO DEL TRAFFICO 2014-23

Nel periodo maggio 2018 – maggio 2023 i passeggeri della stazione Mediopadana **sono aumentati di circa il 20%** attestandosi a circa 4.700 passeggeri/giorno, recuperando la diminuzione di circa il 10% riscontrata nel novembre 2022.

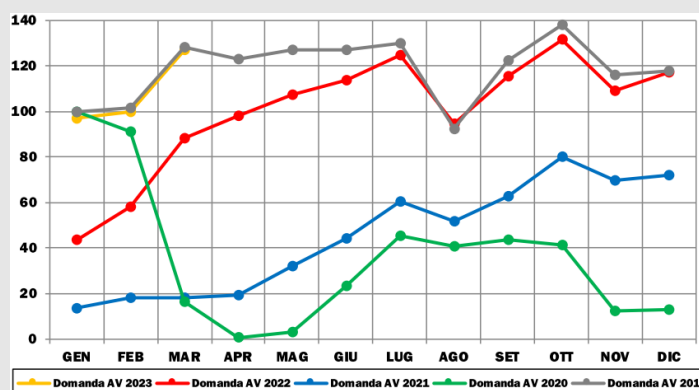
L'andamento delle frequentazioni rilevate nel periodo compreso tra il 2018 e il 2023 è condizionato inevitabilmente dalle **conseguenze della pandemia**, con le relative restrizioni agli spostamenti che hanno caratterizzato gli anni 2020-2021 e la successiva **ripresa della domanda di mobilità** (2021-2022) fino a livelli paragonabili a quelli del 2019 ma con alcune **variazioni nelle abitudini di spostamento** dell'utenza che, in qualche misura, possono considerarsi strutturali.

Si nota in proposito che i dati rilevati nel novembre 2022 e a maggio 2023, se raffrontati con il valore pre-pandemia (2018) mostrano un **andamento in linea con le rilevazioni raccolte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito dell'Osservatorio sulle tendenze della mobilità di passeggeri e merci**: sebbene riferite all'intera domanda di mobilità su collegamenti AV a livello nazionale, si può osservare facilmente la leggera flessione di novembre 2022 rispetto al valore pre-pandemia così come l'allineamento della domanda dei primi mesi del 2023 al livello registrato nel 2019. Ben evidente, inoltre, l'andamento stagionale della domanda, in linea con le variazioni novembre-maggio rilevate presso la stazione Mediopadana.

Si assiste pertanto al consolidamento del potenziale di utenza della stazione Mediopadana, ormai stabilmente superiore al valore ipotizzato prima dell'apertura dell'impianto; il successo in termini di domanda è confermato anche dall'evoluzione dell'**offerta di treni AV, in continua espansione**, avendo superato i 70 treni/giorno (ore 6÷21), con una media di due treni/ora per direzione e una distribuzione pressoché uniforme l'intera giornata.



Andamento dell'offerta e delle frequentazioni rilevate nella stazione Mediopadana



Andamento della domanda passeggeri AV per mese (2019-2023), base 100 = valore 2019.

Fonte: MIT, Osservatorio sulle tendenze della mobilità di passeggeri e merci, I trimestre 2023. Dati Trenitalia SpA, NTV SpA

3 Chi sono i viaggiatori

Un primo insieme di risultati dell'indagine permette di definire il **profilo socio-economico** dei viaggiatori che utilizzano la stazione, articolato per **età, sesso, professione e luogo di residenza**.

3.1 Passeggeri per sesso ed età

Dall'indagine emerge che il genere dei viaggiatori transitanti dalla stazione è pressoché omogeneo con una leggera prevalenza del sesso maschile; infatti si registra il 52,4% di maschi e il 47,6% di femmine. Tale risultato si discosta leggermente da quello rilevato nel 2018, in cui la prevalenza del sesso maschile era più marcata, con circa il 60% di utenti.

Non vi è una prevalenza evidente di genere.

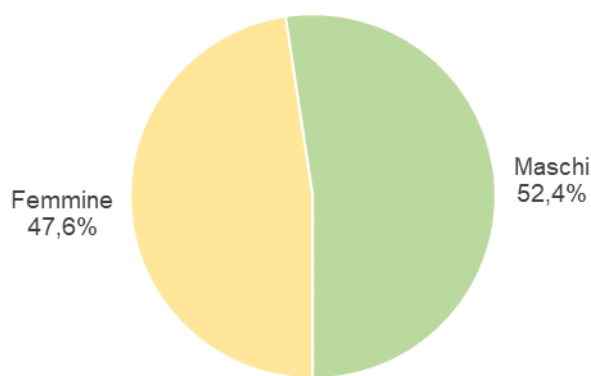


Fig. 3.1.i – Passeggeri per genere

Elaborazione META

Rispetto al 2018, quando spiccava la fascia di età tra i 40 ed i 49 anni (oggi in forte diminuzione), **la distribuzione dei passeggeri per classe di età risulta più equilibrata**: in netta crescita la classe 20÷29, mentre crescono in misura minore il numero di trentenni e cinquantenni. Tutte e tre queste fasce superano oggi quella dei quarantenni.

Le due classi di età prevalenti sono 30÷39 e 50÷59 anni: insieme rappresentano il 46% dei passeggeri saliti.

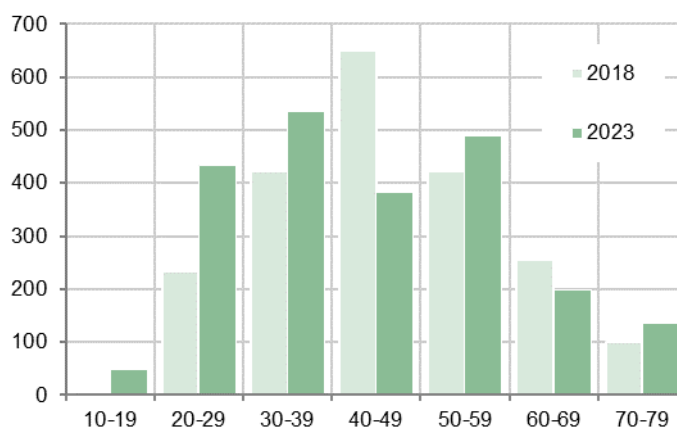


Fig. 3.1.ii – Passeggeri per classe d'età

Elaborazione META

3.2 Passeggeri per condizione socio-professionale

I viaggiatori sono prevalentemente **impiegati** (44,0%) e **liberi professionisti** (21,8%), seguiti da dirigenti (9,2%). La quota di studenti, operai e pensionati è paragonabile e prossima al 6% ciascuno.

La condizione professionale risulta piuttosto variabile tra i due sessi: infatti mentre tra gli impiegati è leggermente prevalente la componente femminile (53%), tra i liberi professionisti prevalgono i maschi (57%), così come tra dirigenti (76%), operai (65%) e lavoratori autonomi (81%). Una forte componente femminile è riscontrabile tra gli studenti (83%).

La stazione è utilizzata soprattutto da impiegati, liberi professionisti e dirigenti.

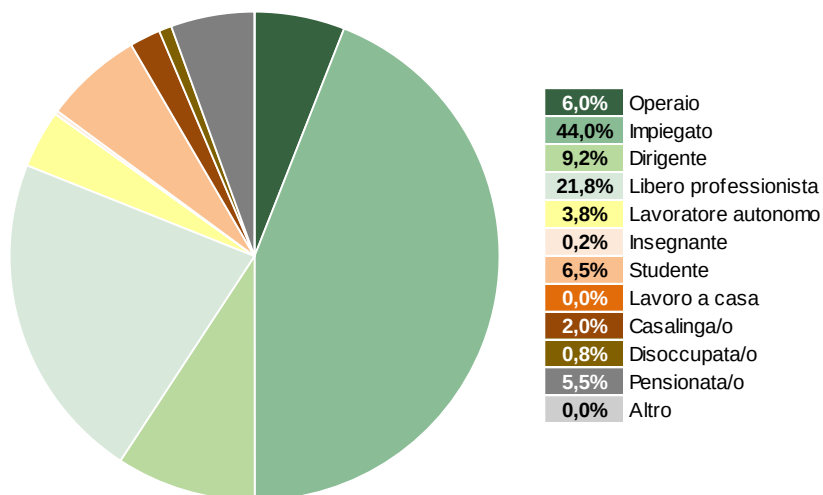


Fig. 3.2.i – Passeggeri per professione

Elaborazione META

Rispetto alla precedente indagine è in aumento la quota di impiegati, anche rispetto all'indagine 2016. In crescita dirigenti e lavoratori autonomi rispetto al 2018.

In leggero calo, invece, i liberi professionisti (-1,2%) e in calo più consistente (-5,5%) gli studenti che dal 10% del 2018 si attestano al 6,5% del totale dei saliti.

Passeggeri saliti per professione e sesso						
Professione	F	M	TOTALE	2023	2018	2016
Operaio	47	86	133	6,0%	3,5%	3,9%
Impiegato	514	465	979	44,0%	35,8%	39,3%
Dirigente	50	156	205	9,2%	5,8%	5,8%
Libero professionista	209	276	485	21,8%	20,8%	23,0%
Lavoratore autonomo	16	69	85	3,8%	6,3%	1,9%
Insegnante	5	0	5	0,2%		
Studente	119	25	144	6,5%	4,2%	12,0%
Lavoro a casa	-	-	0	0,0%		
Casalinga/o	31	15	45	2,0%	1,7%	2,7%
Disoccupata/o	13	5	19	0,8%	0,6%	1,2%
Pensionata/o	54	69	123	5,5%	9,5%	3,6%
Altro	-	-	0	0,0%	8,4%	4,0%
n.r.	-	-	0	0,0%	3,4%	2,7%
Totale	1.058	1.165	2.223	100,0%	100,0%	100,0%
%	47,6%	52,4%	100,0%			

Tab. 3.i – Passeggeri per età e condizione socio-professionale

Elaborazione META

Gli impiegati risultano rappresentati maggiormente nelle classi d'età 20÷29 e 30÷39 anni e in maniera più contenuta nelle classi d'età 40÷49 e 50÷59 anni. Il numero di liberi professionisti è rappresentato in maniera omogenea nelle classi tra i 30 e i 59 anni mentre i dirigenti sono concentrati maggiormente tra i 40 e i 59 anni con una quota residua nella classe d'età 60÷69 anni.

Gli studenti rientrano quasi interamente nella classe di età 20÷29 anni, dunque prevalentemente iscritti a corsi universitari.

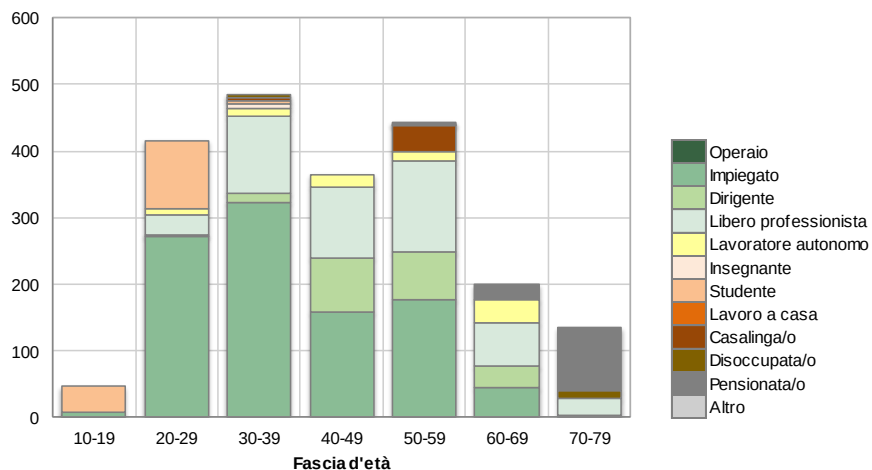


Fig. 3.2.ii – Passeggeri per condizione socio-professionale e classe d'età

Elaborazione META

Passeggeri saliti per professione e fascia d'età											
Professione	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80-89	TOT	2022	2018
Operaio	3	18	49	19	45	0	0	0	133	6,0%	3,6%
Impiegato	7	271	322	159	176	45	0	0	979	44,0%	35,2%
Dirigente	0	3	14	80	73	32	4	0	205	9,2%	5,8%
Libero professionista	0	31	118	106	137	66	24	4	485	21,8%	21,2%
Lavoratore autonomo	0	9	11	19	13	33	0	0	85	3,8%	6,3%
Insegnante	0	0	5	0	0	0	0	0	5	0,2%	0,0%
Studente	38	101	5	0	0	0	0	0	144	6,5%	4,3%
Lavoro a casa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%
Casalinga/o	0	0	5	0	40	0	0	0	45	2,0%	1,7%
Disoccupata/o	0	0	5	0	2	0	12	0	19	0,8%	0,6%
Pensionata/o	0	0	0	0	5	23	95	0	123	5,5%	10,3%
Altro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	8,5%
n.r.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5%
Totale	48	432	535	383	489	199	134	4	2.223	100,0%	100,0%
%	2,1%	19,5%	24,0%	17,2%	22,0%	8,9%	6,0%	0,2%	100,0%		

Tab. 3.ii – Passeggeri per età e condizione socio-professionale

Elaborazione META

3.3 Passeggeri per località di residenza

Analizzando i viaggiatori transitati in stazione per località di residenza (Fig. 3.3.i), si osserva che **il 56,4% risiede al di fuori della provincia di Reggio Emilia**: un valore prossimo a quello rilevato nel 2016 (57,2%), **in diminuzione rispetto al 2018 quando sfiorava il 62%**.

In crescita la quota di passeggeri residenti all'estero, sebbene si mantengano su valori assoluti piuttosto piccoli (38 passeggeri, pari a 1,7%); per quanto riguarda la ripartizione nel resto d'Italia si evidenzia una **netta riduzione del numero di passeggeri residenti nel meridione**, che passano dal 13% rilevato nel 2018 al 6,4% attuale. Per confronto, nel 2016 tale quota era pari al 4,6%, mentre a novembre 2022 si attestava al 6,5%. Risultano invece in leggera crescita i passeggeri provenienti dal nord (13,3%; 12,7% nel 2018) in linea con il trend di crescita dal 2016 mentre i passeggeri residenti nel centro Italia rimangono pressoché costanti dal 2018 (5,5% contro il 5,6% nel 2018).

La quota di **residenti nel comune di Reggio Emilia**, conferma la diminuzione in termini percentuali avvenuta tra il 2016 e il 2018, attestandosi al 22,1% mentre in termini assoluti il numero risulta comunque in crescita (490 passeggeri, contro i 444 del 2016).

La quota di **residenti in provincia aumenta passando dal 16,6% del 2018 al 21,5%** (479 passeggeri).

Il 43,6% dei viaggiatori proviene dalla città o dalla Provincia di Reggio Emilia, il 29,5% dal resto del bacino della stazione Mediopadana, mentre il 26,9% da altre zone.

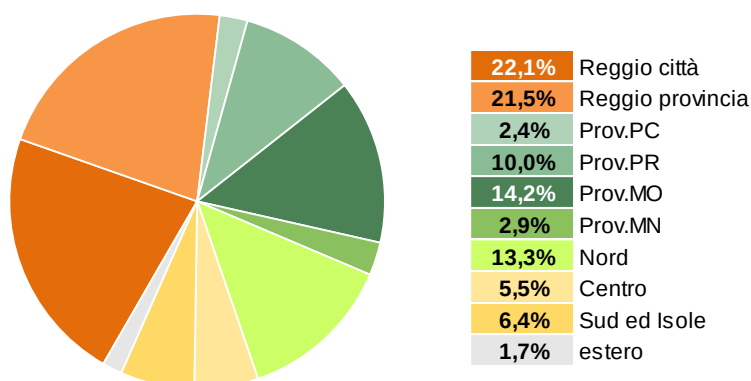


Fig. 3.3.i – Passeggeri per località di residenza

Elaborazione META

Passeggeri saliti per località di residenza e sesso						
zona	2023				2018	
	F	M	Totale	%	Totale	%
Reggio città	232	258	490	22,1%	462	22,0%
Reggio provincia	227	252	479	21,5%	348	16,6%
Prov.PC	25	28	53	2,4%	60	2,8%
Prov.PR	86	137	223	10,0%	191	9,1%
Prov.MO	186	129	315	14,2%	276	13,1%
Prov.MN	42	22	63	2,9%	90	4,3%
Nord	127	170	297	13,3%	267	12,7%
Centro	70	52	122	5,5%	118	5,6%
Sud ed Isole	56	86	142	6,4%	275	13,1%
estero	7	30	38	1,7%	12	0,6%
Totale	1.058	1.165	2.223	100%	2.098	100%
%	47,6%	52,4%	100,0%			

Tab. 3.iii – Passeggeri per sesso e località di residenza

Elaborazione META

Il luogo di residenza dei viaggiatori è legato alla distinzione fra domanda di mobilità *outbound* (residenti nell'area Mediopadana che si recano all'esterno) e *inbound* (residenti all'esterno del bacino che si recano nell'area Mediopadana), su cui si tornerà in sede di analisi degli spostamenti (capitolo 4).

Si evidenzia qui che il **76,7% dei viaggiatori in partenza risulta provenire dall'interno del bacino di riferimento** della stazione Mediopadana (Reggio Emilia, Parma, Modena, Piacenza, Mantova e Cremona – spostamenti *outbound*), un valore in crescita rispetto al 2018 in termini percentuali (69,8%) che supera anche i valori del 2016 (73,3%).

Nonostante l'aumento della quota di viaggiatori *outbound*, **il numero di persone "attratte" dal bacino mediopadano (*inbound*) è comunque in leggera crescita** rispetto a novembre 2022 e all'indagine del 2016: non raggiunge però il valore massimo registrato nel 2018.

Va osservato che il rapporto tra spostamenti *inbound* e *outbound* non è influenzato soltanto dall'attrattività del territorio, ma anche dalle possibilità di collegamento offerte tra la stazione Mediopadana e il suo bacino. In questo senso, l'attuale assetto che vede il trasporto privato e l'accompagnamento come modalità prevalente per l'accesso alla stazione, non riesce a rispondere pienamente alle esigenze della quota di utenza che proviene dall'esterno e non ha a disposizione un mezzo privato.

Il 76,7% dei viaggiatori risiede nel bacino della stazione Mediopadana

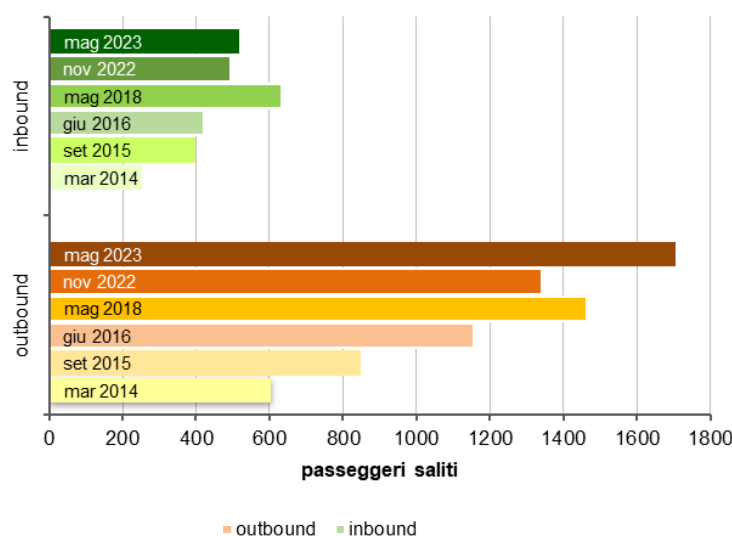


Fig. 3.3.ii – Andamento numero passeggeri per componente direzionale
Elaborazione META

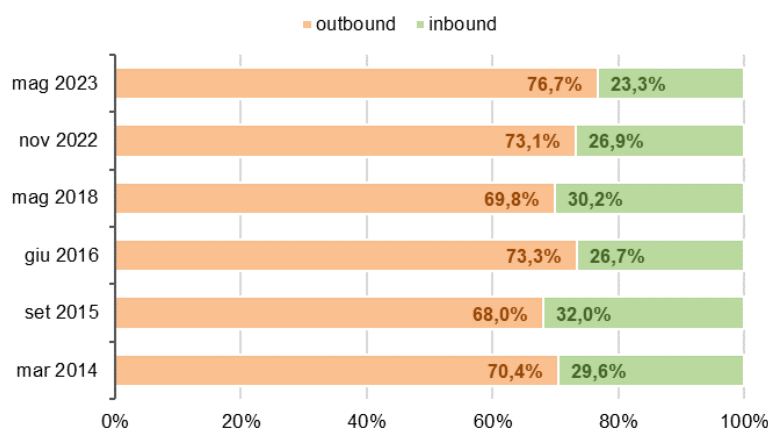


Fig. 3.3.iii – Andamento quota in/out-bound
Elaborazione META

LE COMPONENTI DIREZIONALI: UTENTI INBOUND / OUTBOUND

La distinzione tra utenza inbound ed outbound è frequentemente utilizzata nel campo del trasporto aereo, per distinguere le due componenti fondamentali del traffico aeroportuale e può essere utilmente applicata anche nel caso del trasporto ferroviario:

SPOSTAMENTI OUTBOUND = viaggi effettuati da persone residenti nei pressi dell'aeroporto (o della stazione, nel caso in esame), che lo utilizzano per recarsi in zone lontane da casa.

SPOSTAMENTI INBOUND = viaggi effettuati da persone residenti in zone lontane dallo scalo, che lo utilizzano per raggiungere una destinazione vicina ad esso.

L'indagine, basata su interviste ai viaggiatori in attesa del treno (viaggiatori saliti), ha intercettato le due componenti in modo differente. Gli utenti outbound sono stati intervistati durante il loro viaggio di andata, mentre nel caso di quelli inbound il questionario è stato somministrato durante il loro viaggio di ritorno a casa.

4 Le caratteristiche degli spostamenti

La struttura della domanda di mobilità servita è stata analizzata indagando:

- il motivo e la frequenza dello spostamento;
- la località di partenza;
- il mezzo utilizzato in origine;
- la modalità e il tempo di sosta (per coloro che hanno raggiunto la stazione in auto);
- la stazione di arrivo e la destinazione finale;

4.1 Spostamenti per motivo

La stazione Mediopadana è utilizzata in via prevalente per **motivi di lavoro o affari** (56,0% dei passeggeri), valore analogo a quello rilevato nel 2016 mentre appare inferiore alla quota della precedente campagna di indagine del 2018 (63% circa).

Seguono le pratiche personali (20,4%), il turismo e tempo libero (19,3%) e lo studio (3,3%); un risultato più marginale riguarda gli spostamenti dovuti a visite mediche (0,9%).

Poco meno di sei spostamenti su dieci si svolgono per motivi di lavoro o affari.

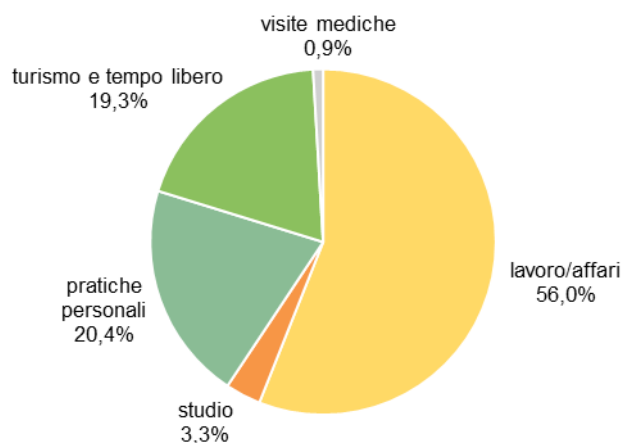


Fig. 4.1.i – Spostamenti per motivo

Elaborazione META

Spostamenti per motivo e sesso						
Motivo	F	M	TOTALE	2023	2018	2016
lavoro/affari	492	754	1.245	56,0%	62,8%	58,2%
studio	66	8	74	3,3%	4,1%	3,8%
pratiche personali	272	182	454	20,4%	15,2%	14,5%
turismo e tempo libero	217	212	429	19,3%	13,2%	22,1%
visite mediche	11	9	21	0,9%	-	-
altro	-	-	-	-	4,0%	0,2%
n.r.	-	-	-	-	0,6%	1,2%
Totale	1.058	1.165	2.223	100,0%	100,0%	100,0%
%	47,6%	52,4%	100,0%			

Tab. 4.i – Spostamenti per motivo e sesso

Elaborazione META

Esiste, evidentemente, una stretta correlazione tra la professione e il motivo del viaggio poiché l'indagine è rappresentativa del giorno feriale del normale periodo lavorativo-scolastico.

Si può tuttavia osservare un aspetto interessante: la quota di spostamenti per motivi di lavoro/affari è massima per dirigenti, liberi professionisti e lavoratori autonomi (intorno all'80%) mentre circa **il 40% degli impiegati si sposta per motivi occasionali** (equamente suddivisi tra turismo e pratiche personali, in aumento rispetto al 2018).

Dal confronto con le precedenti campagne di indagine, la quota di spostamenti per motivi di lavoro (56,0%) si riduce di 6,8 punti percentuali rispetto al 2018 e risulta allineata a quella del 2016 (58,2%). Diminuiscono gli spostamenti per motivi di studio (3,3 nel 2023 contro i 3,8% e 4,1% rispettivamente nel 2016 e 2018) mentre gli spostamenti occasionali crescono sia in percentuale (40,7% contro 32,4% del 2018) sia in valore assoluto (904 contro 694).

La componente principale di utenza è costituita da impiegati e liberi professionisti che viaggiano per lavoro.

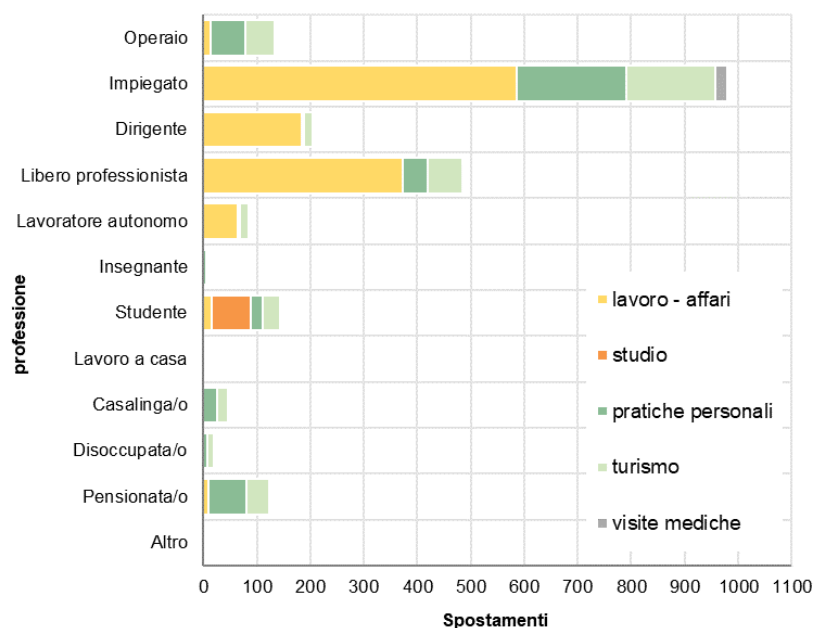


Fig. 4.1.ii – Passeggeri per professione e motivo

Elaborazione META

SPOSTAMENTI PER PROFESSIONE E MOTIVO								
Professione	Motivo					TOTALE	2023	2018
	lavoro - affari	studio	pratiche personali	turismo	visite mediche			
Operaio	13	0	65	54	0	133	6,0%	3,6%
Impiegato	585	0	206	168	21	979	44,0%	35,1%
Dirigente	185	0	4	16	0	205	9,2%	5,8%
Libero professionista	372	0	47	66	0	485	21,8%	21,1%
Lavoratore autonomo	65	0	4	16	0	85	3,8%	6,3%
Insegnante	0	0	5	0	0	5	0,2%	0,0%
Studente	15	74	21	34	0	144	6,5%	4,3%
Lavoro a casa	0	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%
Casalinga/o	0	0	25	20	0	45	2,0%	1,7%
Disoccupata/o	0	0	7	12	0	19	0,8%	0,6%
Pensionata/o	10	0	70	43	0	123	5,5%	10,3%
Altro	0	0	0	0	0	0	0,0%	8,5%
n.r.	-	-	-	-	-	0	0,0%	2,7%
Totale	1.245	74	454	429	21	2.223	100,0%	100,0%
%	56,0%	3,3%	20,4%	19,3%	0,9%	100,0%		

Tab. 4.ii – Passeggeri per professione e motivo

Elaborazione META

4.2 Spostamenti per stazione di destinazione

I viaggi che hanno inizio da Reggio Emilia sono **destinati soprattutto alle stazioni di Milano (37,7%), Roma (21,7%), Napoli (19,2%)**. Seguono, in misura decisamente minore, Firenze (6,4%), Torino (4,0%). Salerno (3,3%) e Bologna (2,0%). Le altre destinazioni, che comprendono altre destinazioni lungo la direttrice tirrenica e adriatica cumulano insieme il 5,6%.

Confrontando questi valori con quelli rilevati nel 2018, è possibile evidenziare che **gli incrementi maggiori riguardano i viaggi diretti a Milano, Torino, Firenze e Salerno** mentre **diminuisce il numero di spostamenti per Roma e Napoli**. L'andamento pluriennale mostra comunque una certa variabilità, a causa della domanda più orientata verso gli spostamenti occasionali.

Un viaggio su 3 è diretto a Milano, uno su 5 a Roma, uno su 5 a Napoli.

Gli spostamenti verso Napoli e Roma diminuiscono, mentre cresce il peso di Torino.

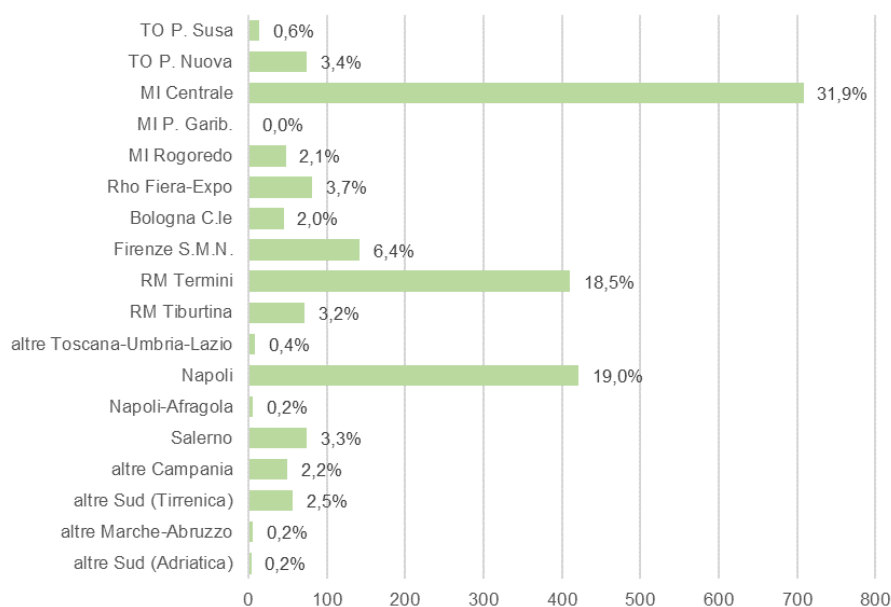


Fig. 4.2.i – Numero di spostamenti per stazione di destinazione

Elaborazione META

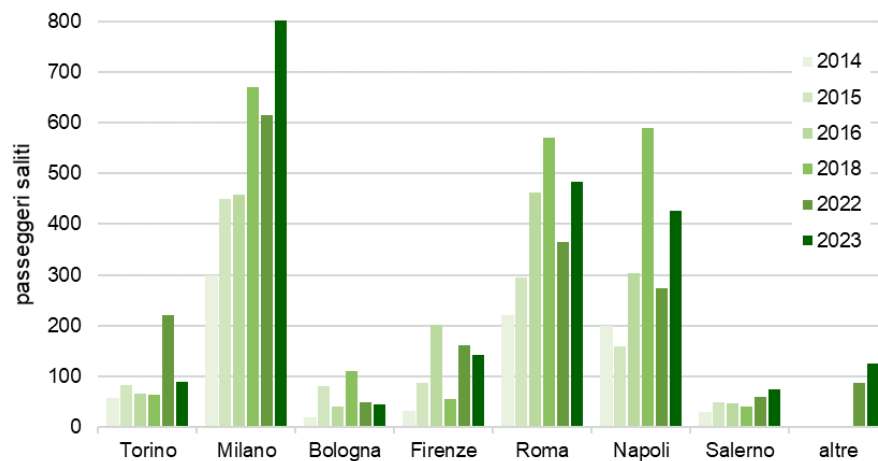


Fig. 4.2.ii – Andamento numero spostamenti per stazione di destinazione

Elaborazione META

Circa il 48% degli spostamenti per lavoro o affari ha come destinazione la stazione di Milano Centrale; poco meno del 20% invece è diretto a Roma Termini. Le altre stazioni dei nodi di Roma e Milano (Tiburtina e Rogoredo) raggiungono rispettivamente il 3,5% e il 2,6%.

Come termine di paragone, nel 2018 la stazione centrale di Milano era la destinazione prescelta da quasi il 35% delle persone che si spostavano per motivi di lavoro e la stazione di Porta Garibaldi raggiungeva una quota dell'11% per il medesimo motivo; oggi la quota di quest'ultima stazione risulta quasi del tutto trascurabile, a causa delle modifiche alla struttura dei servizi AV, quasi sempre attestati a Milano Centrale.

La stazione di Bologna è la meta finale del viaggio per il 2,7% dei passeggeri che si postano per lavoro: valore decisamente ridotto rispetto a quello registrato nel 2018 (pari a 11%) e di poco inferiore a quello del 2016 (2,9%).

Napoli raggiunge una quota pari al 5,0% (incluso sia la stazione Centrale sia quella di Afragola), in netto calo rispetto al 2018 (18,8%) e al 2016.

Per quanto riguarda i motivi occasionali, le proporzioni tra nord e sud risultano completamente ribaltate: la stazione di Milano Centrale si attesta al 11,8%, Roma Termini scende al 18,7% mentre Napoli si attesta al 37,2%.

Due terzi degli spostamenti per motivi di lavoro ha come destinazione Milano Centrale o Roma Termini.

Gli spostamenti occasionali sono invece prevalentemente diretti verso Napoli e il sud Italia.

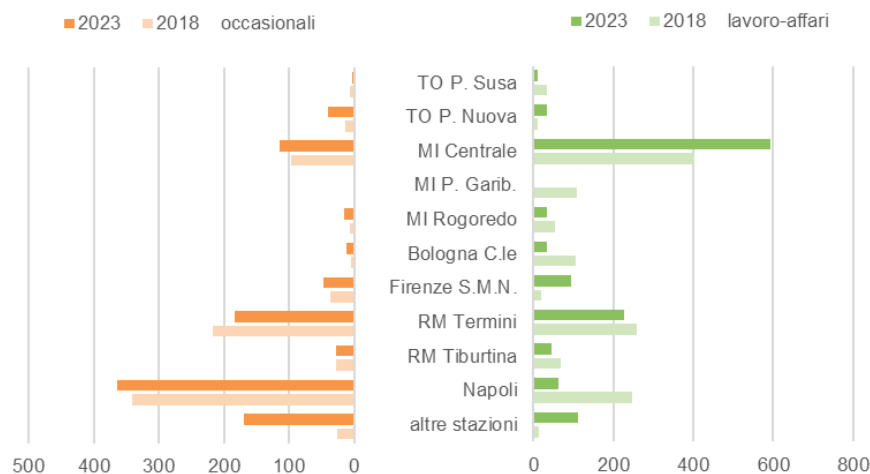


Fig. 4.2.iii – Numero di spostamenti per stazione di destinazione e motivo

Elaborazione META

SPOSTAMENTI PER STAZIONE DI DESTINAZIONE E MOTIVO												
Stazione	Motivo											
	lavoro affari	studio	pratiche personali	turismo	visite mediche	TOT	2023	2022	2018	2016	2015	2014
TO P. Susa	10	0	4	0	0	14	0,6%	6,4%	1,9%	3,6%	3,3%	2,2%
TO P. Nuova	34	13	11	16	0	75	3,4%	5,6%	1,1%	3,6%	3,3%	4,5%
MI Centrale	594	21	23	72	0	709	31,9%	26,4%	23,9%	0,4%	3,4%	0,0%
MI P. Garib.	0	0	0	0	0	0	0,0%	1,0%	5,2%	6,0%	6,0%	14,1%
MI Rogoredo	32	0	4	12	0	48	2,1%	5,0%	2,9%	14,8%	13,7%	12,1%
Rho Fiera-Expo	65	0	17	0	0	82	3,7%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Bologna C.le	33	0	5	6	0	45	2,0%	2,7%	5,3%	9,8%	12,9%	8,4%
Firenze S.M.N.	95	14	7	26	0	142	6,4%	8,8%	2,6%	7,0%	6,5%	2,3%
RM Termini	227	0	74	100	9	411	18,5%	16,5%	22,6%	7,5%	7,0%	3,7%
RM Tiburtina	44	0	28	0	0	72	3,2%	3,4%	4,5%	7,7%	7,1%	6,4%
Napoli	63	0	179	168	11	422	19,0%	13,9%	27,9%	17,8%	16,5%	19,1%
Napoli-Afragola	0	0	0	5	0	5	0,2%	1,0%	1,9%	13,8%	12,8%	23,3%
Salerno	0	5	53	15	0	74	3,3%	3,3%	0,2%	4,2%	3,9%	3,5%
altre Toscana-Umbria-Lazio	0	9	0	0	0	9	0,4%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
altre Marche-Abruzzo	5	0	0	0	0	5	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
altre Campania	24	11	15	0	0	50	2,2%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
altre Sud (Tirrenica)	13	0	35	9	0	57	2,5%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
altre Sud (Adriatica)	4	0	0	0	0	4	0,2%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
n.r.	-	-	-	-	-	0	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%	3,6%	0,0%
Totale	1.245	74	454	429	21	2.223	100%	100%	100%	100%	100%	100%
%	56,0%	3,3%	20,4%	19,3%	0,9%	100,0%						

Tab. 4.iii – Spostamenti per stazione di destinazione e motivo

Elaborazione META

4.3 Spostamenti per frequenza

La frequenza degli spostamenti conferma l'orientamento verso l'utilizzo saltuario: ben **il 46% degli spostamenti avviene occasionalmente** (una volta ogni 2 mesi o meno).

Di particolare interesse il confronto con i risultati degli anni precedenti, che mostra la riduzione della quota di utilizzo prettamente occasionale attorno al 50%, mentre **tende ad aumentare la percentuale di utenti che utilizzano la stazione AV almeno una volta al mese** (si passa dal 6% circa del 2016 al 18% del 2018 per attestarsi al 20% rilevato nell'indagine attuale).

Restringendo il campo di osservazione ai soli **spostamenti per motivo di lavoro**, si nota nell'ultimo anno la conferma della tendenza già in atto alla **riduzione della quota di passeggeri che si sposta tutti i giorni** (2,2% rispetto al 7÷8% rilevato negli anni precedenti) in favore di frequenze bisettimanali o mensili. Tale effetto può forse essere correlato all'aumento della propensione allo smart working e alle riunioni in videoconferenza.

La stazione AV è interessata soprattutto da viaggi a carattere occasionale.

Gli spostamenti quotidiani per motivo di lavoro diventano meno frequenti.

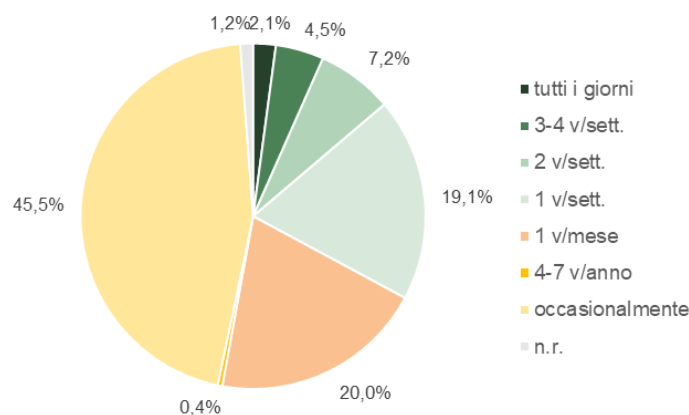


Fig. 4.3.i – Frequenza dello spostamento

Elaborazione META

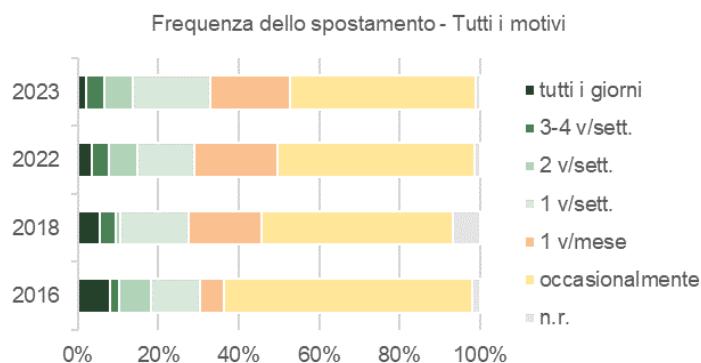


Fig. 4.3.ii – Evoluzione della frequenza dello spostamento, tutti i motivi

Elaborazione META

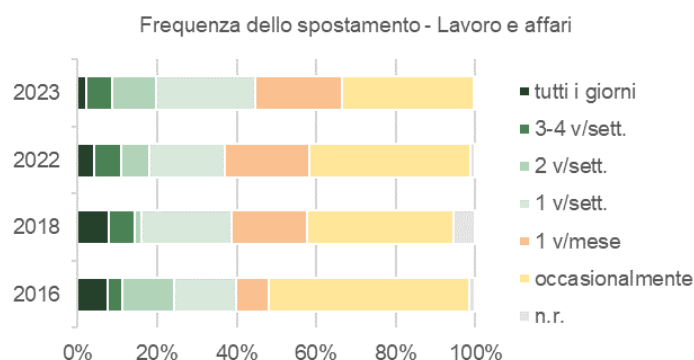


Fig. 4.3.iii – Evoluzione della frequenza dello spostamento, lavoro

Elaborazione META

Un risultato significativo dell'indagine consiste nell'analisi delle stazioni di destinazione per frequenza di viaggio.

La quota di viaggi con frequenza pari o superiore a 2 volte/settimana aumenta in tutte le stazioni principali, con l'eccezione di Torino e Bologna; va evidenziato, però, che nel corso dell'indagine precedente (2018) il numero complessivo di spostamenti con elevata frequenza era diminuito (si veda in proposito la Fig. 4.3.ii).

A differenza dell'indagine svolta nel 2018, dove **gli spostamenti effettuati con maggiore frequenza** (almeno 6 volte al mese) **erano diretti soprattutto verso le destinazioni più vicine** (Milano e Bologna), i nuovi dati dimostrano che sono aumentati i viaggi con maggior frequenza in direzione Milano, Firenze e Napoli, mentre hanno subito una flessione i viaggi con direzione Torino, Bologna e Roma. Nel caso del capoluogo lombardo si evidenzia un andamento in controtendenza rispetto alle rilevazioni del novembre 2022.

Quasi l'80% degli spostamenti effettuati 2 volte a settimana sono diretti a Milano.

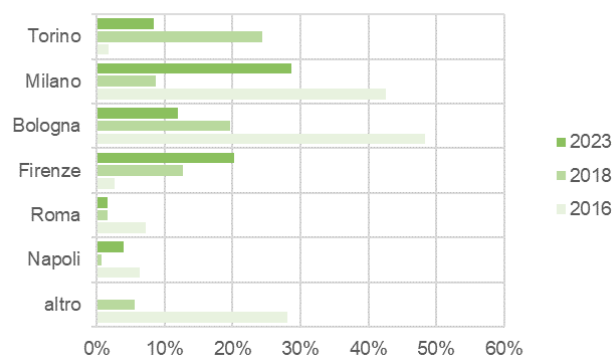


Fig. 4.3.iv – Quota di spostamenti effettuati almeno due volte a settimana rispetto al totale per ciascuna stazione di destinazione

Elaborazione META

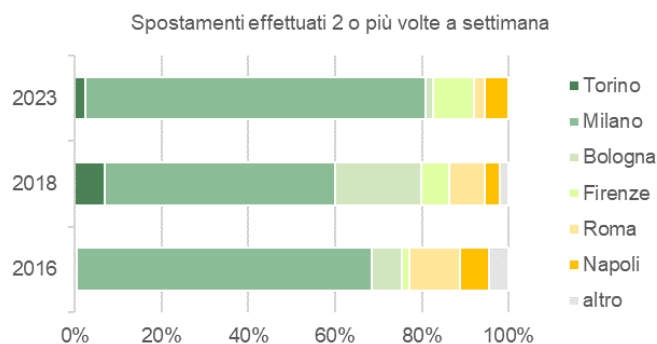


Fig. 4.3.v – Ripartizione degli spostamenti effettuati almeno due volte a settimana per stazione di destinazione

Elaborazione META

SPOSTAMENTI PER STAZIONE DI DESTINAZIONE E FREQUENZA													
Stazione	Motivo							TOT	2023	2022	2018		
	tutti i giorni	3-4 v/sett.	2 v/sett.	1 v/sett.	1 v/mese	4-7 v/anno	occasionale						
TO P. Susa	0	0	0	8	0	0	5	0	14	0,6%	0,6%	1,9%	
TO P. Nuova	7	0	0	20	23	0	24	0	75	3,4%	3,4%	1,1%	
MI Centrale	25	79	122	193	141	5	144	0	709	31,9%	31,9%	23,9%	
MI P. Garib.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	5,2%	
MI Rogoredo	0	0	14	6	4	0	24	0	48	2,1%	2,1%	2,9%	
Rho Fiera-Expo	0	0	0	0	13	0	69	0	82	3,7%	3,7%	0,0%	
Bologna C.le	5	0	0	0	8	0	26	5	45	2,0%	2,0%	5,3%	
Firenze S.M.N.	9	5	15	33	47	0	34	0	142	6,4%	6,4%	2,6%	
RM Termini	0	0	0	88	60	0	258	5	411	18,5%	18,5%	22,6%	
RM Tiburtina	0	0	8	20	5	0	39	0	72	3,2%	3,2%	4,5%	
Napoli	0	17	0	41	89	0	258	17	422	19,0%	19,0%	27,9%	
Napoli-Afragola	0	0	0	0	0	0	5	0	5	0,2%	0,2%	0,2%	
Salerno	0	0	0	0	20	5	49	0	74	3,3%	3,3%	1,9%	
altre Toscana-Umbria-Lazio	0	0	0	0	9	0	0	0	9	0,4%	0,4%	0,0%	
altre Marche-Abruzzo	0	0	0	0	0	0	5	0	5	0,2%	0,2%	0,0%	
altre Campania	0	0	0	9	11	0	29	0	50	2,2%	2,2%	0,0%	
altre Sud (Tirrenica)	0	0	0	5	10	0	42	0	57	2,5%	2,5%	0,0%	
altre Sud (Adriatica)	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0,2%	0,2%	0,0%	
n.r.	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%	0,0%	0,0%	
Totale	47	100	159	424	445	10	1.012	26	2.223	100,0%	100,0%	100,0%	
%	2,1%	4,5%	7,2%	19,1%	20,0%	0,4%	45,5%	1,2%	100,0%				

Tab. 4.iv – Spostamenti per frequenza e stazione di destinazione

Elaborazione META

4.4 Spostamenti per componente direzionale

Per esaminare le località di origine e destinazione degli spostamenti, è opportuno operare una **distinzione fra gli spostamenti outbound** (effettuati da residenti nell'area mediopadana che si recano verso l'esterno) **ed inbound** (orientati in direzione opposta⁵), come descritto in chiusura del capitolo 3.3. La prima componente corrisponde al 76,7% della domanda totale rilevata, mentre la seconda corrisponde al 23,3% come mostrato in Fig. 3.3.ii a pagina 22 e nella tabella seguente.

Orientamento	DIREZIONE SPOSTAMENTI PER MOTIVO							
	Motivo							
	lavoro	affari	studio	pratiche personali	turismo	visite mediche	TOT	%
Outbound	845	54	55	379	362	9	1.705	76,7%
Inbound	335	11	19	75	68	11	518	23,3%
Totale	1.180	65	74	454	429	21	2.223	100,0%
%	53,1%	2,9%	3,3%	20,4%	19,3%	0,9%	100,0%	

Circa 8 viaggi su 10 sono effettuati da residenti nell'area mediopadana che si muovono verso l'esterno.

Tab. 4.v – Spostamenti per componente direzionale e motivo

Elaborazione META

È interessante analizzare la ripartizione tra spostamenti in entrata e uscita rispetto al motivo del viaggio. **Gli spostamenti outbound per lavoro e affari risultano in leggera crescita** (+4 punti percentuali) mentre tale tendenza è molto più accentuata nel caso degli spostamenti per motivo di studio e pratiche personali.

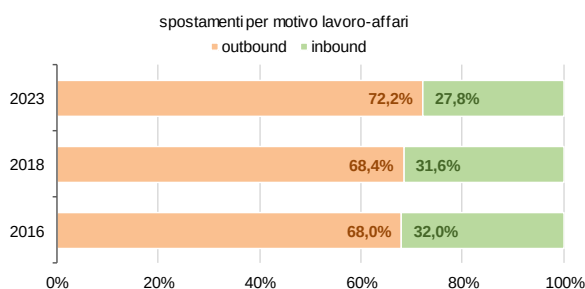


Fig. 4.4.i – Spostamenti per componente direzionale (motivo lavoro-affari)

Elaborazione META

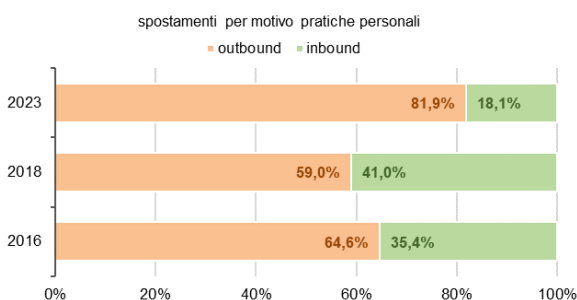


Fig. 4.4.ii – Spostamenti per componente direzionale (motivo pratiche personali)

Elaborazione META

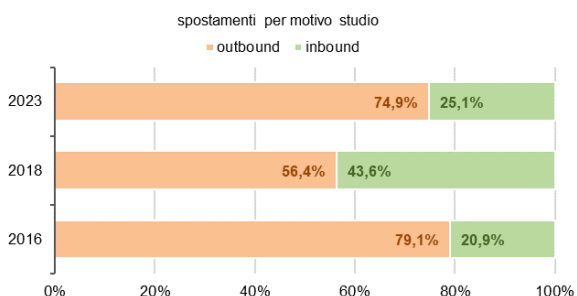


Fig. 4.4.iii – Spostamenti per componente direzionale (motivo studio)

Elaborazione META

⁵ Nel seguito dell'analisi si farà riferimento al luogo di origine degli spostamenti inbound inteso come località di inizio del viaggio di andata; all'opposto, la destinazione è rappresentata dal luogo di termine del viaggio di andata che è, quindi, compresa nel bacino mediopadano. I viaggi outbound, invece, corrispondono esattamente allo spostamento intercettato durante l'indagine, in uscita dal bacino della stazione.

La variazione delle quote relative tra spostamenti in/out-bound non determina però la riduzione in numero assoluto dei viaggi diretti verso l'area Mediopadana: la tendenza all'aumento è chiaramente visibile nei grafici seguenti, con l'unica eccezione degli spostamenti in entrata per pratiche personali che si riportano al valore rilevato nel 2016.

Il numero assoluto degli spostamenti in entrata aumenta.

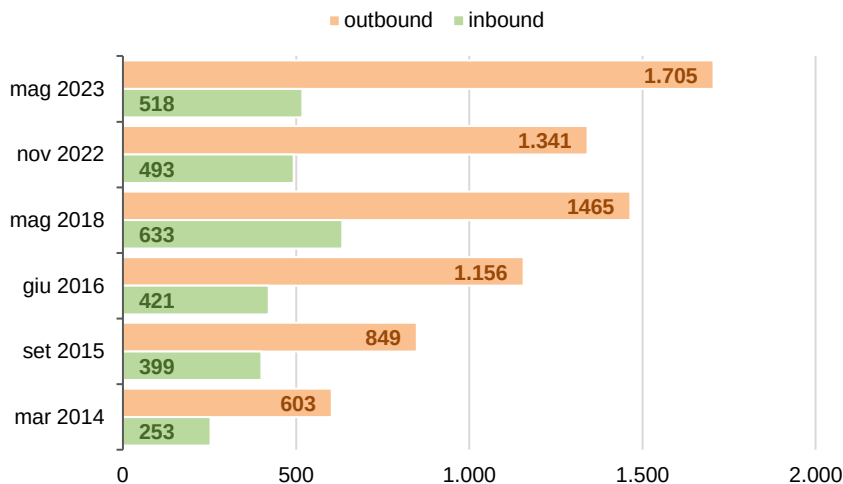


Fig. 4.4.iv – Numero di spostamenti per componente direzionale (tutti i motivi)

Elaborazione META

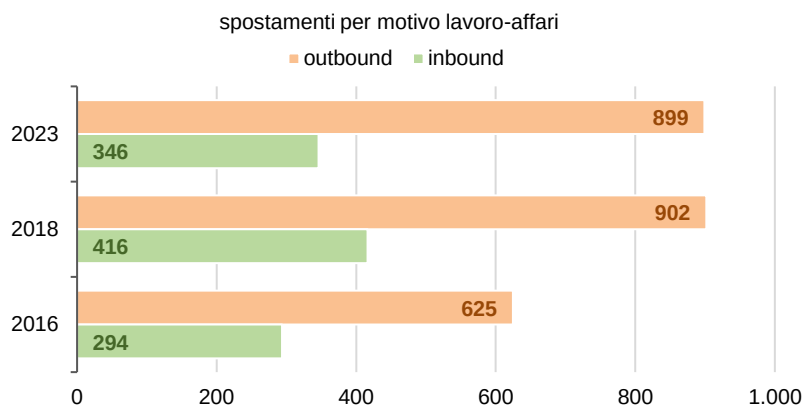


Fig. 4.4.v – Numero di spostamenti per componente direzionale (lavoro-affari)

Elaborazione META

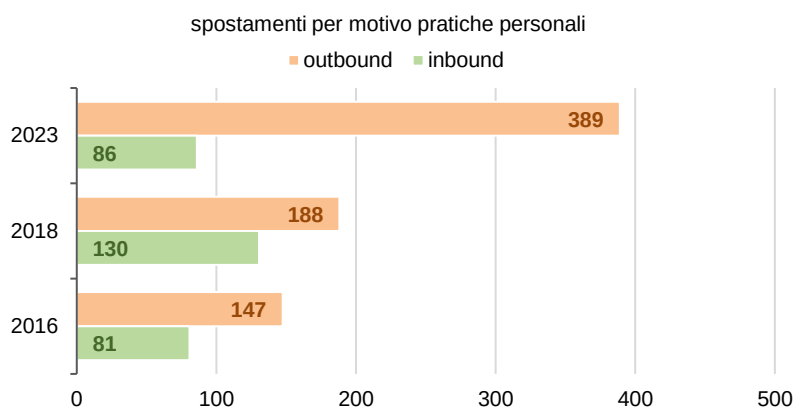


Fig. 4.4.vi – Numero di spostamenti per componente direzionale (pratiche personali)

Elaborazione META

4.4.1 Spostamenti outbound per località di origine

Focalizzando dapprima l'attenzione sugli **spostamenti outbound**, si può osservare che essi **provengono soprattutto da Reggio Emilia città** (29,7%) e dal **territorio reggiano** (27,0%). Seguono le province di Modena (19,1%, di cui il 8,5% dal capoluogo) e Parma (13,4%, principalmente dalla città). Di minor rilievo la quota di viaggiatori provenienti da Mantova (2,2% dalle località della provincia e 1,6% dalla città), Piacenza (3,1%), Cremona (1,8%).

Rispetto al 2018, risulta in diminuzione la quota proveniente da Reggio Emilia città sia in termini percentuali (-12,4 punti) sia valore assoluto (-110); aumenta significativamente invece la quota proveniente dalla provincia di Reggio (+14,0%, pari a +270 persone).

Perde qualche punto percentuale il numero di viaggiatori provenienti dalle province di Cremona e Mantova mentre cresce – pur su piccoli valori – il numero di viaggiatori provenienti dalle province di Piacenza e, in misura minore, Brescia e Parma (calo della città in favore della provincia). La percentuale di viaggiatori provenienti da Modena rimane invariato nel saldo totale con un calo del 2,6% della provincia e un incremento del 2,6% della città.

Il 35,7% circa dei viaggiatori provenienti dalla città di Reggio Emilia si sposta per motivi di lavoro o affari (nel 2018 erano il 65%); anche gli spostamenti provenienti dalla provincia vedono diminuire la quota di spostamenti per motivi di lavoro dal 41% al 28,3%.

Gli spostamenti outbound provengono prevalentemente da Reggio città e provincia (56,7%).

In aumento la quota di viaggiatori proveniente dalla provincia di Piacenza.

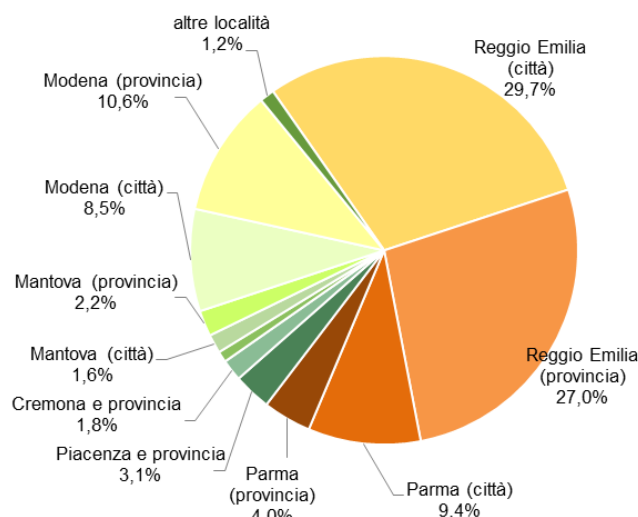


Fig. 4.4.vii – Spostamenti outbound per località di origine

Elaborazione META

SPOSTAMENTI OUTBOUND PER LOCALITÀ DI ORIGINE (ANDATA) E MOTIVO									
Località	Motivo					TOT	2023	2018	
	lavoro affari	studio	pratiche personali	turismo	visite mediche				
Reggio Emilia (città)	294	12	96	94	9	506	29,7%	42,0%	
Reggio Emilia (provincia)	233	19	87	122	0	461	27,0%	13,0%	
Parma (città)	66	0	65	29	0	160	9,4%	12,0%	
Parma (provincia)	19	0	26	23	0	69	4,0%	1,1%	
Piacenza e provincia	25	11	8	9	0	53	3,1%	0,0%	
Cremona e provincia	21	0	5	4	0	30	1,8%	2,6%	
Brescia e provincia	6	0	9	0	0	16	0,9%	0,0%	
Mantova (città)	14	5	8	0	0	27	1,6%	4,0%	
Mantova (provincia)	11	0	0	26	0	37	2,2%	2,1%	
Modena (città)	113	0	17	15	0	145	8,5%	5,9%	
Modena (provincia)	77	8	57	39	0	181	10,6%	13,2%	
altre località	21	0	-	-	-	21	1,2%	4,1%	
Totale	824	55	379	362	9	1.705	100%	100%	
%	48,3%	3,2%	22,3%	21,2%	0,6%	100%			

Tab. 4.vi – Spostamenti outbound per località di origine e motivo

Elaborazione META

4.4.2 Spostamenti outbound per località di destinazione

Gli spostamenti *outbound* sono concentrati principalmente verso due destinazioni che, insieme, attraggono oltre il 55% degli spostamenti: Milano (35,9%) e Roma (20,2%). Per confronto, nel 2018 le due aree metropolitane attraevano oltre il 64% degli spostamenti: la riduzione è essenzialmente legata al calo degli spostamenti diretti a Roma (-11,4%).

In aumento Napoli (17,7%) che porta il valore complessivo delle destinazioni del sud Italia al 28,1%. Torino si attesta ad una quota pari al 2,7% con un incremento di 1,5 punti percentuali rispetto al 2018. In calo, invece, la quota diretta a Bologna (-3,9%). Recuperano 5 punti percentuali Firenze e la relativa provincia (7,6%).

Scomparse nel 2018, nel rilievo attuale compaiono con quote seppur piccole le destinazioni ubicate in Toscana (0,8%), Lazio (1,7%), Marche-Abruzzo (0,8%) e nel Nord-Est italiano (0,3%).

Come negli anni passati, si conferma la netta prevalenza degli spostamenti verso le principali aree metropolitane, soprattutto laddove esistono collegamenti diretti dalla stazione Mediopadana.

Poco più della metà della componente outbound è orientata verso le aree metropolitane di Milano e Roma.

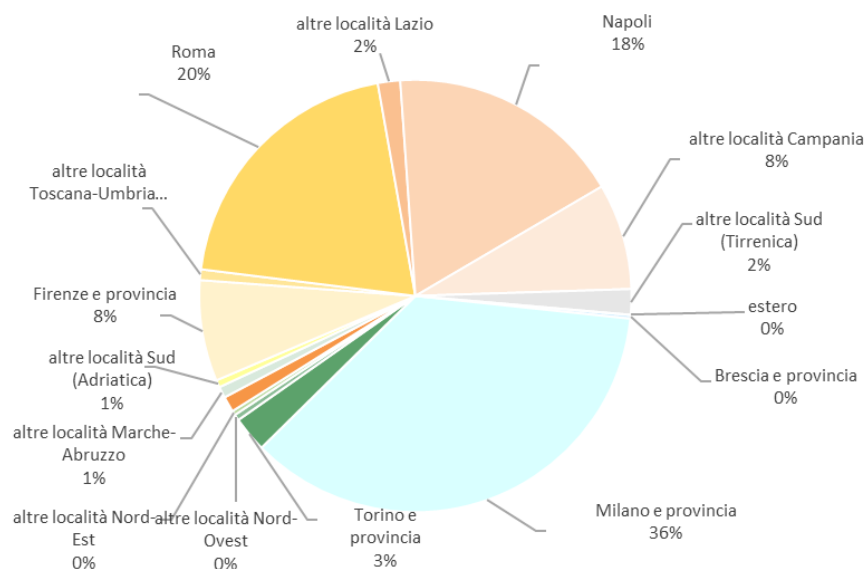


Fig. 4.4.viii – Spostamenti outbound per località di destinazione

Elaborazione META

SPOSTAMENTI OUTBOUND PER LOCALITÀ DI DESTINAZIONE (ANDATA) E MOTIVO									
Località	Motivo					TOT	2022	2018	
	lavoro affari	studio	pratiche personali	turismo	visite mediche				
Milano e provincia	264	43	37	55	25	425	31,7%	32,7%	
Torino e provincia	84	22	13	24	0	143	10,7%	1,2%	
altre località Nord-Ovest	9	0	6	13	0	29	2,1%	1,0%	
altre località Nord-Est	11	0	0	4	0	15	1,1%	0,0%	
Bologna e provincia	15	0	2	0	0	18	1,3%	5,1%	
altre località Marche-Abruzzo	0	0	2	0	0	2	0,1%	0,0%	
altre località Sud (Adriatica)	8	0	5	0	0	13	1,0%	0,0%	
Firenze e provincia	53	11	6	16	0	87	6,5%	2,6%	
altre località Toscana-Umbria	11	0	11	0	11	34	2,5%	0,0%	
Roma	196	13	22	41	0	273	20,4%	31,6%	
altre località Lazio	0	0	15	4	0	19	1,4%	0,0%	
Napoli	48	0	68	39	0	156	11,6%	10,4%	
altre località Campania	35	4	43	7	0	89	6,6%	14,3%	
altre località Sud (Tirrenica)	4	0	16	8	0	28	2,1%	1,1%	
estero	3	0	5	5	0	12	0,9%	0,0%	
Totale	732	94	252	217	36	1.341	100%	100%	
%	54,6%	7,0%	18,8%	16,2%	2,7%	100,0%			

Tab. 4.vii – Spostamenti outbound per località di destinazione e motivo

Elaborazione META

4.4.3 Spostamenti inbound per località di origine e motivo

Passando invece ad esaminare gli **spostamenti inbound**, essi **originano**⁶ soprattutto da **Milano e provincia** (34,3%) nonché **Roma** (16,0%). Le altre principali origini sono la metropoli campana (19,8%) e Torino e provincia (6,8%).

Rispetto al 2018 è **in aumento il numero di viaggiatori provenienti dall'area metropolitana torinese** per motivi prettamente di lavoro pratiche personali e turismo (dallo 0,9% al 6,8%), mentre Roma e Firenze guadagnano rispettivamente 7,3 e 1,7 punti percentuali. Milano guadagna 6,1 punti percentuali.

Le aree che invece perdono numero di passeggeri di origine sono Napoli che vede un deciso decremento (-30,1 punti percentuali) e Bologna con una perdita di 3,2 punti percentuali.

Gli spostamenti in entrata provenienti da Milano e dal nord-ovest hanno come motivo prevalente il lavoro (rispettivamente 89,1% e 73,7%). Nei viaggi provenienti da Torino e Napoli la percentuale di spostamenti per altri motivi supera il 50%.

Gli spostamenti inbound provengono soprattutto da Milano e Roma. Diminuisce il numero di spostamenti originati da Napoli.

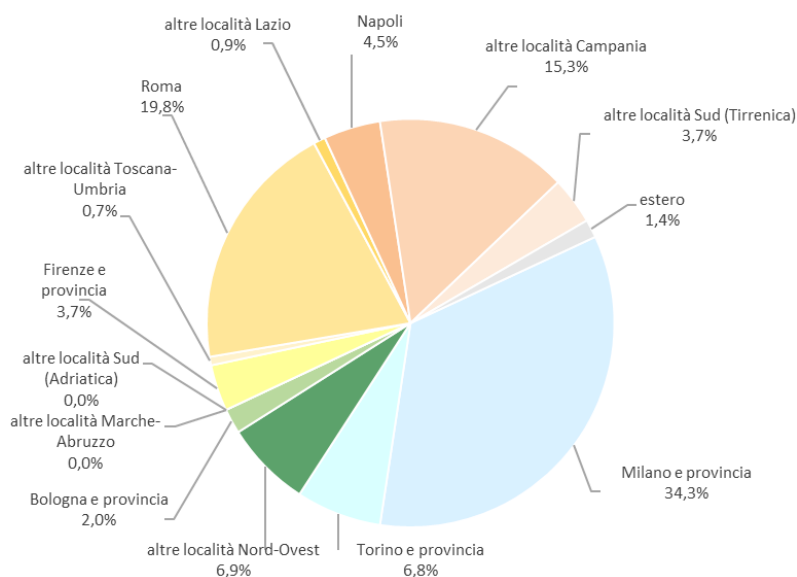


Fig. 4.4.ix – Spostamenti inbound per località di origine

Elaborazione META

SPOSTAMENTI INBOUND PER LOCALITA' DI ORIGINE E MOTIVO								
Località	Motivo					TOT	2023	2018
	lavoro affari	studio	pratiche personali	turismo	visite mediche			
Milano e provincia	159	0	7	12	0	178	34,3%	28,3%
Torino e provincia	12	7	9	6	0	35	6,8%	0,9%
altre località Nord-Ovest	26	6	0	4	0	36	6,9%	4,9%
Bologna e provincia	10	0	0	0	0	10	2,0%	5,1%
altre località Marche-Abruzzo	0	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%
altre località Sud (Adriatica)	0	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%
Firenze e provincia	19	0	0	0	0	19	3,7%	2,0%
altre località Toscana-Umbria	4	0	0	0	0	4	0,7%	0,8%
Roma	70	0	16	16	0	103	19,8%	12,5%
altre località Lazio	5	0	0	0	0	5	0,9%	1,0%
Napoli	8	0	5	10	0	23	4,5%	34,6%
altre località Campania	26	5	21	15	11	79	15,3%	7,0%
altre località Sud (Tirrenica)	0	0	15	4	0	19	3,7%	1,4%
estero	7	0	0	0	0	7	1,4%	1,5%
Totale	335	19	75	68	11	518	100,0%	100,0%
%	64,7%	3,6%	14,4%	13,0%	2,2%	100,0%		

Tab. 4.viii – Spostamenti inbound per località di origine e motivo

Elaborazione META

⁶ Poiché i questionari sono stati somministrati ai passeggeri in partenza dalla stazione AV, i viaggiatori della componente inbound sono stati intercettati dall'indagine nel corso del loro viaggio di ritorno. Per semplicità, la terminologia utilizzata per descrivere gli spostamenti è stata qui trasposta facendo riferimento al corrispondente spostamento di andata, orientato verso l'area mediopadana.

4.4.4 Spostamenti inbound per località di destinazione

Se paragonata alla componente *outbound*, quella *inbound* è **ancor più polarizzata sulla sola città di Reggio Emilia**, che rappresenta la località di destinazione per il **58,6% degli spostamenti**; la quota sale al 68,4% considerando anche la provincia.

Fra le altre zone, la città di Parma presenta il valore più alto (6,2%), che raggiunge l'8,2% se inclusa anche la provincia, seguita da Modena (4,5% verso la città e ben 9,7% verso la provincia).

Rispetto al 2018 gli spostamenti in direzione della città di Mantova rimangono pressoché costanti mentre una piccola quota (0,7%) ha come destinazione la provincia di Mantova, che perde 2,6 punti percentuali rispetto al 2018.

Non si registrano spostamenti diretti verso Cremona e provincia presenti invece nel 2018, mentre sono stati rilevati spostamenti verso Brescia e provincia (2,7%).

Sei spostamenti inbound su dieci sono diretti a Reggio Emilia città.

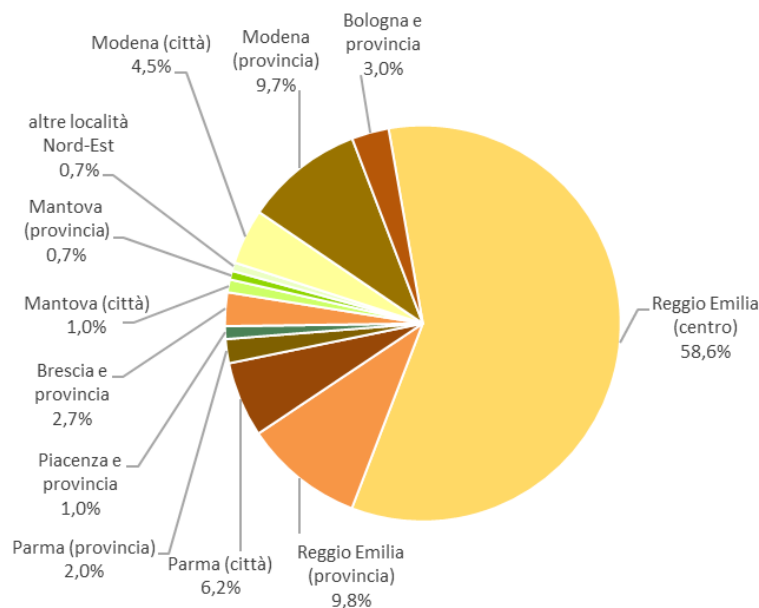


Fig. 4.4.x – Spostamenti inbound per località di destinazione

Elaborazione META

SPOSTAMENTI INBOUND PER LOCALITÀ DI DESTINAZIONE E MOTIVO								
Località	Motivo					TOT	2023	2018
	lavoro affari	studio	pratiche personali	turismo	visite mediche			
Reggio Emilia (centro)	226	13	31	22	11	304	58,6%	61,9%
Reggio Emilia (provincia)	27	0	21	3	0	51	9,8%	11,1%
Parma (città)	21	5	5	0	0	32	6,2%	5,3%
Parma (provincia)	6	0	0	5	0	10	2,0%	0,0%
Piacenza e provincia	-	0	0	5	0	5	1,0%	0,0%
Brescia e provincia	14	0	0	0	0	14	2,7%	0,0%
Mantova (città)	-	0	0	5	0	5	1,0%	0,9%
Mantova (provincia)	-	0	4	0	0	4	0,7%	3,3%
altre località Nord-Est	-	0	0	4	0	4	0,7%	0,0%
Modena (città)	23	0	0	0	0	23	4,5%	10,5%
Modena (provincia)	24	0	10	16	0	50	9,7%	5,4%
Bologna e provincia	4	0	4	8	0	16	3,0%	0,0%
Cremona (città)	-	-	-	-	-	0	0,0%	0,2%
Cremona (provincia)	-	-	-	-	-	0	0,0%	0,7%
estero	-	-	-	-	-	0	0,0%	0,2%
altre località	-	-	-	-	-	0	0,0%	0,6%
Totale	335	19	75	68	11	518	100,0%	100,0%
%	64,7%	3,6%	14,4%	13,0%	2,2%	100,0%		

Tab. 4.ix – Spostamenti inbound per località di destinazione e motivo

Elaborazione META

4.4.5 Spostamenti generati e attratti dalla città di Reggio Emilia

È possibile infine completare la caratterizzazione O/D della domanda servita dalla stazione Mediopadana identificando le zone di origine (spostamenti *outbound*) e destinazione (spostamenti *inbound*) interne alla città di Reggio Emilia⁷ che, come evidenziato nei paragrafi precedenti, rappresentano rispettivamente il 29,7% e il 58,6% del totale degli spostamenti intercettati nell'indagine.

Per le elaborazioni si è fatto riferimento alla zonizzazione già adottata nello Studio di Fattibilità del nodo di interscambio AV Mediopadana, mutuata dal modello di traffico urbano della Città di Reggio Emilia e mostrata nella figura seguente.

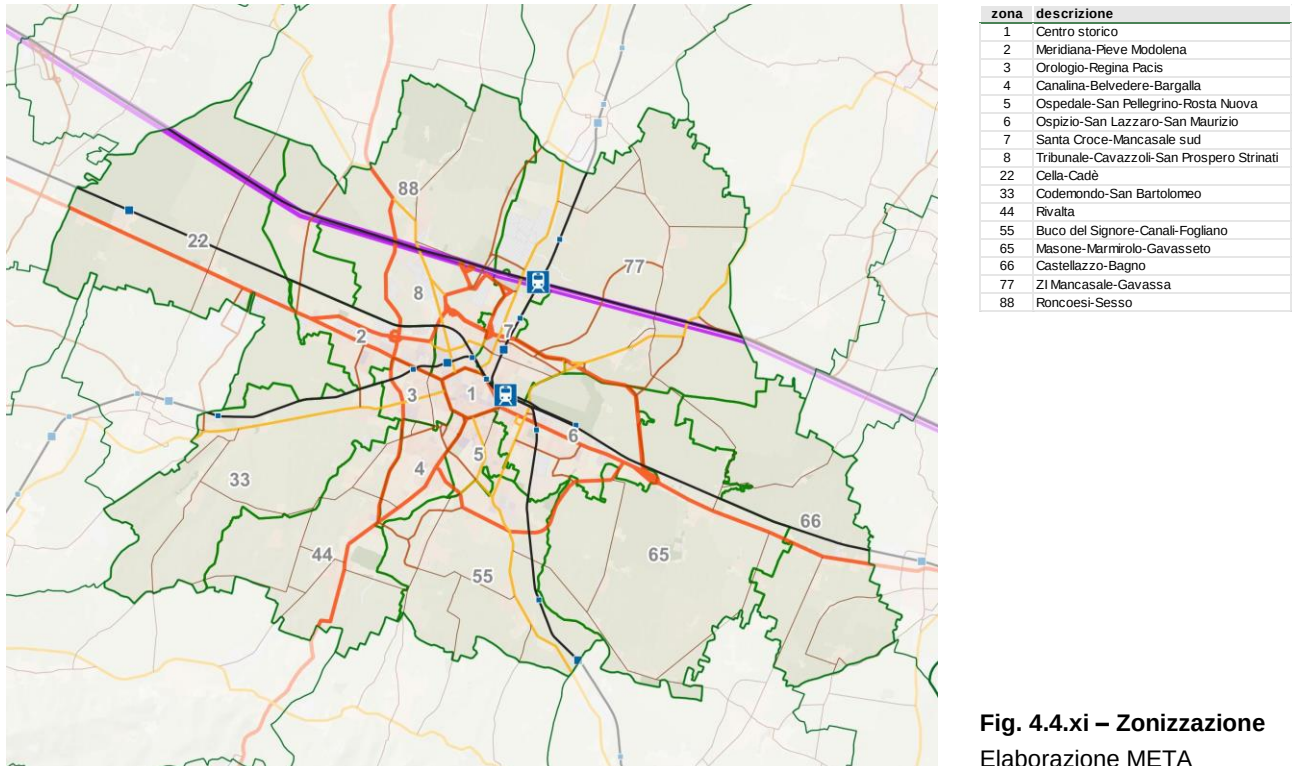


Fig. 4.4.xi – Zonizzazione
Elaborazione META

⁷ È stato possibile identificare la zona di origine o destinazione all'interno del capoluogo nella quasi totalità dei casi. Non tutti gli intervistati hanno infatti fornito una risposta alla domanda relativa all'indirizzo di origine, spesso per ragioni di riservatezza.

Il 52% degli **spostamenti attratti** dalla città e intercettati alla stazione AV Mediopadana è diretto nella zona del centro storico. Le altre destinazioni risultano attrarre quote notevolmente più piccole di domanda ad eccezione delle zone di Ospedale-San Pellegrino-Rosta Nuova, ZI Mancasale-Gavassa, Santa Croce-Mancasale, Tribunale e Ospizio-San Lazzaro che attraggono complessivamente il 34,6% della domanda in entrata.

Per quanto riguarda gli **spostamenti in uscita** da Reggio Emilia, si osserva nuovamente la prevalenza dei passeggeri provenienti dalla zona centrale, anche se in misura meno netta; a differenza della componente inbound, si osserva una maggiore dispersione della domanda anche negli altri quartieri cittadini.

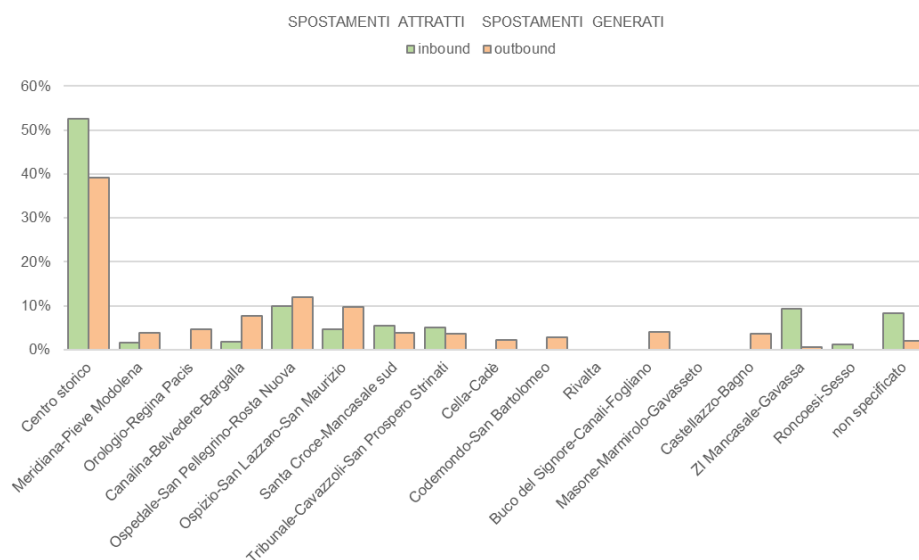


Fig. 4.4.xii – Spostamenti attratti e generati dalla città di Reggio Emilia

Elaborazione META

PASSEGGERI PROVENIENTI DA REGGIO EMILIA						
Zona	TOTALE		INBOUND		OUTBOUND	
	n.	%	n.	%	n.	%
Centro storico	358	44%	159	52%	198	39%
Meridiana-Pieve Modolena	25	3,1%	5	1,7%	20	3,9%
Orologio-Regina Pacis	24	2,9%	0	0,0%	24	4,7%
Canalina-Belvedere-Bargalla	44	5,5%	5	1,8%	39	7,7%
Ospedale-San Pellegrino-Rosta Nuova	91	11,2%	30	9,9%	61	12,0%
Ospizio-San Lazzaro-San Maurizio	63	7,8%	14	4,6%	49	9,6%
Santa Croce-Mancasale sud	36	4,5%	17	5,6%	19	3,8%
Tribunale-Cavazzoli-San Prospero Strinati	34	4,2%	15	5,1%	19	3,7%
Cella-Cadè	11	1,4%	0	0,0%	11	2,2%
Codemondo-San Bartolomeo	14	1,8%	0	0,0%	14	2,8%
Rivalta	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Buco del Signore-Canali-Fogliano	21	2,6%	0	0,0%	21	4,1%
Masone-Marmiolo-Gavasseto	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Castellazzo-Bagno	18	2,2%	0	0,0%	18	3,6%
ZI Mancasale-Gavassa	31	3,9%	29	9,4%	3	0,5%
Roncoesi-Sesso	3	0,4%	3	1,1%	0	0,0%
non specificato	36	4,4%	25	8,4%	10	2,1%
Totale	809	100%	304	100%	506	100%

Tab. 4.x – Spostamenti attratti e generati dalla città di Reggio Emilia

Elaborazione META

4.4.6 Sintesi delle analisi per O/D

I grafici seguenti riportano l'andamento del numero di spostamenti per località di origine (se *outbound*) o destinazione (se *inbound*), sia in termini relativi sia assoluti.

È ben evidente come la diminuzione percentuale degli spostamenti provenienti o destinati a Reggio Emilia città non sia dovuta alla diminuzione del numero assoluto rispetto alla media degli anni precedenti, se si eccettua il valore "anomalo" rilevato nel 2018: circa 600÷700 persone/giorno partono o arrivano dalla città di Reggio.

L'aumento delle frequentazioni della stazione Mediopadana è invece supportato dalla crescita della domanda del resto del bacino: rispetto al 2018 e agli anni precedenti si assiste all'aumento del numero di viaggiatori provenienti dalla provincia reggiana (confermando il dato rilevato a novembre 2022 pur in presenza di un numero totale di passeggeri notevolmente inferiore), da Modena e da Parma.

Gli spostamenti provenienti o diretti a Reggio Emilia città si stanno stabilizzando; in aumento invece la domanda del bacino Mediopadano.

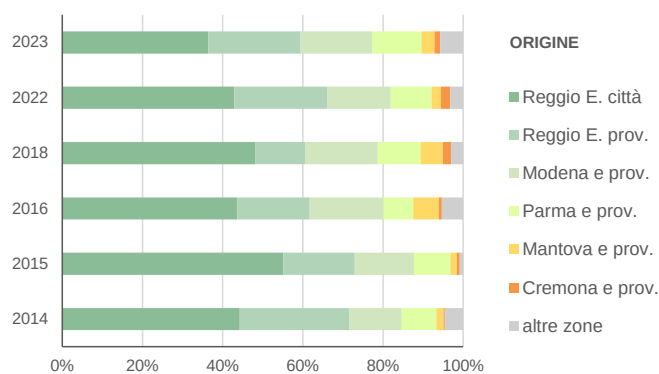


Fig. 4.4.xiii – Provenienza degli spostamenti (quote)
Elaborazione META

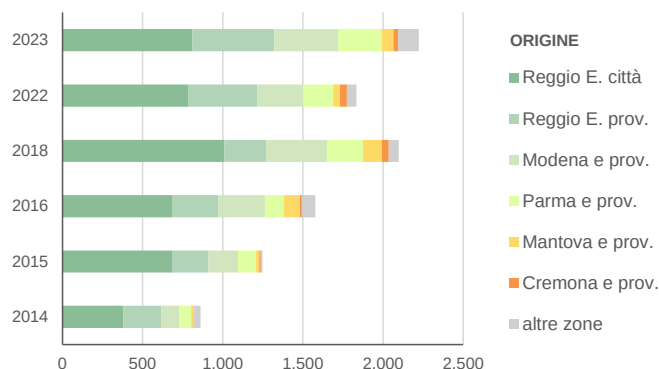


Fig. 4.4.xiv – Provenienza degli spostamenti
Elaborazione META

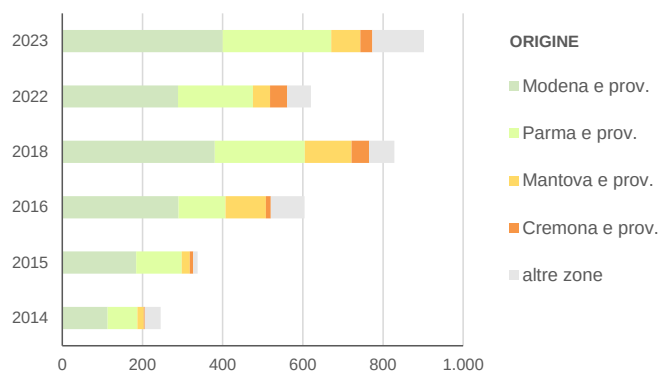


Fig. 4.4.xv – Provenienza degli spostamenti se diversa da Reggio Emilia e provincia
Elaborazione META

4.5 Mezzo utilizzato per recarsi in stazione

Analizzando il mezzo utilizzato per recarsi alla stazione AV dall'insieme degli spostamenti *inbound* ed *outbound*, è immediato rilevare la **netta prevalenza dell'auto privata**, che supporta il 79,7% della domanda complessiva. Come nelle indagini precedenti, risulta particolarmente rilevante la componente di accompagnamento (37,6%).

Mentre tra il 2016 e il 2018 si era verificata una riduzione dall'84,4% al 75,1%, si assiste ora ad un **nuovo incremento della quota modale del mezzo privato**.

La stazione viene raggiunta utilizzando i mezzi pubblici dal 9,7% dei viaggiatori (6,8% autobus di linea, per il restante 2,9% treno regionale). **La quota di utilizzatori del trasporto pubblico è nuovamente incrementata** seppur non raggiungendo ancora i livelli rilevati nel 2016 quando era utilizzato dall'11,1% dei viaggiatori.

Lieve flessione dell'utilizzo del servizio taxi, attestato attorno al 9,4% circa.

L'accesso alla stazione avviene in 8 casi su 10 in auto, con una forte componente di accompagnamento. L'utilizzo del trasporto pubblico è in ripresa soprattutto per quanto riguarda l'autobus di linea.

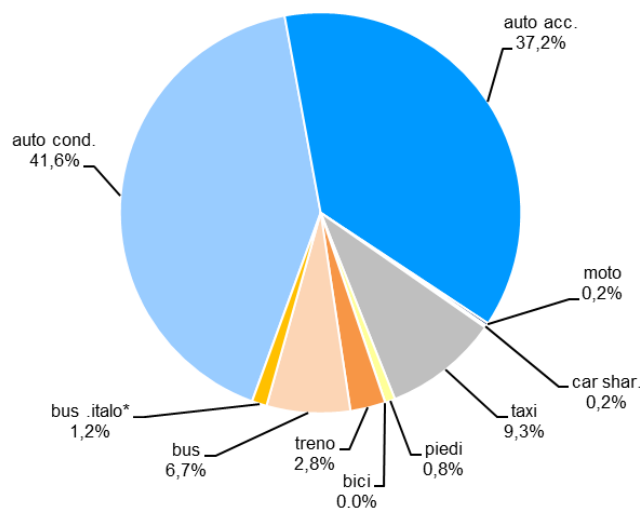


Fig. 4.5.i – Mezzo utilizzato per recarsi in stazione
Elaborazione META

SPOSTAMENTI PER LOCALITÀ DI ORIGINE E MEZZO UTILIZZATO PER RECARSÌ IN STAZIONE												
Località di origine	Mezzo									TOT	2023	2018
	auto cond.	auto acc.	moto	car shar.	taxi	piedi	bici	treno	bus			
Reggio Emilia (città)	154	323	0	0	147	18	0	25	142	809	36,4%	48,0%
Reggio Emilia (provincia)	273	191	5	0	16	0	0	17	9	512	23,0%	12,4%
Parma (città)	142	44	0	0	0	0	0	5	0	192	8,6%	9,9%
Parma (provincia)	49	25	0	0	6	0	0	0	0	79	3,6%	0,7%
Piacenza e provincia	53	5	0	0	0	0	0	0	0	59	2,6%	0,0%
Cremona e provincia	16	9	0	0	0	0	0	5	0	30	1,4%	0,0%
Brescia e provincia	13	17	0	0	0	0	0	0	0	30	1,3%	0,0%
Mantova (città)	13	19	0	0	0	0	0	0	0	32	1,4%	5,6%
Mantova (provincia)	19	21	0	0	0	0	0	0	0	40	1,8%	0,0%
altre località Nord-Est	3	18	0	4	0	0	0	0	0	24	1,1%	0,0%
Modena (città)	103	53	0	0	12	0	0	0	0	168	7,6%	7,3%
Modena (provincia)	89	104	0	0	27	0	0	11	0	231	10,4%	10,8%
Bologna e provincia	8	7	0	0	0	0	0	0	0	16	0,7%	0,0%
altre località	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%	5,2%
Totale	935	837	5	4	209	18	0	64	151	2.223	100,0%	100,0%
%2023	42,1%	37,6%	0,2%	0,2%	9,4%	0,8%	0,0%	2,9%	6,8%	100%		
%2018	47,2%	36,1%	0,0%	0,0%	9,7%	0,0%	0,3%	0,8%	4,6%	100%		

Tab. 4.xi – Mezzo utilizzato per recarsi in stazione per località di origine
Elaborazione META

La ripartizione modale, naturalmente, è assai differenziata per le due componenti in entrata e in uscita.

Come evidenziato nella figura seguente, l'utilizzo dell'auto come conducente è quasi esclusivamente correlato da coloro che partono dal bacino mediopadano (51,8%) mentre la quota di accompagnamento prevale per gli spostamenti inbound (50% contro 33,9%).

Taxi e mezzi pubblici (treno, bus) sono utilizzati prevalentemente dai viaggiatori provenienti dalle zone esterne.

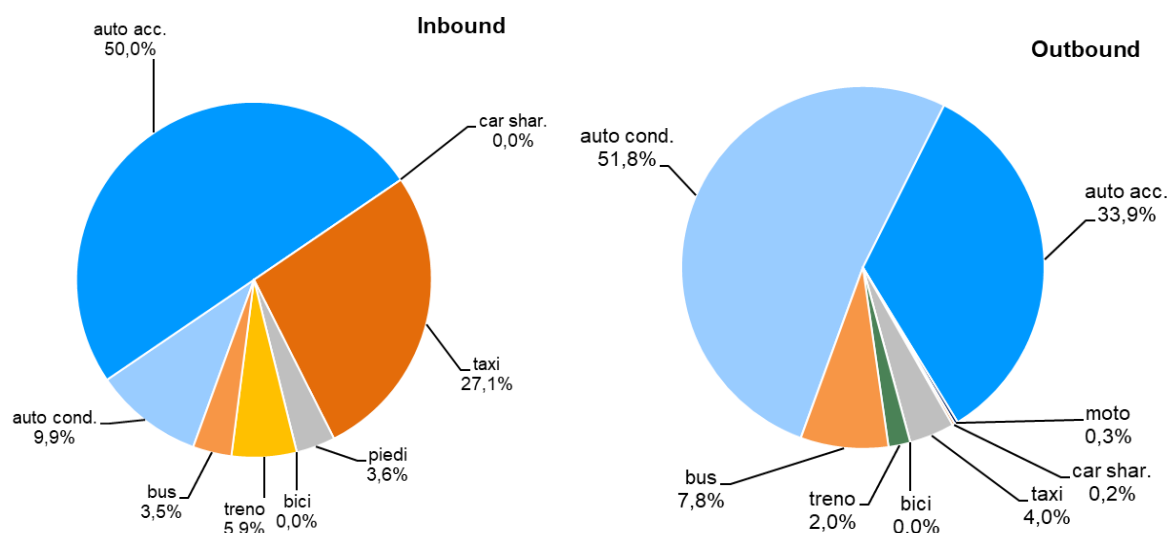


Fig. 4.5.ii – Mezzo utilizzato per recarsi in stazione per componente direzionale

Elaborazione META

Il questionario somministrato ai viaggiatori comprendeva una domanda finalizzata a indagare l'eventuale modifica dei comportamenti – con particolare riferimento alla scelta modale – a seguito della pandemia da COVID-19 che ha investito l'Italia tra il 2020 e il 2021.

Le risposte evidenziano che quasi il 90% dei passeggeri avrebbe raggiunto la stazione con il medesimo modo anche prima della pandemia. Inoltre, soltanto il 16% di coloro che hanno dichiarato di aver cambiato modo di trasporto avrebbe utilizzato il trasporto pubblico, mentre gli altri intervistati preferiscono non specificare la risposta.

Avrebbe raggiunto la stazione allo stesso modo anche prima della PANDEMIA?					
sesto	Si	No	n.r.	TOT	% no
F	905	21	132	1.058	2,0%
M	1.033	32	100	1.165	2,8%
Totale	1.938	53	232	2.223	2,4%
	87,2%	2,4%	10,4%		

Tab. 4.xii – Effetto della pandemia sulla scelta modale

Elaborazione META

Risulta di particolare interesse l'analisi del modo di trasporto utilizzato per raggiungere la stazione in funzione dell'origine dello spostamento (o destinazione in caso di spostamento *inbound*).

I grafici seguenti illustrano le quote e il numero di spostamenti per modo distinguendo i viaggi con origine Reggio Emilia, la provincia reggiana e il resto delle località del bacino della stazione Mediopadana.

Emerge chiaramente come il trasporto pubblico (e, in particolare, le autolinee urbane) abbia una quota modale non trascurabile soltanto sugli spostamenti provenienti dalla città; sempre con riferimento a Reggio Emilia, si osserva una contrazione del numero di spostamenti con mezzo privato come conducente (in favore dell'accompagnamento) dopo l'introduzione della tariffazione della sosta. Questo effetto non è invece riscontrabile per gli spostamenti provenienti da altre zone.

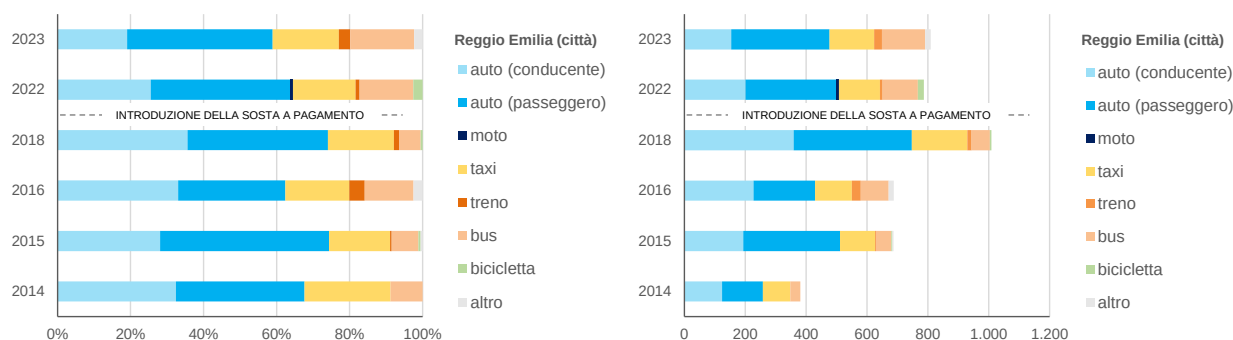


Fig. 4.5.iii – Mezzo utilizzato per recarsi in stazione (origine Reggio Emilia)

Elaborazione META

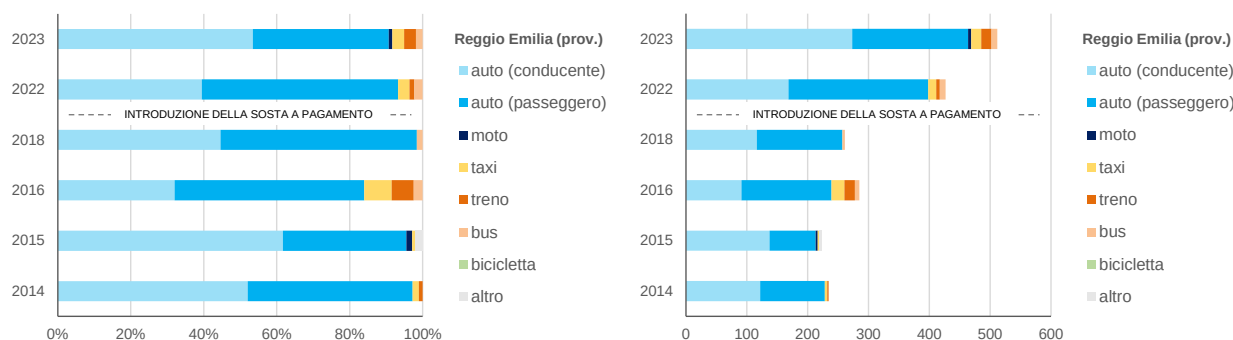


Fig. 4.5.iv – Mezzo utilizzato per recarsi in stazione (origine provincia di Reggio Emilia)

Elaborazione META

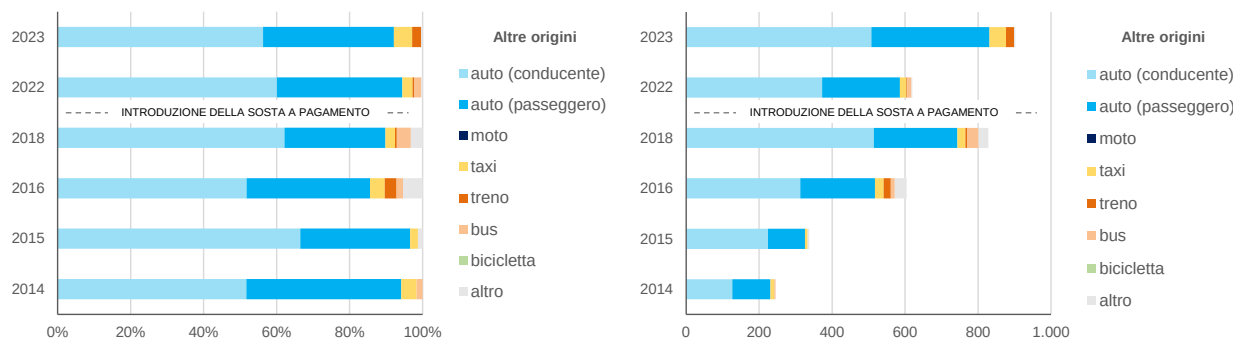


Fig. 4.5.v – Mezzo utilizzato per recarsi in stazione (altre)

Elaborazione META

4.6 Accompagnamento in stazione

Ai viaggiatori giunti in stazione accompagnati in auto o in taxi è stato chiesto di esprimere il motivo per il quale è stata effettuata tale scelta modale. Come nel caso relativo al motivo del mancato uso del mezzo pubblico, è stata proposta ai viaggiatori una serie di sette risposte prestampate più un eventuale spazio per indicare motivazioni differenti.

MOTIVO SCELTA ACCOMPAGNAMENTO IN STAZIONE						
Motivo	Inbound		Outbound		Totale	
	n.	%	n.	%	n.	%
non ero sicuro di trovare posto nel parcheggio	13	3,1%	75	11,6%	88	8,4%
il parcheggio non è sicuro (incustodito)	0	0,0%	23	3,5%	23	2,2%
non dispongo di un mezzo privato	196	49,0%	214	33,1%	410	39,2%
parcheggio costoso	6	1,6%	18	2,8%	24	2,3%
comodità	117	29,4%	212	32,9%	330	31,6%
motivi di tempo	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
disabilità	0	0,0%	5	0,8%	5	0,5%
altro	11	2,7%	17	2,6%	27	2,6%
n.r.	57	14,2%	82	12,7%	139	13,3%
Totale	399	100%	646	100%	1.045	100%

Tab. 4.xiii – Motivo della scelta di raggiungere la stazione accompagnati
Elaborazione META

Circa il 31,6% delle persone accompagnate in stazione sostengono di scegliere questa modalità perché più comoda; la massima quota percentuale (in presenza di numeri piccoli) è comprensibilmente rilevabile nella classe di età avanzata.

I viaggiatori che dichiarano di non disporre di un mezzo privato⁸ sono il 39,2%.

Nell'8,4% dei casi invece i viaggiatori scelgono di essere accompagnati in quanto non sicuri di trovare parcheggio nei pressi della stazione, valore in diminuzione rispetto al 15,6% registrato nell'indagine svolta nel 2018, grazie anche all'aumento degli spazi disponibili per la sosta.

La carenza di sicurezza del piazzale di parcheggio (ad esempio per furti o danneggiamenti) è indicata nel 2,2% dei casi, anche qui si verifica una diminuzione rispetto al 2018 (dove la quota si attestava al 9,2%): anche in questo caso va segnalato il miglioramento dell'offerta, legato all'introduzione della videosorveglianza.

Tra le altre motivazioni inerenti l'accompagnamento in stazione figurano la disabilità (0,5%). La quota di altri motivi o non specificati raggiunge il 15,9%.

In generale il motivo prevalente di chi sceglie l'accompagnamento in stazione è la mancanza di un mezzo proprio indipendentemente dal motivo dello spostamento. Il fattore comodità risulta un po' più incidente per chi si sposta per lavoro rispetto alle altre categorie.

Naturalmente la quota di viaggiatori accompagnati in stazione cresce per gli spostamenti inbound a causa della non disponibilità del mezzo privato.

⁸ Sono comprese in questo gruppo sia le persone che non possiedono una autovettura (o un motociclo) e coloro che non hanno a disposizione il veicolo per sé (ad esempio perché utilizzato in quel momento da familiari).

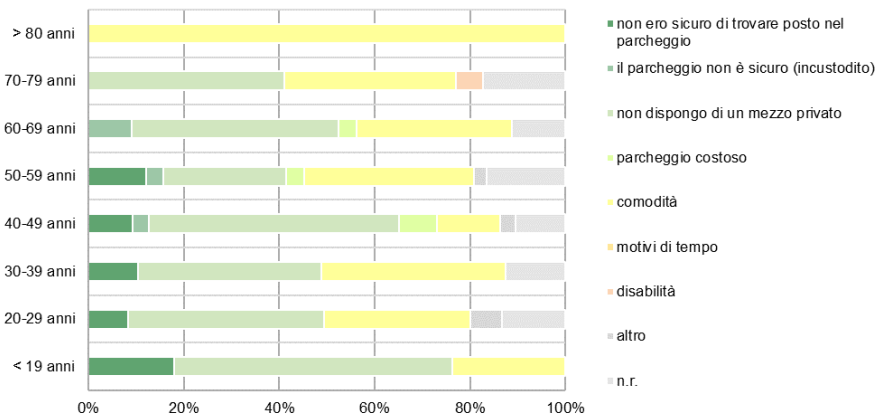


Fig. 4.6.i – Motivo della scelta di raggiungere la stazione accompagnati per professione

Elaborazione META

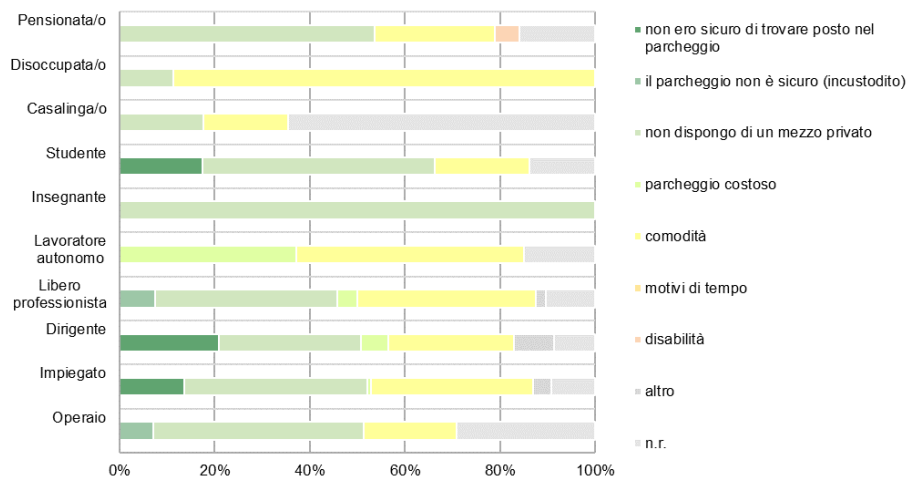


Fig. 4.6.ii – Motivo della scelta di raggiungere la stazione accompagnati per professione

Elaborazione META srl 2022

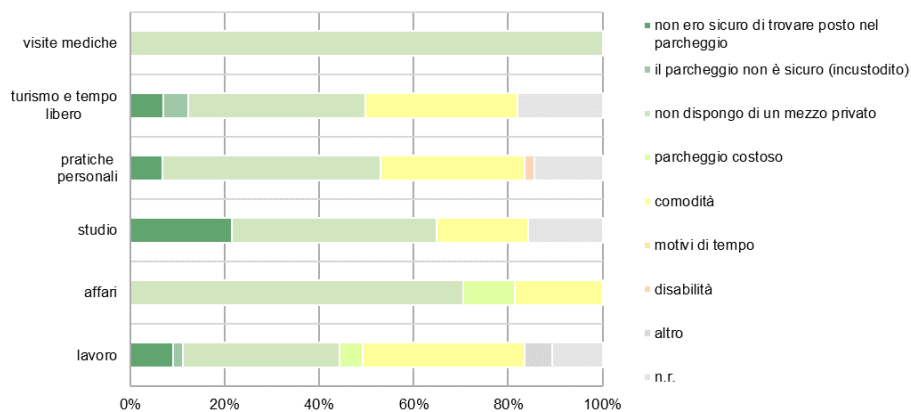


Fig. 4.6.iii – Motivo della scelta di raggiungere la stazione accompagnati per motivo dello spostamento

Elaborazione META srl 2022

4.7 Propensione all'utilizzo della bici

Durante l'esecuzione dell'indagine è stato domandato ai viaggiatori giunti in stazione se sarebbero stati in qualche caso propensi all'utilizzo della bicicletta in sostituzione al mezzo effettivamente utilizzato.

Il 78% dei rispondenti dichiara che in nessun caso raggiungerebbe la stazione con la bicicletta, mentre il 10,1% lo farebbe nel caso venisse realizzata una pista ciclabile diretta e funzionale e il 3,9% se venisse realizzato un parcheggio custodito.

La quota di persone disposte a raggiungere la stazione in bici in presenza di una adeguata pista ciclabile, appare quasi raddoppiata rispetto all'indagine 2018, così come aumenta la quota di viaggiatori che utilizzerebbero la bicicletta avendo a disposizione un parcheggio custodito. Per contro aumenta anche il numero di risposte del tutto sfavorevoli all'utilizzo della bici, ma occorre notare che rispetto alla precedente indagine risulta sostanzialmente diminuito il numero di indecisi o persone non rispondenti.

Il risultato va anche letto alla luce della differente ripartizione per origine degli spostamenti rispetto alle precedenti indagini, dal momento che nel corso dell'ultima rilevazione è stato osservato un netto aumento dei viaggi provenienti da località nella provincia e nel bacino Mediopadano, caratterizzati evidentemente da maggiori distanze medie e quindi meno contendibili da parte del modo non motorizzato.

Il 78% dei degli intervistati non utilizzerebbe la bicicletta per recarsi in stazione.

PROPENSIONE ALL'USO DELLA BICI		
se esistesse...	%	% 2018
una pista ciclabile più diretta e funzionale	10,1%	5,8%
un parcheggio bici custodito	3,9%	1,6%
un noleggio	1,8%	0,0%
no, in ogni caso	78,0%	59,2%
n.r.	6,2%	33,5%
Totale	100%	100%

Tab. 4.xiv – Propensione all'utilizzo della bici per raggiungere la stazione Mediopadana

Elaborazione META

4.8 Motivo di non utilizzo del mezzo pubblico

Durante l'esecuzione dell'indagine è stato domandato ai viaggiatori giunti in stazione con mezzo privato come conducenti o accompagnati (con auto privata o con taxi) il motivo per il quale non è stato utilizzato il mezzo pubblico.

Analizzando i risultati aggregati, emerge che il 42,5% dei viaggiatori non utilizza il servizio di trasporto pubblico per raggiungere la stazione in quanto non lo **prende per nulla in considerazione** mentre il 17,5% non lo utilizza perché ritenuto **troppo scomodo dal punto di vista del comfort** (ad esempio perché occorre effettuare cambi o i mezzi sono troppo affollati oppure perché i viaggiatori trasportano bagagli ingombranti).

Nel 10,5% dei casi l'orario non soddisfa le esigenze mentre il 10,9% non trova un collegamento efficace con il mezzo pubblico a causa dell'orario non compatibile con le proprie esigenze. L'8,4% trova che il servizio sia troppo lento mentre il 3,6% ritiene non adeguata la frequenza.

In nessun caso la motivazione risulta l'essere la disponibilità di un accompagnatore o l'utilizzo di auto aziendale.

Nel 60% dei casi i viaggiatori non usano il mezzo pubblico perché non è preso in considerazione o perché troppo scomodo.

MANCATO UTILIZZO DEL MEZZO PUBBLICO (TRENO/BUS)		
Motivo	%	% 2018
è troppo scomodo (è sporco / cambi / sovraffollato / trasporto bagagli)	17,5%	24,1%
non esiste / non ho trovato collegamento	10,9%	2,1%
è troppo lento	8,4%	2,4%
gli orari non soddisfano le mie esigenze	10,5%	13,3%
la frequenza del servizio non è adeguata	3,6%	6,2%
non l'ho preso in considerazione	42,5%	39,6%
perché accompagnato	0,0%	-
preferisco l'auto	0,0%	-
uso l'auto aziendale / rimborso spese di trasferta	0,0%	-
altro	-	12,3%
n.r.	6,6%	-
Totale	100%	100%

Tab. 4.xv – Motivo del mancato utilizzo del mezzo pubblico per raggiungere la stazione Mediopadana

Elaborazione META

Il confronto con i risultati della precedente indagine (2018) evidenzia che il numero di persone che ritiene troppo scomodo l'accesso alla stazione in autobus o in treno è in diminuzione.

In forte aumento, invece, coloro che non trovano un collegamento adeguato (diretto o con interscambi efficaci) o che lamentano la lentezza del servizio: si passa infatti dal 2% circa all'8÷10%.

Si segnala inoltre l'**aumento della quota di viaggiatori che dichiara di non prendere nemmeno in considerazione l'ipotesi di usare i mezzi pubblici** e che, di conseguenza, non si informano sull'esistenza di un collegamento prima di effettuare il viaggio.

È possibile inoltre effettuare una analisi disaggregata per località di origine. In generale, il non aver preso in considerazione l'utilizzo del mezzo pubblico è il motivo principale indipendentemente dalla provenienza con una quota che va dal 32% nel caso di chi proviene da Reggio provincia fino al 53÷54% nel caso di chi proviene da Parma o altre località. La seconda motivazione in ordine di importanza, nel caso dei viaggiatori provenienti da Reggio città e provincia, Modena e Parma è la scomodità (14%, 21%, 25% e 12% rispettivamente).

Infine, per chi proviene da Mantova e Piacenza il secondo motivo per importanza è l'assenza di collegamenti (22% e 15% rispettivamente) pur essendo disponibili a prendere in considerazione il mezzo pubblico. I risultati riflettono ad ogni modo la difficoltà di raggiungere la stazione AV mediante collegamenti diretti o con interscambi coordinati dal punto di vista degli orari.

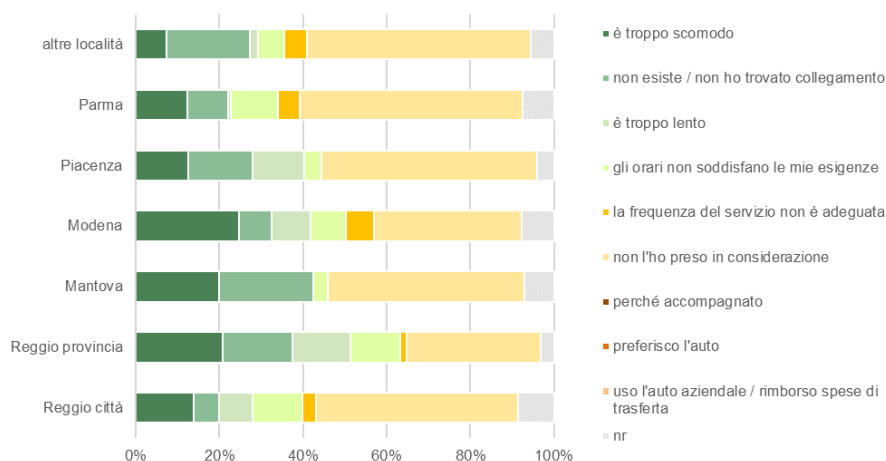


Fig. 4.8.i – Motivo del mancato utilizzo del mezzo pubblico, per luogo di origine

Elaborazione META

Analizzando la distribuzione delle risposte in funzione della classe di età dei viaggiatori emerge una distribuzione piuttosto uniforme nelle fasce di età adulta. Il non aver preso in considerazione il mezzo pubblico è infatti superiore al 40% per tutte le fasce d'età over 30; le persone più giovani, invece, manifestano una maggiore ad informarsi sull'esistenza di collegamenti con mezzo pubblico. La percezione di "scomodità" del mezzo pubblico è massima per la fascia 20÷29 anni. La mancanza di collegamenti adeguati alle proprie esigenze è sentita in particolare dagli under 19.

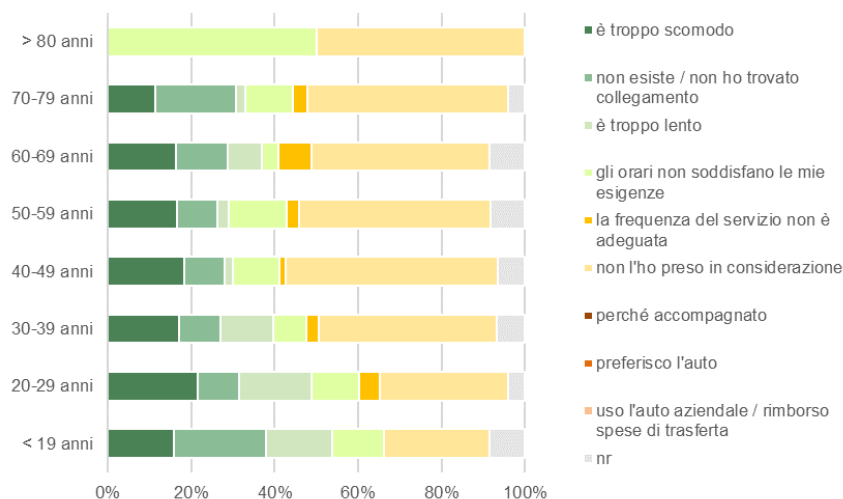


Fig. 4.8.ii – Motivo del mancato utilizzo del mezzo pubblico, per classe di età

Elaborazione META

L'analisi disaggregata per motivo di viaggio evidenzia che quasi 2 persone su 3 che si spostano occasionalmente per pratiche personali non prendono in considerazione l'uso del trasporto pubblico.

La percezione di scomodità è maggiore negli spostamenti per lavoro, mentre l'assenza di collegamenti o la lentezza sono motivazioni particolari per gli studenti.

La mancanza di collegamenti efficaci è segnalata in modo pressoché uniforme da tutte le categorie indagate mentre gli orari non corrispondenti alle esigenze sono in particolar modo sentiti da lavoratori e da chi si sposta per tempo libero.

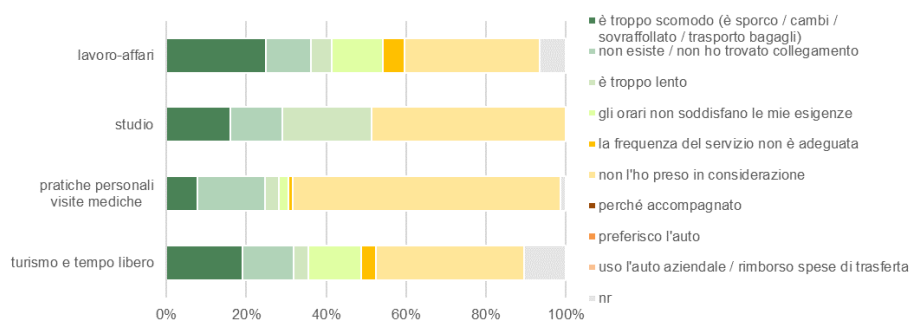


Fig. 4.8.iii – Motivo del mancato utilizzo del mezzo pubblico, per motivo di viaggio

Elaborazione META

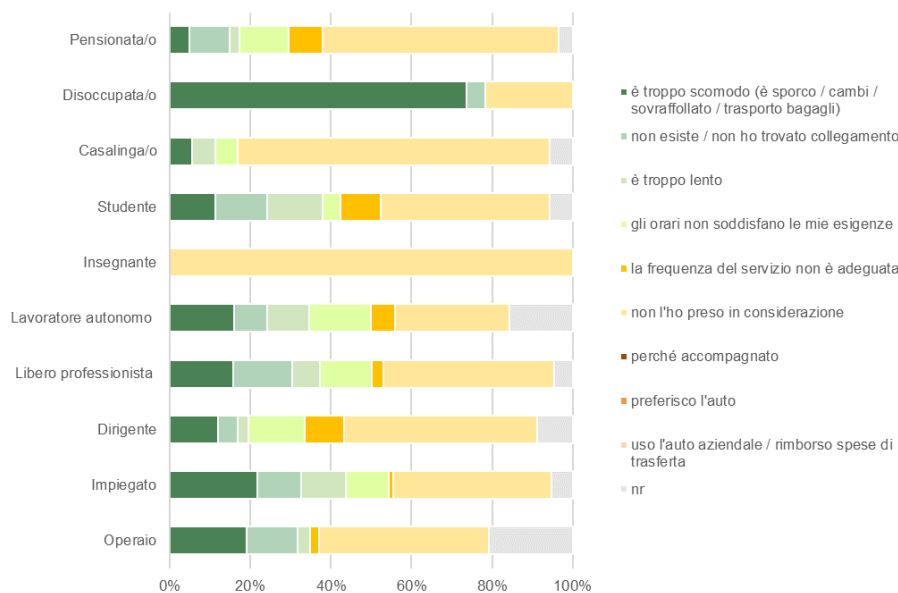


Fig. 4.8.iv – Motivo del mancato utilizzo del mezzo pubblico, per professione

Elaborazione META

4.9 Modalità di sosta

Focalizzando l'attenzione sulle modalità di sosta, si può osservare che quasi il 90% dei passeggeri giunti in stazione guidando la propria auto si serve dei parcheggi antistanti. A differenza del 2018, quando solo l'1% dei viaggiatori dichiarava di aver utilizzato parcheggio più lontano dalla stazione, attualmente si registra una quota prossima al 10%. Tale risultato può essere spiegato con la modifica della regolamentazione della sosta, oggi a pagamento mentre nel 2018 il piazzale antistante la stazione era adibito a parcheggio libero.

*Chi arriva in auto
parcheggia quasi
sempre nel piazzale
antistante la stazione.*

MODALITA' DI SOSTA					
Motivo di viaggio	Parcheggio				
	piazzale stazione	struttura remota	TOT	2023	2018
Lavoro/affari	559	60	619	69,4%	61,4%
Studio	5	0	5	0,5%	2,1%
Pratiche personali	115	10	125	14,0%	17,6%
Turismo	111	23	134	15,0%	17,0%
Visite mediche	9	0	9	1,1%	1,8%
Totale	799	94	892	100,0%	100,0%
%	89,5%	10,5%	100%		

**Tab. 4.xvi – Parcheggio
utilizzato da chi arriva in
auto per motivo di
viaggio**

Elaborazione META

È stata data inoltre la possibilità di esprimere una o più indicazioni relative ad eventuali servizi aggiuntivi nell'ambito del parcheggio. La possibilità di gestire pagamenti e, soprattutto, **prenotazione dei posti** mediante *app* da *smartphone* o tramite sito web risulta particolarmente sentita (20,5%) anche in relazione alla quota di persone che, come si è visto nel paragrafo 4.6, scelgono di farsi accompagnare in stazione perché non sicure di trovare posto nel parcheggio. Particolarmente apprezzata anche la possibilità di pagare la tariffa mediante Telepass o con lettura diretta della targa (18,6% circa).

Servizi aggiuntivi nell'ambito del parcheggio	
Risposte	%
servizi con app/sito	20,5%
free flow	10,0%
accesso pagamento con telepass	18,6%
parcheggi gratuiti / agevolazioni	0,7%
parcheggi per moto	0,4%
più park disabili	0,0%
non usa parcheggio	1,7%
sorveglianza	1,6%
non interessa	0,0%
non pertinente	1,7%
nessuno	20,0%
altro	0,0%
n.r.	24,7%
Totale %	100%

**Tab. 4.xvii – Servizi
aggiuntivi nell'ambito
del parcheggio**

Elaborazione META

4.10 Durata della sosta

Per quanto concerne la durata della sosta, il 56,5% degli intervistati dichiara di lasciare il mezzo posteggiato almeno un giorno mentre il 20,3% utilizza il parcheggio per meno di 8 ore: si tratta di un quadro coerente con quanto emerso in relazione alle caratteristiche degli spostamenti (destinazioni e motivi).

Rispetto al 2018 risulta essere **stabile la quota di viaggiatori che lascia l'auto in sosta per un giorno** (28% contro 27%) e **in diminuzione la quota che lascia l'auto in sosta fino a tre giorni** (dal 23% al 17%).

In calo anche la quota di utenti che parcheggia il veicolo per periodi di tempo superiori, mentre è **in forte crescita la sosta dalle 9 alle 16 ore** (dal 12,5% al 23,2%) a scapito della fascia immediatamente inferiore.

La durata media della sosta è naturalmente maggiore per gli utenti che si spostano per turismo, ma anche per coloro che viaggiano per altri motivi occasionali, pur notando una riduzione della durata media della sosta per questi ultimi. Cresce invece la durata media per spostamenti legati allo studio mentre resta stabile quella legata agli spostamenti per lavoro.

Il 56,5% dei viaggiatori lascia l'auto in sosta almeno 24 ore.

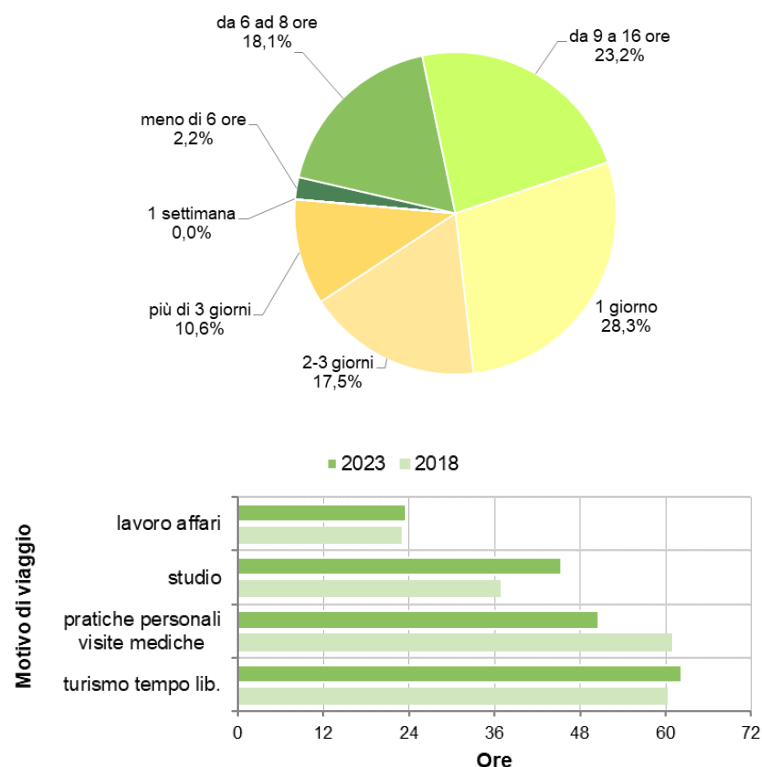


Fig. 4.10.i – Durata della sosta

Elaborazione META

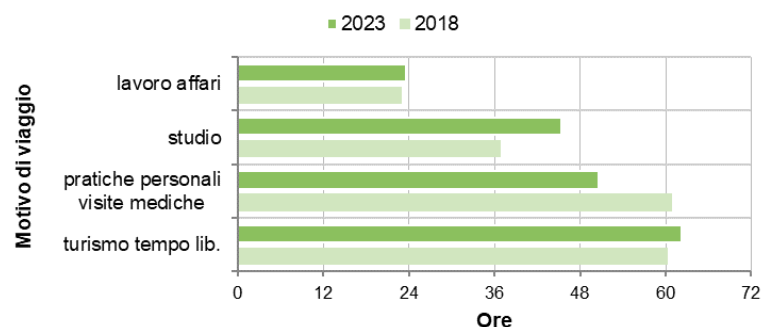


Fig. 4.10.ii – Durata media della sosta per motivo di viaggio

Elaborazione META

DURATA DELLA SOSTA PER MOTIVO									
Durata	Motivo					TOT	2023	2018	
	lavoro affari	studio	pratiche personali	turismo tempo lib.	visite mediche				
meno di 6 ore	8	0	7	5	0	21	2,2%	0,0%	
da 6 ad 8 ore	139	0	22	6	0	167	18,1%	24,2%	
da 9 a 16 ore	178	5	6	26	0	214	23,2%	12,5%	
1 giorno	203	0	22	27	9	262	28,3%	27,3%	
2-3 giorni	82	11	32	37	0	162	17,5%	22,9%	
più di 3 giorni	16	0	30	53	0	98	10,6%	13,1%	
1 settimana	0	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	
Totale	625	16	119	154	9	923	100%	100%	
Durata media (ore)	23,6	45,4	52,7	62,2	24,0				

Tab. 4.xviii – Durata media della sosta per motivo di viaggio

Elaborazione META

4.11 Apparato Telepass

La sezione del questionario relativa alla caratterizzazione della domanda di sosta è stata completata da una domanda destinata a individuare la quota di veicoli dotati di dispositivo Telepass, utilizzabile per il pagamento della sosta.

Le risposte affermative raggiungono il 71,2% contro il 1,6% di coloro che dichiarano di non avere il dispositivo; occorre considerare che poco meno di un terzo (27,2%) degli intervistati ha preferito non rispondere.

Rispetto ai valori emersi nel 2018, pur in presenza di una quota simile di persone che scelgono di non rispondere, si osserva un forte aumento di viaggiatori in possesso di dispositivo telepass (37,5% contro 71,2%) con una crescita anche in valore assoluto (da 357 a 666).

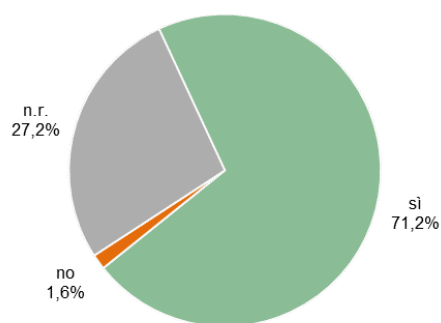


Fig. 4.11.i – Presenza del dispositivo Telepass a bordo del veicolo

Elaborazione META

PRESENZA DEL DISPOSITIVO TELEPASS A BORDO DEL VEICOLO						
Professione	Telepass a bordo			TOT	% sì	
	sì	no	n.r.		2023	2018
Operaio	28	0	22	50	55,4%	7,4%
Impiegato	280	0	154	434	64,5%	25,2%
Dirigente	113	5	8	127	89,2%	68,4%
Libero professionista	163	0	32	194	83,6%	43,7%
Lavoratore autonomo	38	9	13	60	63,5%	55,7%
Studente	13	0	11	24	54,1%	22,8%
Casalinga/o	0	0	15	15	0,0%	-
Pensionata/o	31	0	0	31	100,0%	73,7%
Totale	666	15	255	935	71,2%	38%
%	71,2%	1,6%	27,2%	100,0%		

Tab. 4.xix – Presenza del dispositivo Telepass a bordo del veicolo

Elaborazione META

5 Le opinioni espresse dai viaggiatori

La terza e ultima sezione del questionario riguarda le opinioni espresse dagli utenti relativamente ai servizi presenti in stazione.

In particolare, le domande rivolte ai passeggeri in attesa dei treni vertono su cinque tematiche distinte:

- la funzionalità dei collegamenti con la stazione;
- la propensione all'utilizzo del nodo di interscambio direttamente accessibile dall'autostrada A1, in fase di studio;
- opinioni circa il collegamento tranviario;
- interesse a rafforzare fasce orarie e destinazioni dell'offerta di treni Alta Velocità;
- le opinioni circa l'opportunità di migliorare o diversificare i servizi presenti in stazione.

Le elaborazioni relative alle opinioni espresse dagli utenti sono espresse come semplice conteggio delle risposte ottenute, in quanto si ritiene che le risposte riflettano in maniera più forte le opinioni personali e che quindi non sia significativa l'espansione del campione per singolo treno utilizzato.

5.1 Opinioni sulla funzionalità dei collegamenti

Il 46% dei viaggiatori ritiene che i collegamenti verso la stazione siano funzionali; quasi il 15% ritiene che siano molto funzionali.

Un giudizio critico è indicato dal 6% degli intervistati, mentre solo l'1% risulta molto insoddisfatto.

La quota di viaggiatori che esprime giudizio neutro si attesta al 22%, mentre il 10% non risponde alla domanda.

Dopo un peggioramento delle opinioni nelle indagini 2018, i valori si riassessano intorno ai valori del 2016, quando l'87% degli intervistati esprime un giudizio positivo e circa il 7% un giudizio negativo.

Quasi il 62% degli intervistati esprime un giudizio positivo sulla funzionalità dei collegamenti.

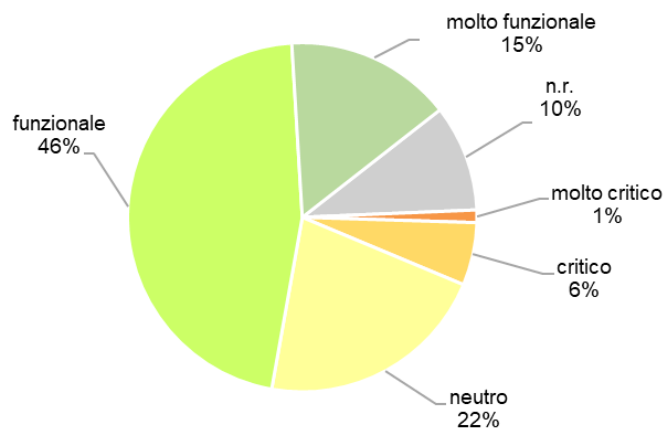


Fig. 5.1.i – Giudizio sulla modalità di accesso utilizzata

Elaborazione META

Giudizio modalità di accesso				
valutazione	TOT	%	% 2018	% 2016
molto critico	4	1,2%	13,0%	2,4%
critico	20	5,8%	14,3%	4,4%
neutro	74	21,5%	16,6%	4,1%
funzionale	159	46,2%	35,9%	56,4%
molto funzionale	53	15,4%	15,2%	31,4%
n.r.	34	9,9%	4,9%	1,4%
Totale	344	100%	100%	100%

Tab. 5.i – Giudizio sulla modalità di accesso utilizzata

Elaborazione META

L'analisi per classi di età evidenzia un giudizio più critico per la fascia di età 20-29 e 60-69.

Invece, esaminando le opinioni in base alla condizione professionale emerge che il maggior livello di soddisfazione è espresso da casalinghe, impiegati, dirigenti, liberi professionisti (oltre il 70%) e, a seguire, lavoratori autonomi e studenti.

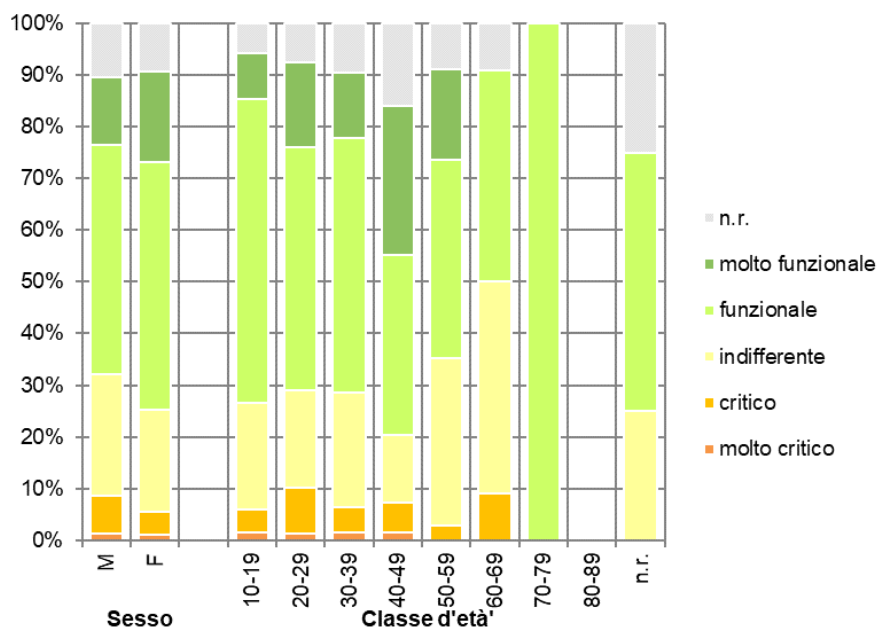


Fig. 5.1.ii – Giudizio sulla modalità di accesso utilizzata per sesso e classe d'età
Elaborazione META

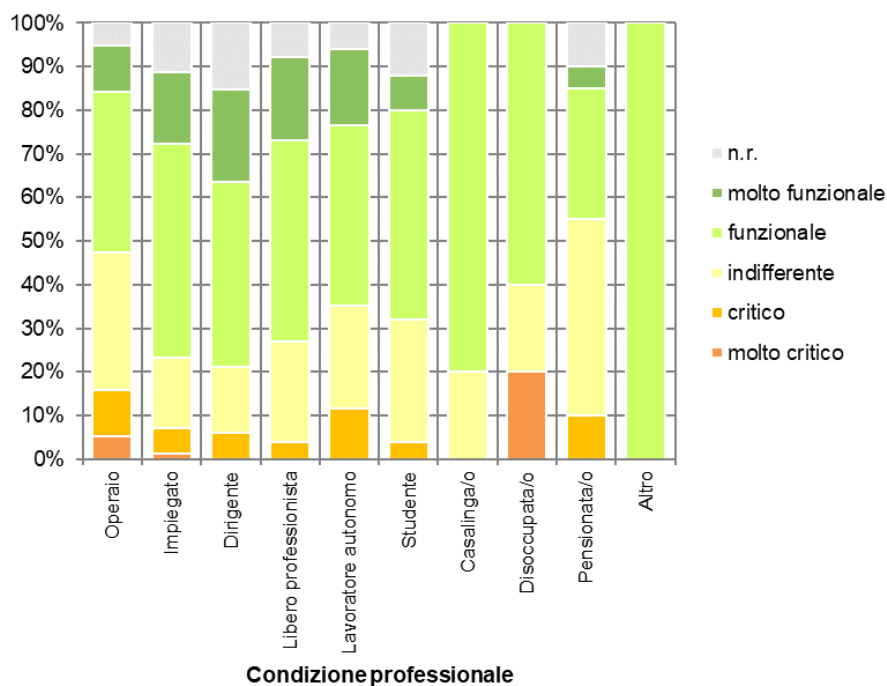


Fig. 5.1.iii – Giudizio sulla modalità di accesso utilizzata per professione
Elaborazione META

5.2 Opinioni sul nodo d'interscambio autostradale

La domanda relativa al nodo di interscambio autostradale è stata posta ai soli utenti della stazione provenienti da fuori comune, poiché gli spostamenti aventi origine a Reggio Emilia non trarrebbero vantaggio significativo dall'eventuale realizzazione di questa infrastruttura.

Il 40,1% degli intervistati si dichiara interessato al nodo di interscambio autostradale, una quota sostanzialmente costante rispetto al 2018 (39,9%).

I contrari sono il 21,5% (in aumento rispetto al 2018 di circa 5,4 punti percentuali) mentre coloro che non rispondono sono pari al 38,4%.

La percentuale di interessati è massima per chi proviene da fuori il territorio della provincia di Reggio Emilia e in particolare dalle province di Parma (68%), Piacenza (50%) seguite dalle province di Modena (42%) e Mantova (36%).

Per ciò che attiene l'interesse secondo i profili professionali, i più interessati sono liberi professionisti (50%) e casalinghe/i (50%). Valori minori ma comunque superiori al 30% sono espressi da studenti, impiegati, operai e lavoratori autonomi.

Il 40% degli intervistati si dichiara interessato ad utilizzare il nodo di interscambio autostradale.

Nuova area di sosta autostradale				
interesse	TOT	%	% 2018	% 2016
Si	119	40,1%	39,9%	32,1%
No	64	21,5%	16,1%	13,5%
n.r.	114	38,4%	43,9%	54,4%
Totale	297	100%		

Tab. 5.ii – Propensione all'utilizzo della nuova area di interscambio

Elaborazione META

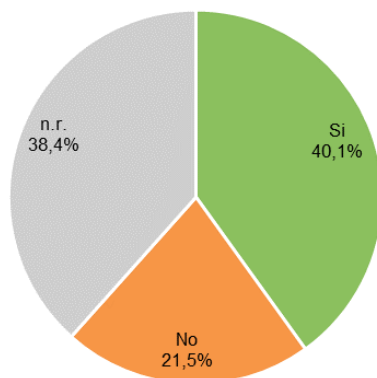


Fig. 5.2.i – Propensione all'utilizzo della nuova area di interscambio

Elaborazione META

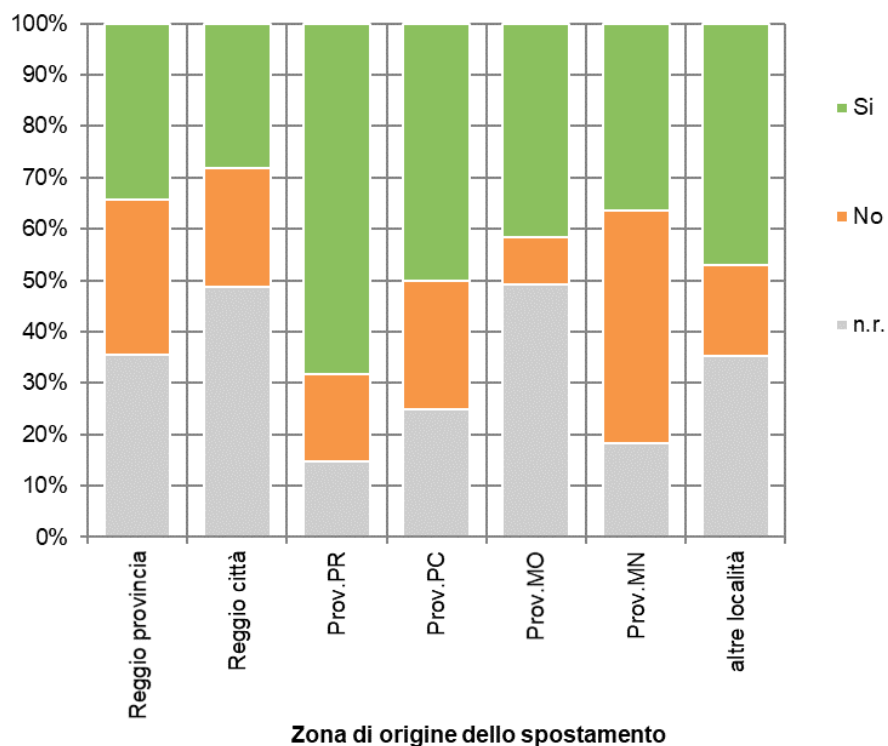


Fig. 5.2.ii – Propensione all'utilizzo della nuova area di interscambio per zona di origine dello spostamento
Elaborazione META

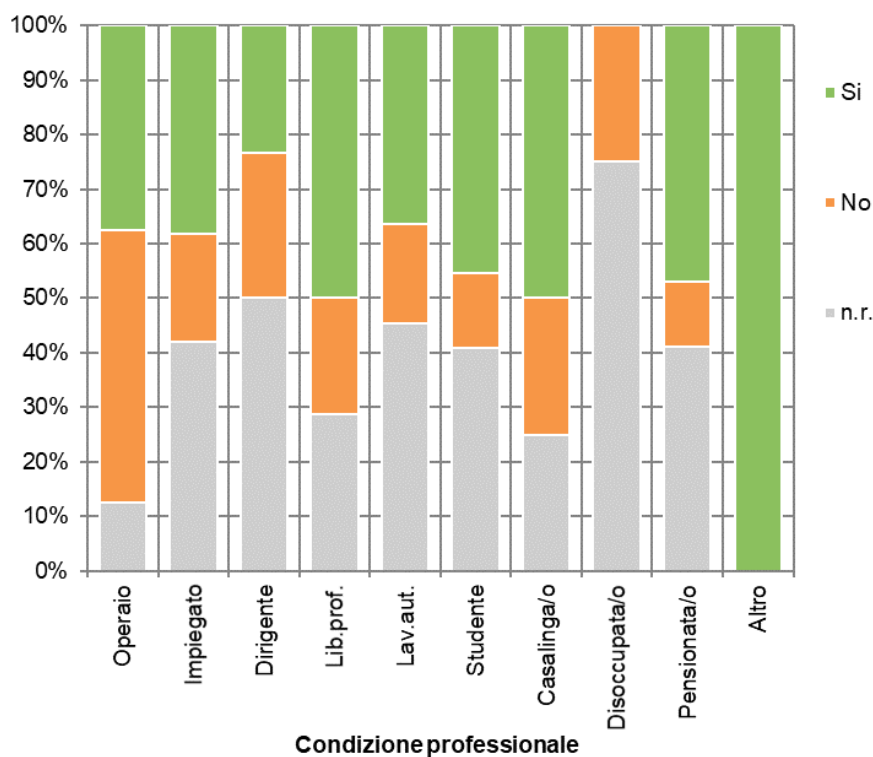


Fig. 5.2.iii – Propensione all'utilizzo della nuova area di interscambio per condizione professionale
Elaborazione META

5.3 Opinioni sul collegamento tramviario

Per quanto concerne le opinioni sul collegamento tramviario con il centro città, l'indagine evidenzia che **su 10 viaggiatori rispondenti al quesito, poco più di 5 sono favorevoli alla sua realizzazione.**

Tale valore risulta in leggera diminuzione rispetto a quanto rilevato nel 2018, quando il 55% degli intervistati si dichiarava favorevole. Il numero di favorevoli aumenta se si considerano i soli viaggiatori in partenza dalla città di Reggio Emilia (dal 62% del 2018 al 71% attuale). Si segnala una generale riduzione del numero di non rispondenti.

La metà degli intervistati si dichiara favorevole alla realizzazione di un collegamento tramviario con il centro città.

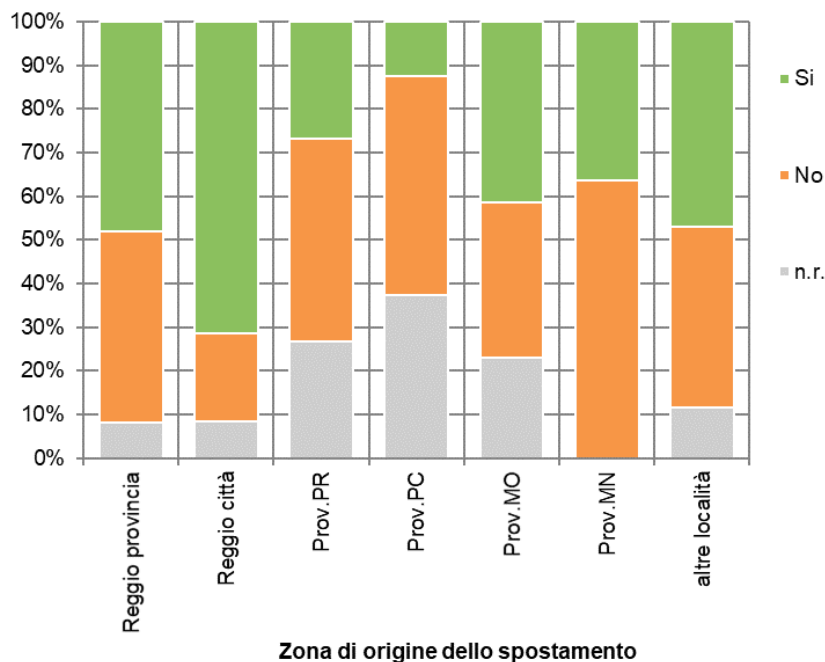


Fig. 5.3.i – Opinioni sul collegamento tramviario per zona di origine
Elaborazione META

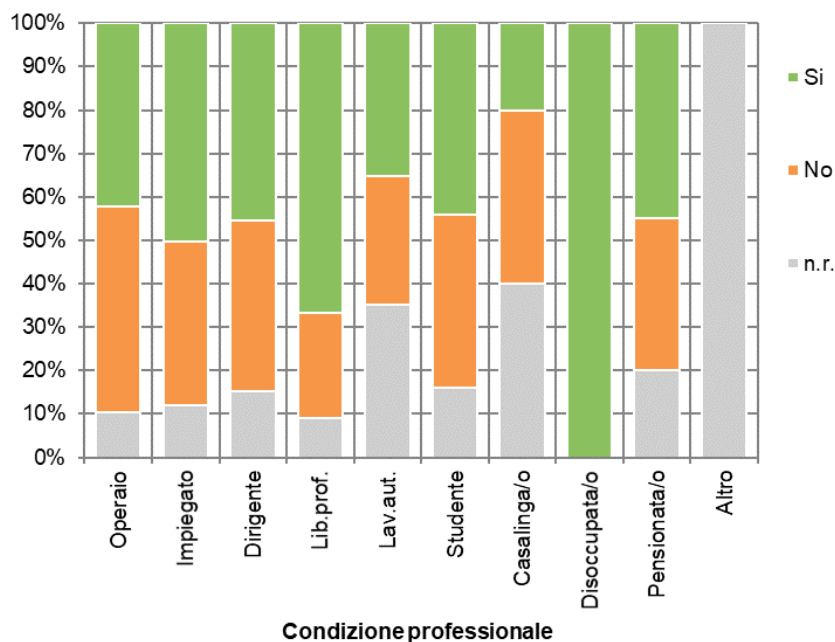


Fig. 5.3.ii – Opinioni sul collegamento tramviario per professione
Elaborazione META

5.4 Miglioramento dell'offerta di servizi AV

Per quanto riguarda le opinioni sul rafforzamento di fasce orarie l'indagine evidenzia che **il 70% dei passeggeri in partenza dichiara che non sarebbe necessario intensificare l'offerta**, mentre il 4% non risponde.

Quasi il 70% degli intervistati è soddisfatto dell'offerta di servizi AV.

Analizzando le preferenze espresse, oltre il 35% delle richieste riguarda la fascia oraria prima delle 7, nella quale viene richiesto un collegamento verso Milano; a seguire, l'intensificazione dei collegamenti serali, dopo le 21, in direzione di Milano e Roma.

La fascia oraria 7:00-9:00 è quella al terzo posto per preferenze, e la direzione privilegiata da rafforzare è, nuovamente, quella verso Milano.

Incremento fascia oraria		
fascia	TOT	%
prima delle 7	30	35,3%
7-9	9	10,6%
9-12	3	3,5%
12-14	2	2,4%
14-17	5	5,9%
17-19	2	2,4%
19-21	5	5,9%
dopo le 21	29	34,1%
Totale	85	100%

Tab. 5.iii – Incremento offerta AV per fascia oraria
Elaborazione META

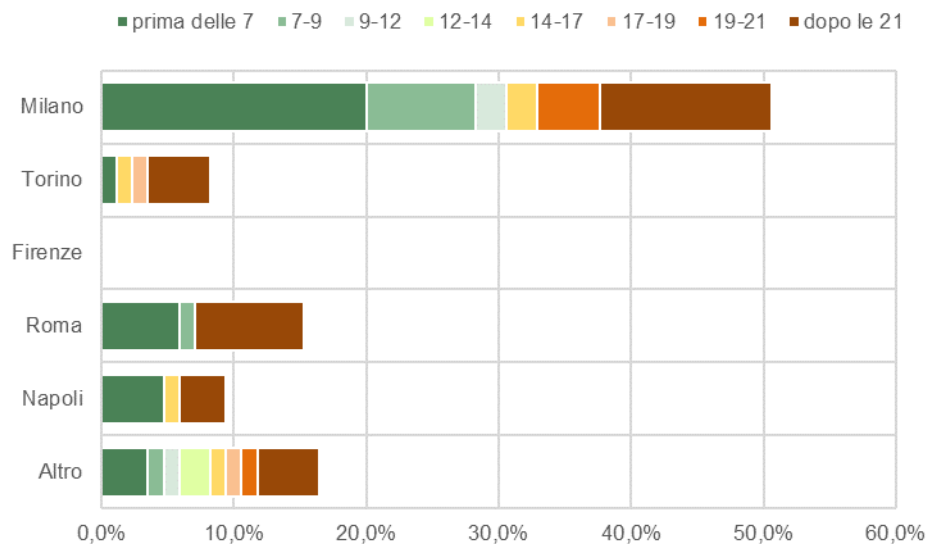


Fig. 5.4.i – Incremento offerta AV per fascia oraria e destinazione
Elaborazione META

5.5 Miglioramento dei servizi disponibili presso la stazione

Le opinioni espresse circa l'opportunità di insediare nuovi servizi erano oggetto di un quesito a risposta chiusa con la possibilità per l'intervistato di aggiungere ulteriori indicazioni⁹.

I servizi più richiesti sono soprattutto i negozi e la sala d'attesa climatizzata.

Dall'analisi delle risposte, emergono in particolare la necessità di incrementare i servizi e, più in generale, **il numero delle attività commerciali** nonché **la necessità di migliorare la sala d'attesa** (in particolare climatizzazione e chiusura tramite porte scorrevoli). Tra i suggerimenti relativi ai negozi, viene segnalata l'esigenza di trovare spazi per la ristorazione anche nelle fasce serali o notturne.

Seguono la necessità di servizi quali bancomat e servizi igienici (più puliti oppure in numero maggiore).

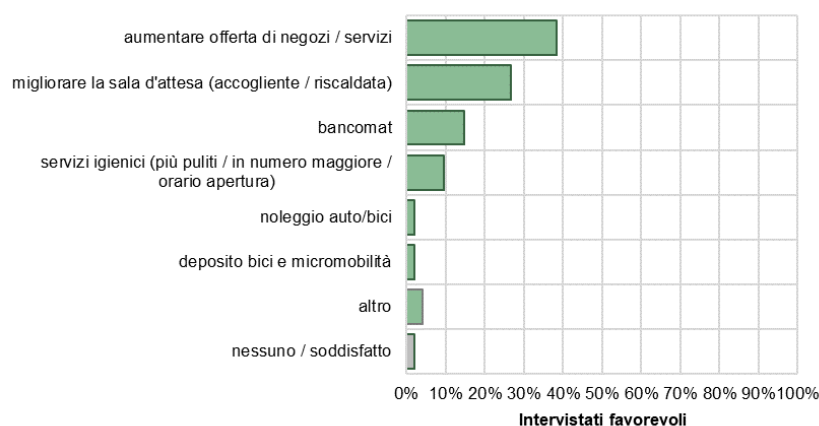


Fig. 5.5.i – Opinioni espresse su nuovi servizi
Elaborazione META

⁹ Nel considerare le risposte, si tenga presente che le risposte chiuse, assimilabili in qualche misura a suggerimenti nei confronti degli intervistati, godono di un certo vantaggio comparativo rispetto a quelle aperte.

5.6 Consigli e segnalazioni riguardo la stazione

Dall'analisi delle risposte aperte riguardo il miglioramento dei servizi presenti in stazione o concernenti l'accessibilità alla stessa si nota che il tema più sensibile è quello dei servizi interni alla stazione (39,8%) e in particolare tra questi la necessità di avere più sedute sia nella sala d'attesa sia sulle banchine (31,0%), di migliorare l'accessibilità alle banchine (numero e manutenzione di ascensori e scale mobili, 6,2%), di migliorare la vigilanza nelle ore serali e l'illuminazione (1,8%) e di migliorare la pulizia generale (0,9%).

Anche il tema della sosta è sentito (27,4%) soprattutto riguardo la necessità di contenere le tariffe (22,1%, l'11,5% suggerisce persino di abolire la sosta a pagamento), migliorare il parcheggio per le due ruote motorizzate e non (2,7%) e aumentare la capacità dell'area di sosta breve "kiss and go" dedicata all'accompagnamento in stazione (0,9%) che, in generale, è stata apprezzata pur con qualche nota relativa alla possibilità di rivedere la geometria o la larghezza dei corselli stradali.

Il 2,7% degli intervistati suggerisce inoltre di migliorare il collegamento tra il parcheggio e la stazione (ad esempio dotandolo di copertura) mentre gli utenti del trasporto pubblico evidenziano la discontinuità della pensilina tra la fermata bus e la stazione.

Riguardo l'accessibilità alla stazione, citata nel 10,6% dei casi, le necessità prevalenti sono quelle del miglioramento del servizio pubblico, sia da/verso il centro città (5,3%) sia da/verso località esterne a Reggio Emilia (0,9%). Inoltre viene segnalata la necessità del miglioramento del servizio taxi (4,4%) con l'ampliamento dell'offerta e una differente tariffazione.

Tema	consiglio	%
viabilità	migliorare la viabilità accesso alla stazione o ai parcheggi	1,8%
viabilità	segnaletica poco chiara (viabilità / parcheggi)	0,9%
viabilità	manutenzione del sottopasso stradale (allagato)	0,9%
accessibilità	migliorare servizi trasporto pubblico da centro/altre zone di Reggio	5,3%
accessibilità	migliorare servizi taxi (tariffe / offerta)	4,4%
accessibilità	migliorare servizi trasporto pubblico da altre località	0,9%
park	ripristinare il parcheggio gratuito	11,5%
park	diminuire il costo dei parcheggi / agevolazioni	10,6%
park	migliorare parcheggio moto/bici (spazi dedicati / coperti / custoditi)	2,7%
park	tariffe parcheggio poco chiare	1,8%
park	aumentare i posti kiss and go	0,9%
stazione	più disponibilità di sedute (sala d'attesa / banchine)	31,0%
stazione	migliorare l'accessibilità alle banchine	6,2%
stazione	più vigilanza ore serali / illuminazione	1,8%
stazione	migliorare la pulizia generale della stazione	0,9%
cicloped	migliorare i collegamenti pedonali tra parcheggio e stazione	1,8%
cicloped	il percorso pedonale dalla fermata bus/parcheggio non è coperto	0,9%
apprezzamento	nessuna segnalazione / apprezzamento	5,3%
altro	non pertinente	8,8%
altro	altro	1,8%
TOTALE		100%

Tab. 5.iv – Consigli, segnalazioni e note generali riguardo l'accessibilità e i servizi esistenti in stazione

Elaborazione META

Agli intervistati è stata inoltre posta un'ulteriore domanda con risposta aperta per raccogliere **pareri e suggerimenti** in relazione allo specifico **modo di trasporto utilizzato per raggiungere la stazione**.

Il 4,8% delle persone che esprimono un'opinione a riguardo, risulta pienamente soddisfatta; le tematiche sono in generale simili a quelle già trattate a riguardo delle segnalazioni di carattere generale, e si possono individuare:

- indicazioni sul servizio TPL, da parte di chi ha utilizzato bus o treno regionale per raggiungere la stazione AV, ma anche da parte di chi ha usufruito del servizio taxi (tariffe e offerta di vetture);
- nuovamente, il tema del costo della sosta con l'indicazione di prevedere agevolazioni per i fruitori sistematici della stazione e l'attenzione alla manutenzione dei parcheggi e dei parcometri.

Tema	consiglio	%
accessibilità	migliorare servizi taxi (tariffe / offerta)	33,3%
accessibilità	migliorare servizi trasporto pubblico da centro/altre zone di Reggio	14,3%
accessibilità	migliorare servizi trasporto pubblico da altre località	9,5%
park	ripristinare il parcheggio gratuito	4,8%
park	manutenzione parcheggi / parcometri	4,8%
apprezzamento	nessuna segnalazione / apprezzamento	4,8%
altro	non pertinente	28,6%
TOTALE		100%

Tab. 5.v – Consigli, segnalazioni e note generali riguardo l'accessibilità e i servizi esistenti in stazione

Elaborazione META

6 Osservazioni conclusive

L'indagine origine-destinazione presso la stazione Mediopadana nel mese di maggio 2023 è stata effettuata replicando la metodologia già adottata negli anni precedenti (tra il 2014 e il 2018, nonché novembre 2022) in maniera tale da garantire la confrontabilità dei risultati.

I risultati delle interviste, espansi all'insieme dei passeggeri saliti grazie al tasso di campionamento ottenuto (15,5%) confermano un **profilo funzionale orientato agli spostamenti business** anche se la quota di spostamenti effettuati per motivi di lavoro risulta in calo rispetto a quanto rilevato nel 2018 (dal 62,8% al 57,3% per motivo lavoro e affari): i viaggiatori sono in prevalenza **impiegati, dirigenti e professionisti, residenti a Reggio e provincia**. Rispetto all'indagine precedente **aumenta** però la **quota di viaggiatori residenti in provincia** rispetto a quelli provenienti da Reggio. Gli spostamenti effettuati per tempo libero o turismo, risultano comunque in leggera crescita rispetto a maggio 2018 (dal 13% al 19%); così come la quota di spostamenti occasionali per altri motivi, dal 15% al 20%.

Il numero di viaggiatori è in aumento rispetto al 2018 (+20%), dopo il calo registrato nel 2022 al termine del periodo fortemente segnato dalle conseguenze della pandemia da COVID-19. La ripresa degli spostamenti di medio e lungo raggio è evidenziata anche dal monitoraggio effettuato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in termini di frequentazione dei servizi AV a livello nazionale. La diffusione dello *smart working*, del telelavoro e delle riunioni a distanza, tuttora ampiamente utilizzati, ha però contribuito a ridurre la frequenza degli spostamenti e può aiutare a spiegare la diminuzione della quota di spostamenti per motivo di lavoro/affari: **il numero di passeggeri che si sposta tutti i giorni diminuisce** dal 7÷8% rilevato negli anni precedenti fino al 2% in favore di frequenze bisettimanali o mensili.

Dal lato dell'offerta, **i servizi AV con fermata nella stazione Mediopadana sono sensibilmente aumentati** rispetto al 2018 con 78 treni nell'intera giornata e una frequenza media di 2 treni per direzione ogni ora, confermando quanto già rilevato a novembre 2022. Va tuttavia evidenziato qualche elemento di criticità, come l'assenza di collegamenti verso il capoluogo lombardo prima delle 8 di mattina, oggetto anche di segnalazioni da parte degli intervistati. La differente distribuzione delle corse nell'arco della giornata si riflette anche sull'andamento delle frequentazioni: **aumenta il numero di passeggeri nelle ore di morbida**, in modo particolare a metà giornata e nel pomeriggio, a scapito della punta della mattina. Per quanto riguarda le destinazioni dei viaggi si osserva la **crescita del numero di spostamenti verso Milano** e – in misura minore – Torino, Firenze e Salerno. I passeggeri saliti con destinazione Roma e Napoli aumentano rispetto all'indagine svolta nel mese di novembre 2022 ma non riescono a raggiungere i valori registrati nel 2018.

Sul versante dell'**accessibilità locale**, **si conferma la tendenza a raggiungere la stazione Mediopadana con mezzi privati**, con quote simili tra accompagnamento e conducenti (rispettivamente 37 e 42% ciascuno); il 7% circa degli utenti raggiunge la stazione con i servizi bus di linea mentre solo una quota minoritaria utilizza il treno regionale. La quota di utenti che utilizza il taxi resta stabile (circa 10%) e prevale nella componente inbound, data l'indisponibilità del mezzo privato e la minore conoscenza della città. La maggior parte delle persone che raggiungono la stazione accompagnati dichiara che alla base della scelta vi è la comodità (32%) o la mancanza di disponibilità del mezzo privato (39%). Una quota minoritaria afferma invece di aver rinunciato all'uso dell'auto a causa del costo della sosta o per la percezione di insicurezza del parcheggio, mentre tuttora l'8% dichiara di non aver utilizzato l'auto perché non sicuro di trovare posto nel parcheggio nonostante l'incremento di offerta registrato a inizio anno. Il parcheggio risulta utilizzato prevalentemente per **spostamenti di durata pari a un giorno e fino a tre giorni** (rispettivamente 28%) mentre è in calo la sosta breve e molto lunga (oltre 3 giorni). Particolarmente apprezzata l'introduzione dell'area "kiss-and-go" per l'accompagnamento.

L'ipotesi di interscambio diretto fra l'autostrada e la ferrovia tuttora riscuote l'interesse del 40% dei viaggiatori, valore stabile rispetto al 2018, con quote massime (oltre 70%) per coloro che provengono da Piacenza e minori per chi proviene dalle province di Parma, Piacenza e Modena.