

Indagine utenti alle fermate della Metro B1 di Conca d'Oro, Libia e Annibaliano

Gennaio 2013

ROMA



mobilità



Gruppo di Lavoro

S.O. – Progetti, Pianificazione, Innovazione della Mobilità

Resp. Ing. Alessandro Fuschiotto

U.O. – Pianificazione dei Trasporti

Resp. Ing. Stefano Brinchi

Gruppo di lavoro: Ing. Marco Cianfano

Ing. Renata Verghini

Ing. Manuela Lomonaco

Arch. Giuseppina Giaccio

P.I. Aniello Picardi

Con la Collaborazione di ATAC S.p.A.

Direzione Commerciale - Dott. Guido Molese



Sintesi del report (1 di 3)

Obiettivo dell'indagine è valutare gli effetti sulla mobilità dei cittadini del quadrante nord-est di Roma a valle dell'apertura della nuova metropolitana B1 (13 giugno 2012), il cui inserimento all'interno della rete del trasporto pubblico della città di Roma non comporta effetti solo legati alla presenza delle tre nuove stazioni di Conca d'Oro, Libia e S. Agnese – Annibaliano, ma benefici di ben più ampio respiro legati al collegamento diretto del quadrante nord-est della città con il centro e l'EUR.

Unitamente all'apertura della metropolitana B1 è stata riprogettata interamente la rete di superficie (18 giugno 2012) con i seguenti obiettivi:

- Servire quartieri di recente realizzazione o zone ancora non coperte dalla rete di trasporto pubblico di superficie;
- Collegare tutte le zone periferiche rispetto alla stazione di Conca d'Oro con servizi da e per la nuova metropolitana;
- Migliorare i collegamenti con le stazioni ferroviarie presenti sul territorio;
- Migliorare i collegamenti con gli uffici pubblici, direzionali e commerciali della zona.

La nuova rete ha altresì preservato alcuni collegamenti diretti verso il centro città, per destinazioni non coperte dalla nuova linea metropolitana.

Sintesi del report (2 di 3)

L'indagine è stata effettuata mediante interviste ai passeggeri saliti sulla nuova metropolitana B1 alle fermate di **Conca d'Oro, Libia e S. Agnese – Annibaliano** al fine di individuare le caratteristiche del loro spostamento. La campagna si è svolta nella fascia oraria 6.30 – 19.30 nei giorni 11, 12, 13 e 14 dicembre 2012, intervistando oltre **2.000 utenti**.



RISULTATI

Il numero di viaggiatori che ha utilizzato la linea metropolitana B1 nel mese di dicembre 2012 effettuava circa 40mila viaggi/giorno feriale (circa 20.000 ingressi); 22mila alla stazione di Conca d'Oro, 9mila a quella di Libia e 9mila a quella di Annibaliano.

Il 20% degli utenti intervistati ha lasciato il proprio mezzo privato per utilizzare il nuovo trasporto pubblico del quadrante nord-est. Per la stazione di conca d'oro, solo il 30% di questa utenza è residente in prossimità dell'area della stazione, mentre il restante 70% arriva da zone connesse al nuovo servizio sul ferro principalmente attraverso la capillare rete di trasporto pubblico.

Sintesi del report (3 di 3)

Il **10%** del campione, invece, che ha dichiarato che prima dell'apertura della metro B1 non effettuava quel determinato spostamento o non si spostava, rappresenta la quota di **domanda indotta** dalla presenza della nuova linea metropolitana.

Le principali linee che svolgono il collegamento da e per i quartieri verso la metropolitana sono: **80** e **80B** con complessivi 1.200 passeggeri, la linea **86** con 550 passeggeri, la linea **93** con 470 passeggeri e la linea **38** con 440 passeggeri.

Le linee di superficie che non sono più utilizzate da utenti che oggi si avvalgono della metro B1 sono, in ordine di importanza, le seguenti: 90, 80, 60 e 38 oltre al 93 che con la limitazione del percorso, assolve prevalentemente funzioni locali e di adduzione alla stazione di Conca d'Oro.

Le stazioni che fanno registrare il maggior numero di discesi tra gli utenti che utilizzano la nuova metropolitana B1 sono: Termini, con oltre il 30%, Policlinico e Bologna la cui somma supera il 20% e l'EUR/Laurentina circa il 15%.

Significativa è la discesa alla stazione di Bologna, parte di tale utenza effettua lo scambio con la metropolitana B per continuare il viaggio sulla tratta Bologna-Rebibbia.

Indice

1. L'espansione del campione all'universo
2. Le origini degli spostamenti
3. Le destinazioni degli spostamenti
 - *Analisi degli spostamenti non giunti a destinazione tramite la metropolitana B1*
 - *Analisi degli spostamenti con più di un trasbordo*
4. Il confronto prima/dopo la metro B1
5. Le caratteristiche del campione analizzato

Introduzione

Il presente studio è stato effettuato al fine di valutare gli effetti sulla mobilità dei cittadini del quadrante nord-est di Roma a valle dell'apertura della nuova metropolitana B1 (13 giugno 2012), il cui inserimento all'interno della rete del trasporto pubblico della città di Roma non comporta effetti solo legati alla presenza delle tre nuove stazioni di Conca d'Oro, Libia e S. Agnese – Annibaliano, ma benefici di ben più ampio respiro legati al collegamento diretto del quadrante nord-est della città con il centro e l'EUR.

L'indagine è stata effettuata mediante interviste ai passeggeri saliti sulla nuova metropolitana B1 alle fermate di **Conca d'Oro, Libia e S. Agnese – Annibaliano** al fine di individuare le caratteristiche del loro spostamento.

La campagna si è svolta nella fascia oraria 6.30 – 19.30 nei giorni 11 e 14 dicembre 2012 alla stazione di Conca d'Oro e il giorno 12 dicembre 2012 alle stazioni di Libia e S. Agnese – Annibaliano.

Complessivamente sono stati **intervistati 2.062 utenti**.

Mediante i dati dei tornelli rilevati negli stessi giorni in cui sono state effettuate le interviste, si è espanso il campione all'universo. E' stato considerato un fattore di espansione diverso per ognuna delle 3 stazioni esaminate.

Tutti i dati presenti nelle slides successive fanno riferimento al totale dei **passeggeri saliti in un giorno feriale tipo sulla metropolitana B1 alle 3 nuove stazioni.**

L'espansione del campione all'universo

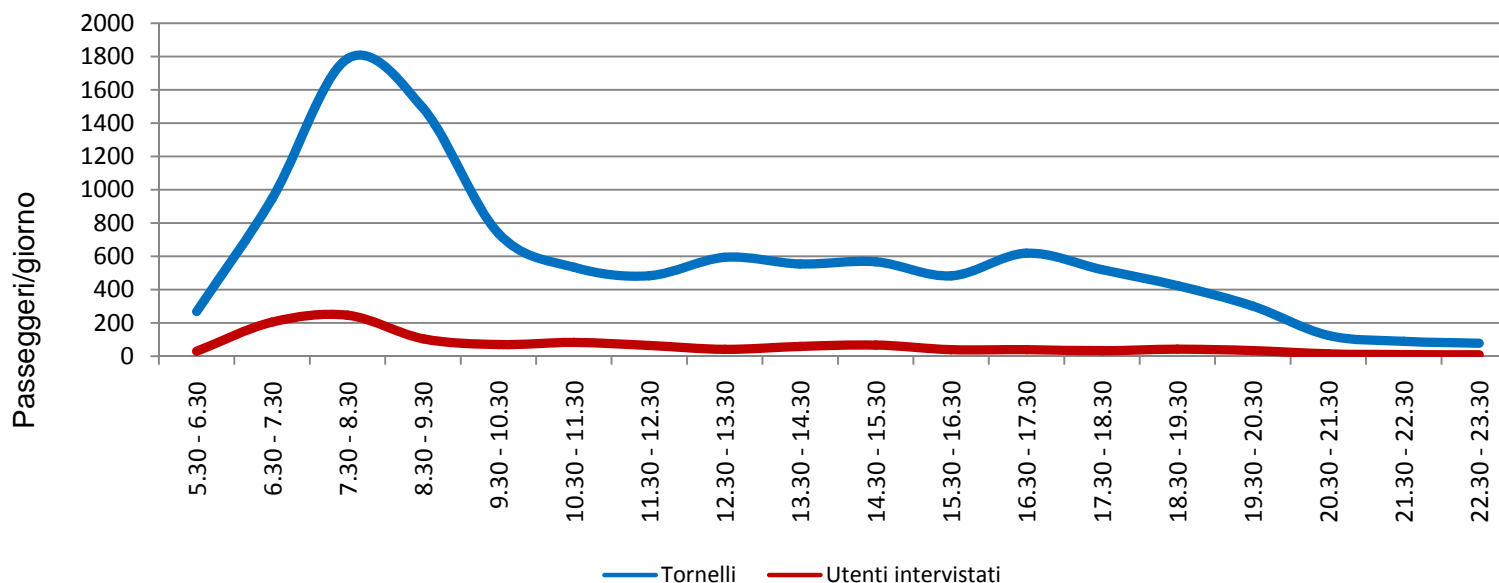


L'espansione del campione all'universo – Conca d'Oro

Complessivamente nella stazione di Conca d'Oro sono stati **intervistati 1.093** utenti nella fascia oraria 6.30 – 19.30, solo nella direzione Laurentina.

I passeggeri entranti nella stazione di Conca d'Oro **rilevati tramite i tornelli** nella fascia oraria 5.30 – 23.30 in un giorno feriale medio sono **10.600**, pari a 21.200 viaggi¹.

Al fine di determinare il coefficiente di espansione all'universo relativo alla stazione di Conca d'Oro è stato effettuato il rapporto tra il numero di utenti registrati ai tornelli nella fascia oraria in cui sono state effettuate le interviste e il numero delle interviste effettuate nel medesimo intervallo orario. Tale coefficiente è stato poi utilizzato per effettuare l'espansione anche alle restanti quote di passeggeri che hanno utilizzato la linea metropolitana (5.30-6.30 e 19.30-23.30).



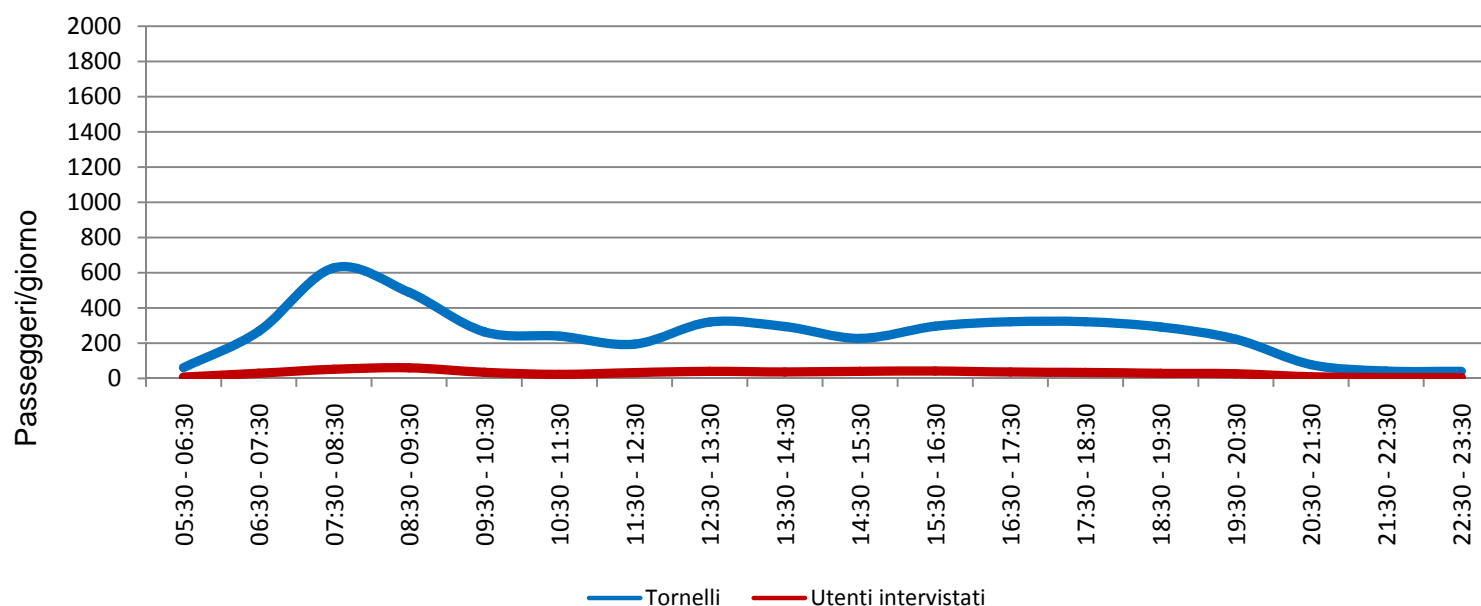
¹ Il numero di viaggi sono calcolati moltiplicando per 2 il dato registrato al tornello di ingresso, ipotizzando che tutte le persone che escono alle tre stazioni entro la giornata effettueranno anche il viaggio di ritorno.

L'espansione del campione all'universo - Libia

Complessivamente nella stazione di Libia sono stati **intervistati 489** utenti nella fascia oraria 6.30 – 19.30.

I passeggeri entranti nella stazione di Libia **rilevati tramite i tornelli** nella fascia oraria 5.30 – 23.30 in un giorno feriale medio sono **4.600**, pari a 9.200 viaggi¹.

La metodologia adottata per determinare il coefficiente di espansione all'universo relativo alla stazione di Libia è la medesima di quella adottata nel caso precedente di Conca d'Oro.



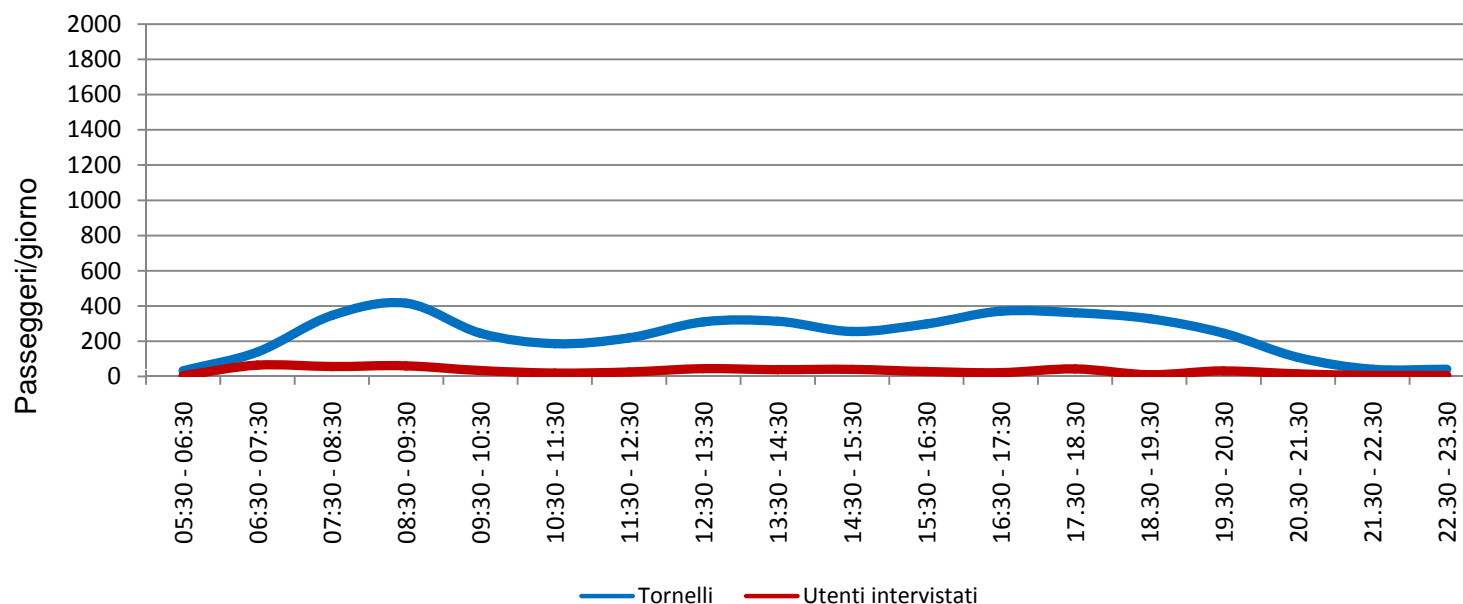
Il numero di viaggi sono calcolati moltiplicando per 2 il dato registrato al tornello di ingresso, ipotizzando che tutte le persone che escono alle tre stazioni entro la giornata effettueranno anche il viaggio di ritorno.

L'espansione del campione all'universo – Annibaliano

Complessivamente nella stazione di Annibaliano sono stati **intervistati 480** utenti nella fascia oraria 6.30 – 19.30.

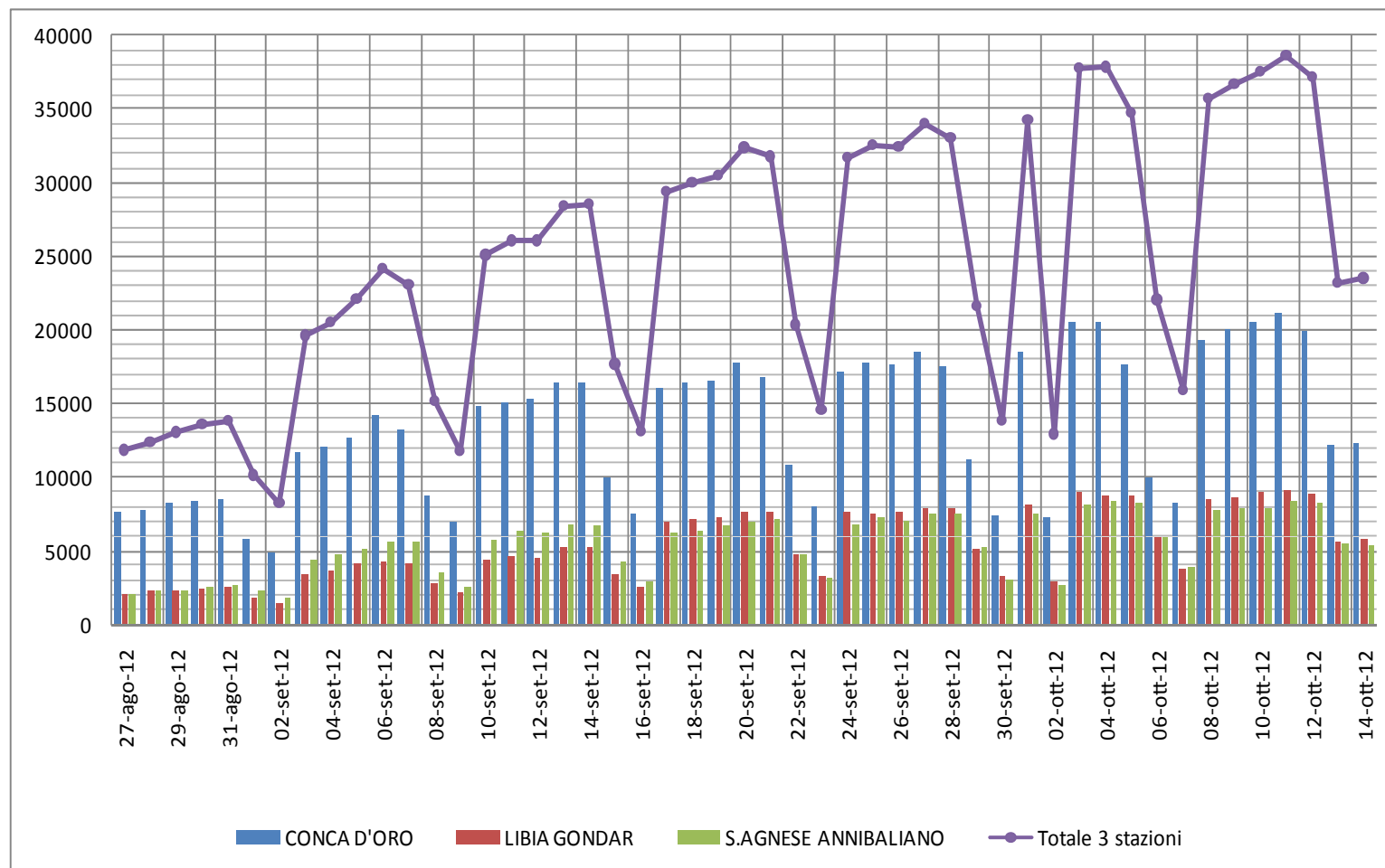
I passeggeri entranti nella stazione di Annibaliano **rilevati tramite i tornelli** nella fascia oraria 5.30 – 23.30 in un giorno feriale medio sono **4.250**, pari a 8.500 viaggi¹.

La metodologia adottata per determinare il coefficiente di espansione all'universo relativo alla stazione di Annibaliano è la medesima di quella adottata nel caso precedente di Conca d'Oro.



Il numero di viaggi sono calcolati moltiplicando per 2 il dato registrato al tornello di ingresso, ipotizzando che tutte le persone che escono alle tre stazioni entro la giornata effettueranno anche il viaggio di ritorno.

Andamento numero viaggi utenti B1 (periodo 27/08 – 14/10)



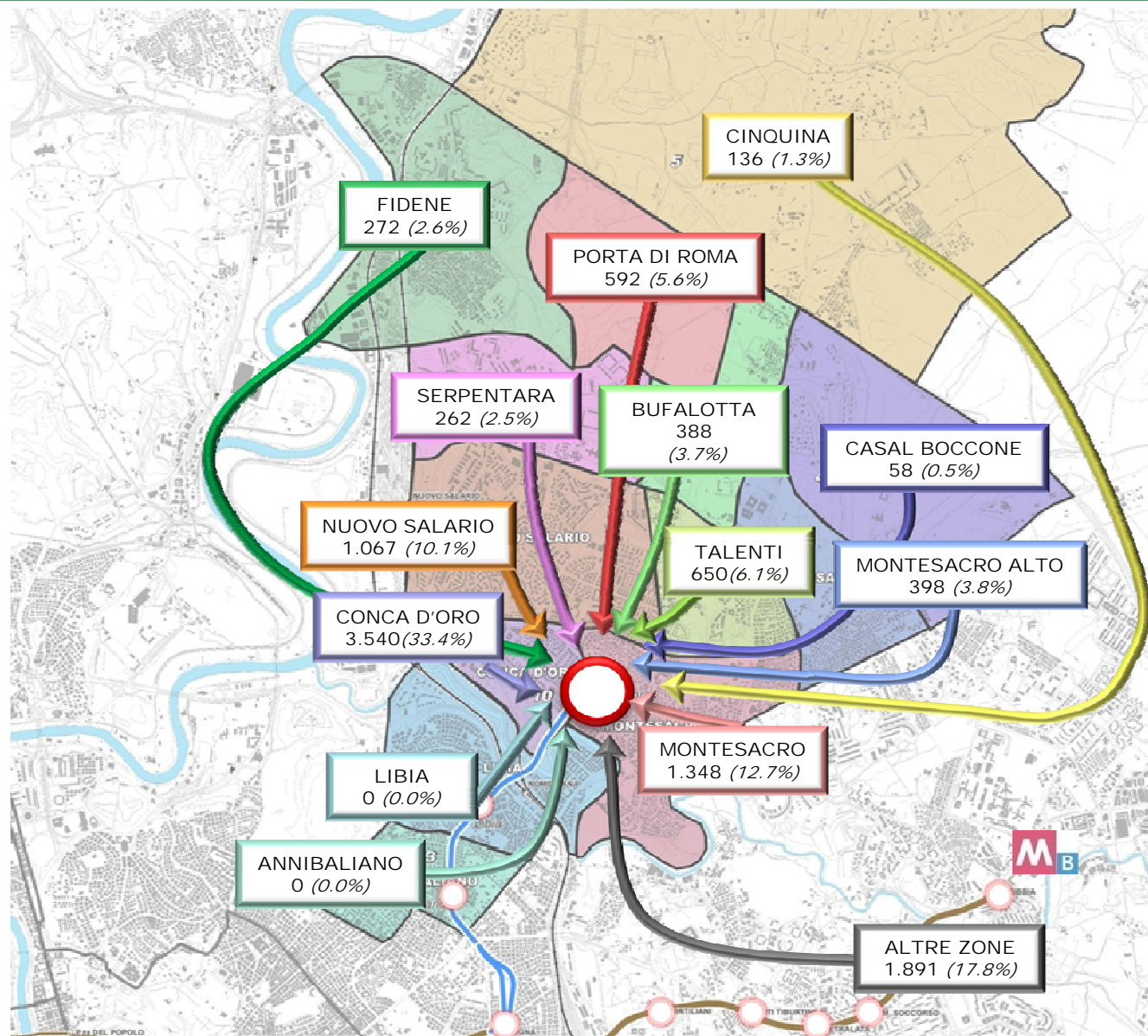
Il numero di viaggi sono calcolati moltiplicando per 2 il dato registrato al tornello di ingresso, ipotizzando che tutte le persone che escono alle tre stazioni entro la giornata effettueranno anche il viaggio di ritorno.

Il confronto tra i dati stimati da RSM e quelli rilevati ai tornelli

Le origini degli spostamenti



Zone di origine dello spostamento – Conca d'Oro

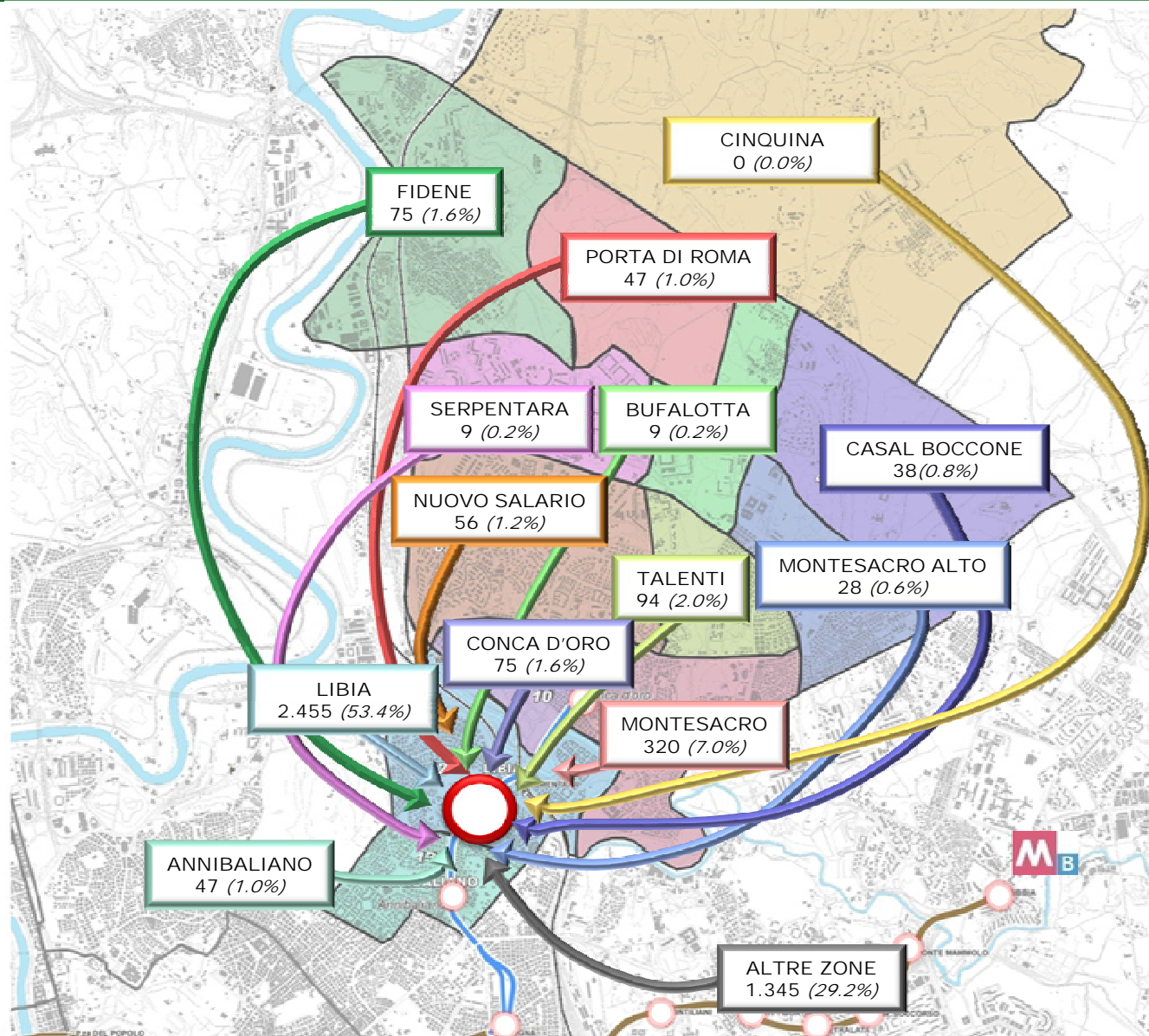


Complessivamente alla stazione di Conca d'Oro arrivano in un giorno feriale medio **10.600 utenti**.

Di questi, il 33 % proviene dalla zona di Conca d'Oro, il 13% da quella di Montesacro e il 10% da quella di Nuovo Salario.

In generale si nota come Conca d'Oro sia raggiunta da tutte le zone esterne, in quanto rappresenta la prima stazione della metro B1 per gli utenti che provengono dalle zone a nord della città.

Zone di origine dello spostamento – Libia

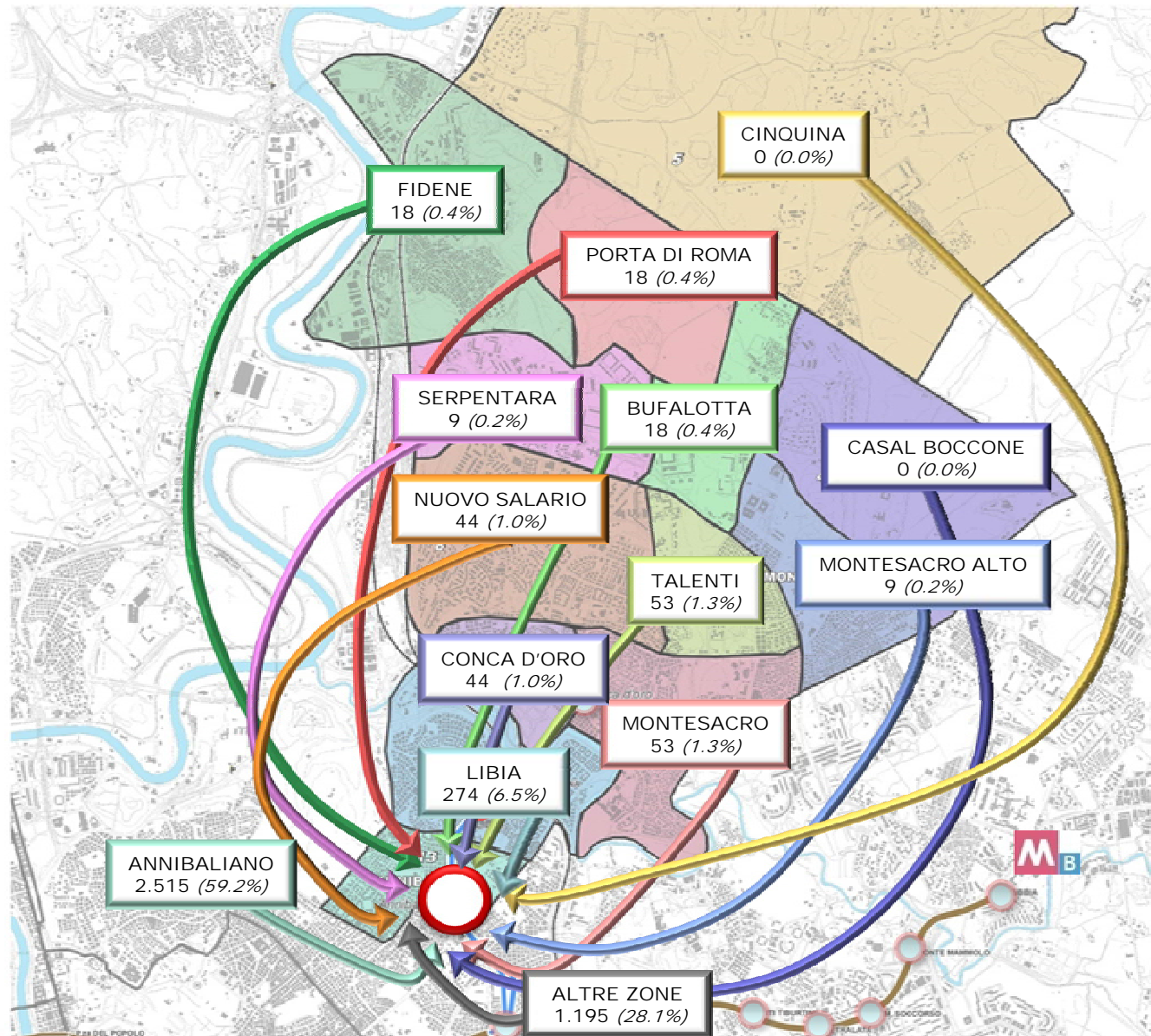


Complessivamente alla stazione di Libia arrivano in un giorno feriale medio **4.600 utenti**.

Di questi, più della metà proviene dalla zona limitrofa la stazione, il 7% dalla zona di Montesacro e circa il 29% da altre zone non prese in esame. A differenza della stazione di Conca d'Oro, si nota come in questo caso l'utenza che giunge alla stazione di Libia sia pressochè costituita dai residenti della zona limitrofa, mentre gli utenti che provengono dalle altre zone del IV municipio risultano una minoranza.

Rispetto alla stazione di Conca d'Oro si nota come sia maggiore la quota di utenti provenienti da altre zone. Ciò è dovuto al fatto che la stazione di Libia risulta più appetibile agli utenti che risiedono nelle zone più centrali della città.

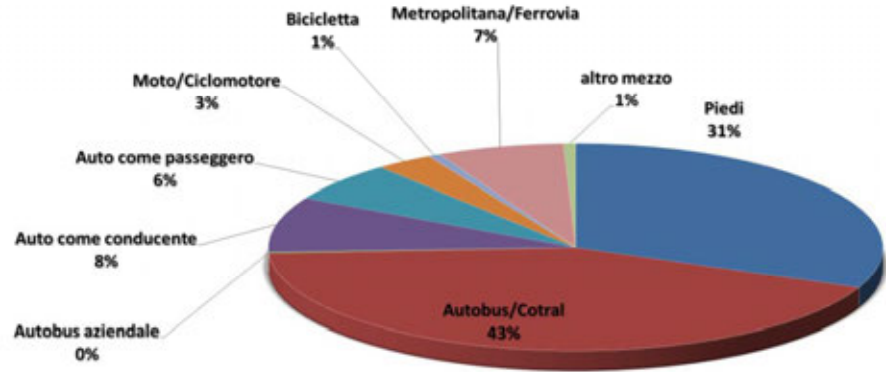
Zone di origine dello spostamento – Annibaliano



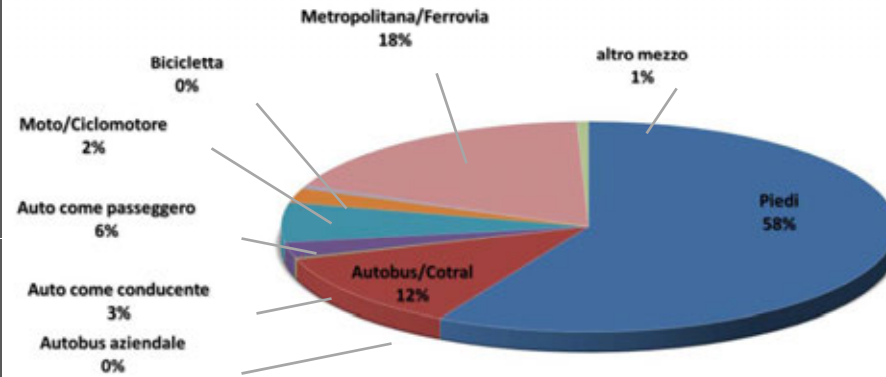
Complessivamente alla stazione di Annibaliano arrivano in un giorno feriale medio **4.250 utenti**. Così come già rilevato per la stazione di Libia, anche quella di Annibaliano risulta utilizzata principalmente dai residenti della zona limitrofa la stazione (il quartiere africano, che è molto popoloso) che rappresentano quasi il 60% del totale.

Rip. modale dei mezzi utilizzati per raggiungere le stazioni della metro B1

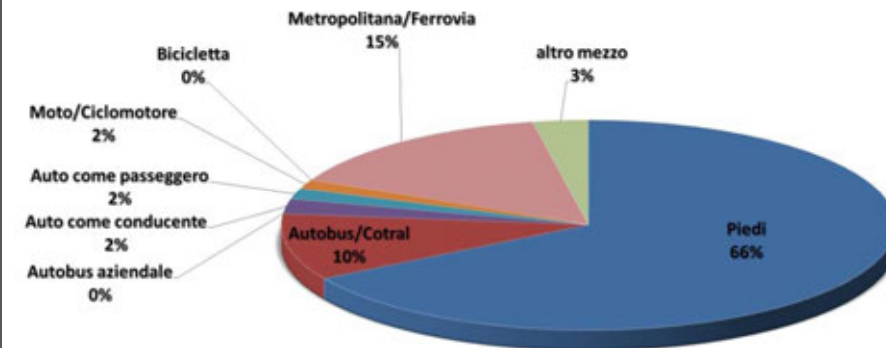
CONCA D'ORO



LIBIA



ANNIBALIANO



I grafici accanto mostrano i mezzi con i quali gli utenti della metropolitana B1 raggiungono le tre stazioni di Conca d'Oro, Libia e Annibaliano.

Dal confronto tra i dati emerge come la ripartizione modale relativa alle stazioni di Libia e Annibaliano sia molto simile, caratterizzata dall'aver una grande maggioranza di utenti che raggiunge le due stazioni a piedi (rispettivamente il 58% e il 66%).

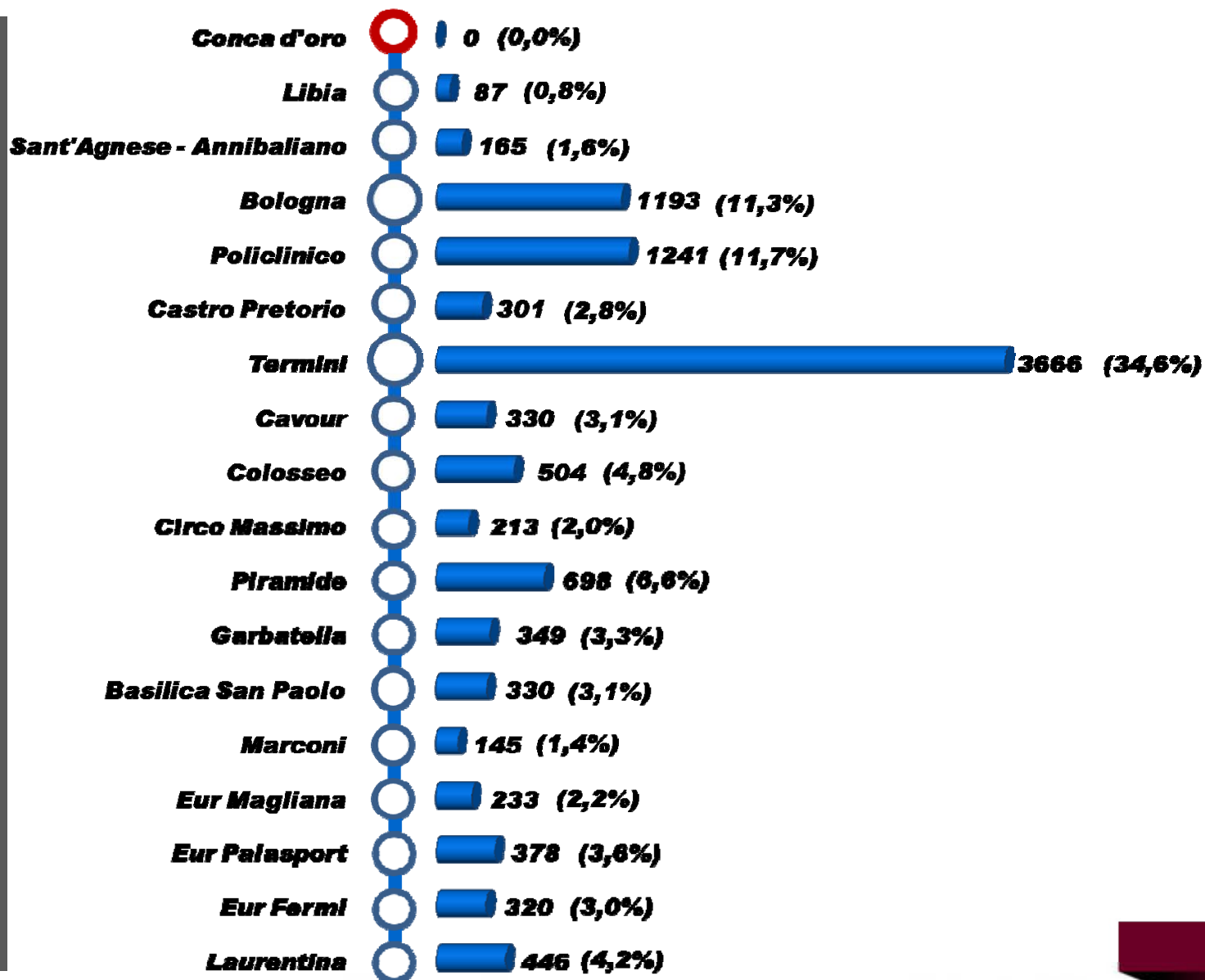
La ripartizione modale relativa alla stazione di Conca d'Oro, invece, mostra come il contributo degli utenti che raggiungono la stazione a piedi, e che quindi rappresentano i residenti della zona limitrofa, sia pari solo al 31% del totale, mentre la percentuale di utenti che raggiunge la stazione mediante i servizi del TPL sia pari al 43%. Tale dato mette in evidenza **l'importanza della nuova rete del TPL nella funzione di adduttrice alla stazione di Conca d'Oro.**

Le destinazioni degli spostamenti



Utenti discesi alle stazioni della metro B1 – Conca d'Oro

UTENTI PROVENIENTI DA CONCA D'ORO



La figura accanto mostra il numero di passeggeri/giorno, che erano saliti alla stazione di Conca d'Oro, discesi alle varie stazioni della metropolitana B1.

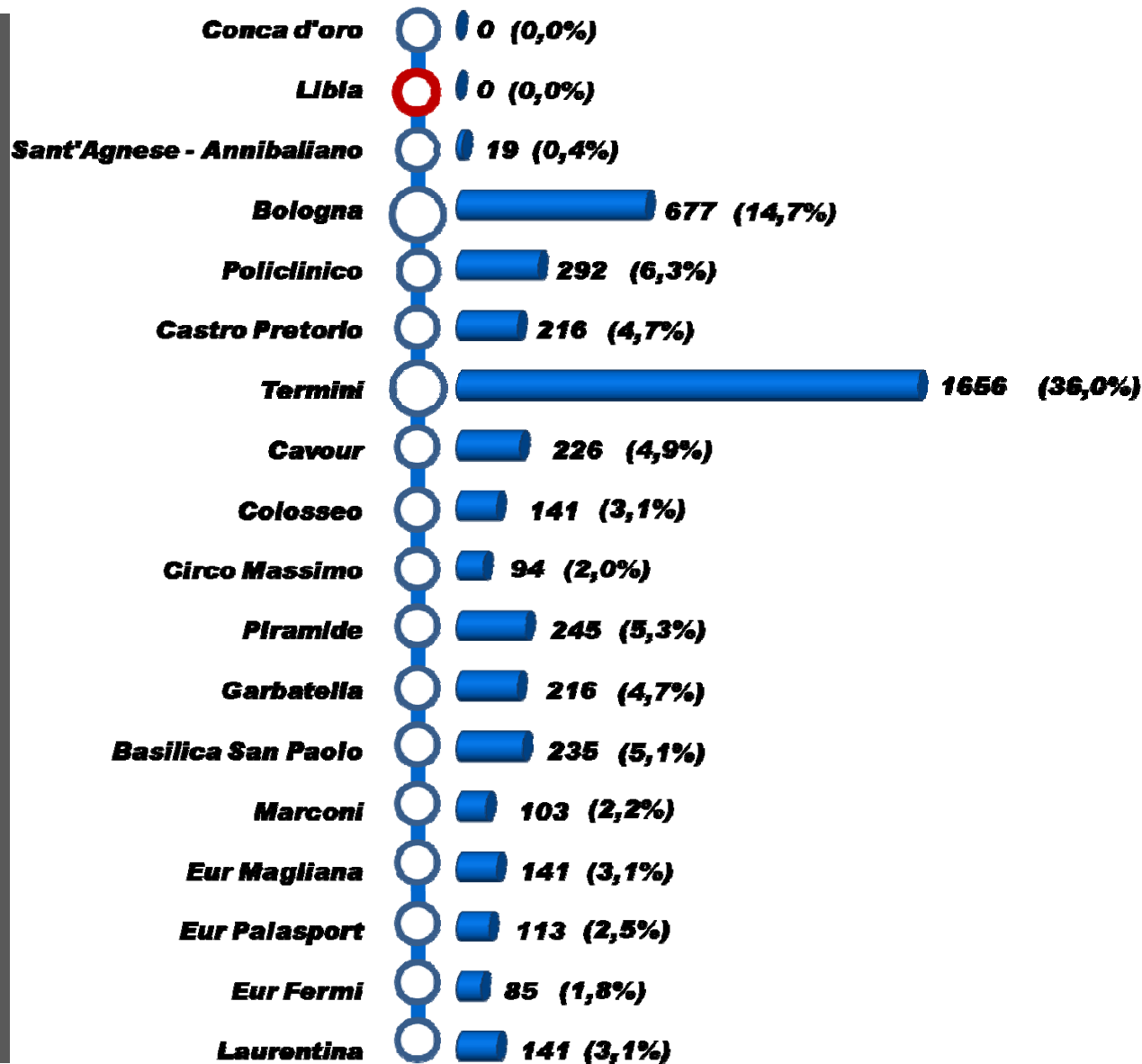
Il numero totale di passeggeri saliti sulla metropolitana B1 alla stazione di Conca d'Oro è pari a 10.600 unità.

Alla stazione di **Termini** scende il 35% circa del totale di passeggeri, con un valore di 3.666 utenti.

Anche le stazioni di **Policlinico** e **Bologna** presentano un carico considerevole di passeggeri scesi dalla metropolitana B1, con rispettivamente valori pari a 1.241 e 1.193 utenti.

Utenti discesi alle stazioni della metro B1 – Libia

UTENTI PROVENIENTI DA LIBIA



La figura accanto mostra il numero di passeggeri/g, che erano saliti alla stazione di Libia, discesi alle varie stazioni della metropolitana B1.

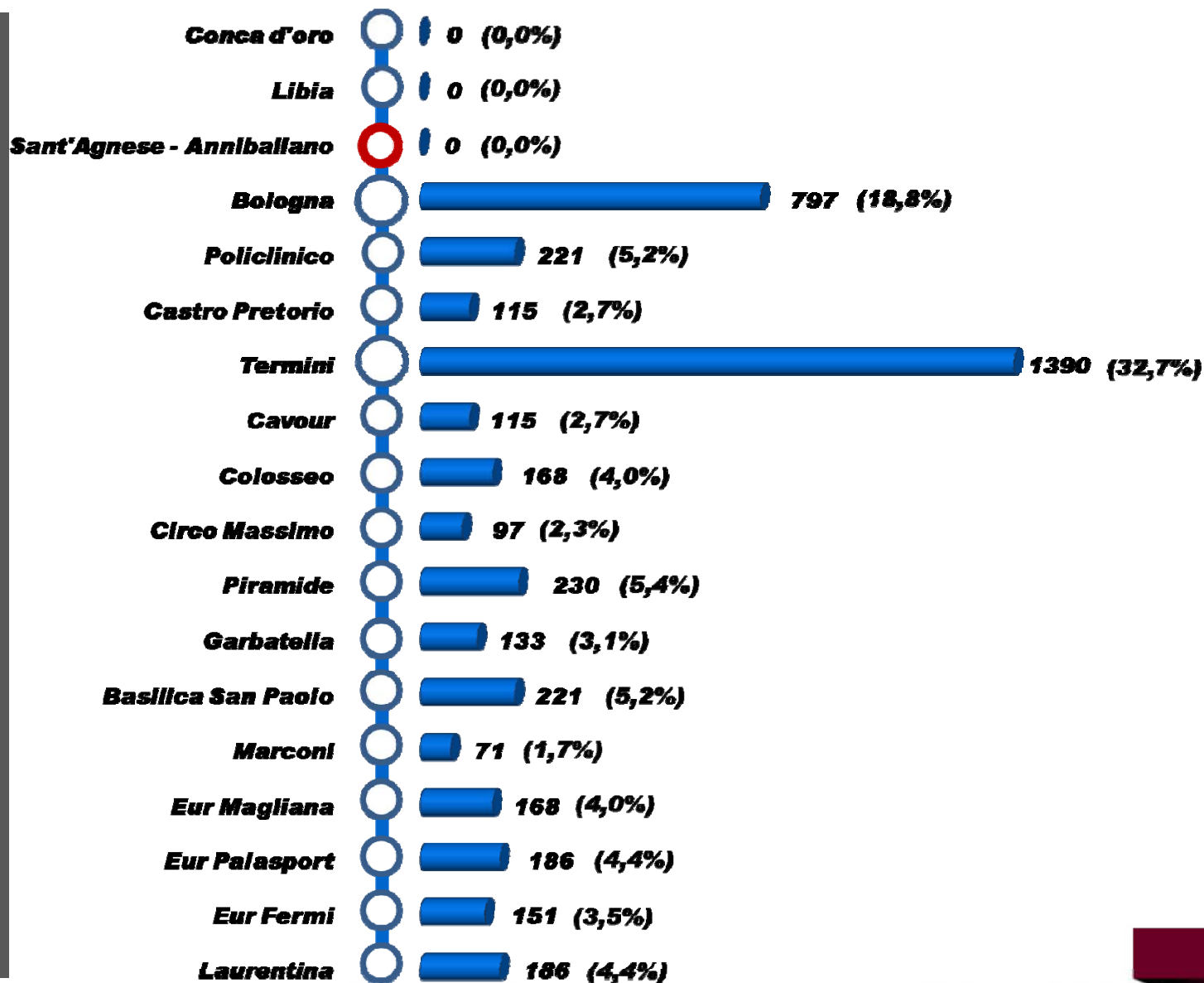
Il numero totale di passeggeri saliti sulla metropolitana B1 alla stazione di Libia è pari a **4.600 unità**.

Così come nel caso dei passeggeri saliti alla stazione di Conca d'Oro, anche in questo caso la stazione di **Termini** è quella che presenta un maggior numero di utenti discesi dalla metropolitana B1, con un valore pari a circa 1650 unità.

Alla stazione di **Bologna** si registra un numero di utenti discesi pari a 677 unità.

Utenti discesi alle stazioni della metro B1 – Annibaliano

UTENTI PROVENIENTI DA ANNIBALIANO



La figura accanto mostra il numero di passeggeri/g, che erano saliti alla stazione di Annibaliano, discesi alle varie stazioni della metropolitana B1.

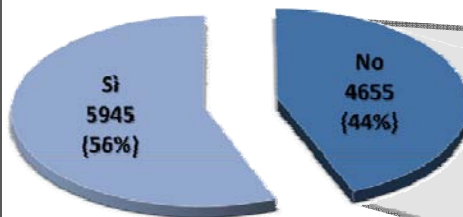
Il numero totale di passeggeri saliti sulla metropolitana B1 alla stazione di Annibaliano è pari a **4.250 unità**.

Anche in questo caso, come in quello visto precedentemente per la stazione di Libia, le fermate con il maggior numero di passeggeri discesi sono quella di **Termini** (con un valore sfiora il 33% del totale dei passeggeri saliti ad Annibaliano) e quella di **Bologna** (che presenta un numero di passeggeri discesi che sfiora le 800 unità).

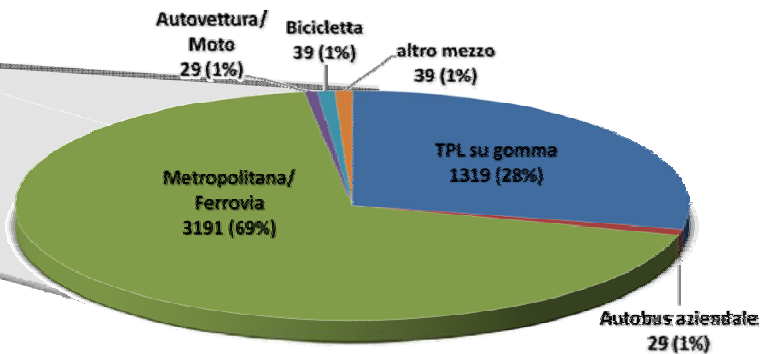
Utenti che ancora non hanno concluso lo spostamento

CONCA D'ORO

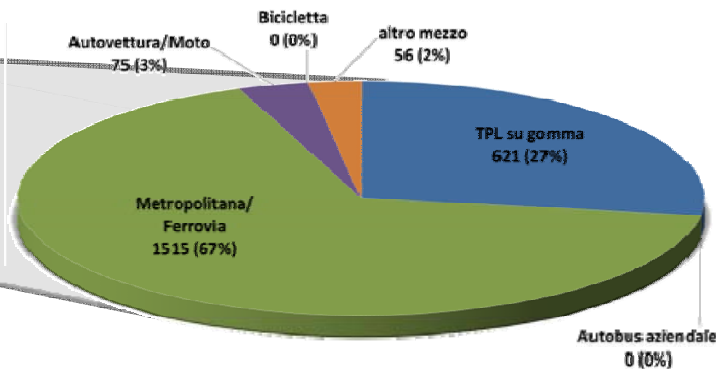
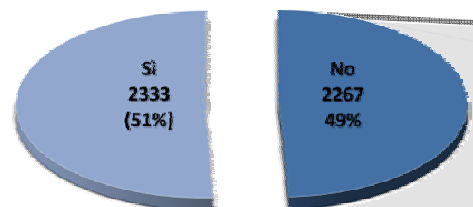
Ripartizione di utenti arrivati/non arrivati a destinazione



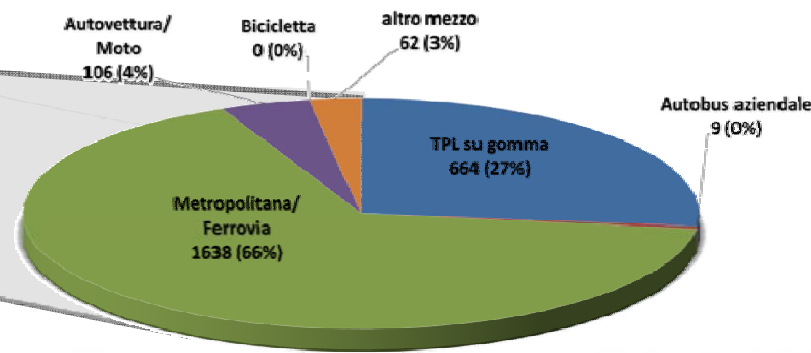
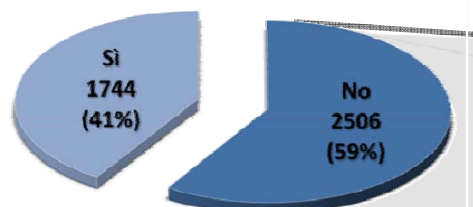
Ripartizione dei mezzi con cui proseguono lo spostamento



LIBIA



ANNIBALIANO



Le figure accanto mostrano, per le tre nuove stazioni della metropolitana B1, la ripartizione di utenti che terminano/non terminano lo spostamento avendo utilizzato la metro B1 e, nel caso in cui non lo terminano, la ripartizione dei mezzi di trasporto con cui giungono alla destinazione finale.

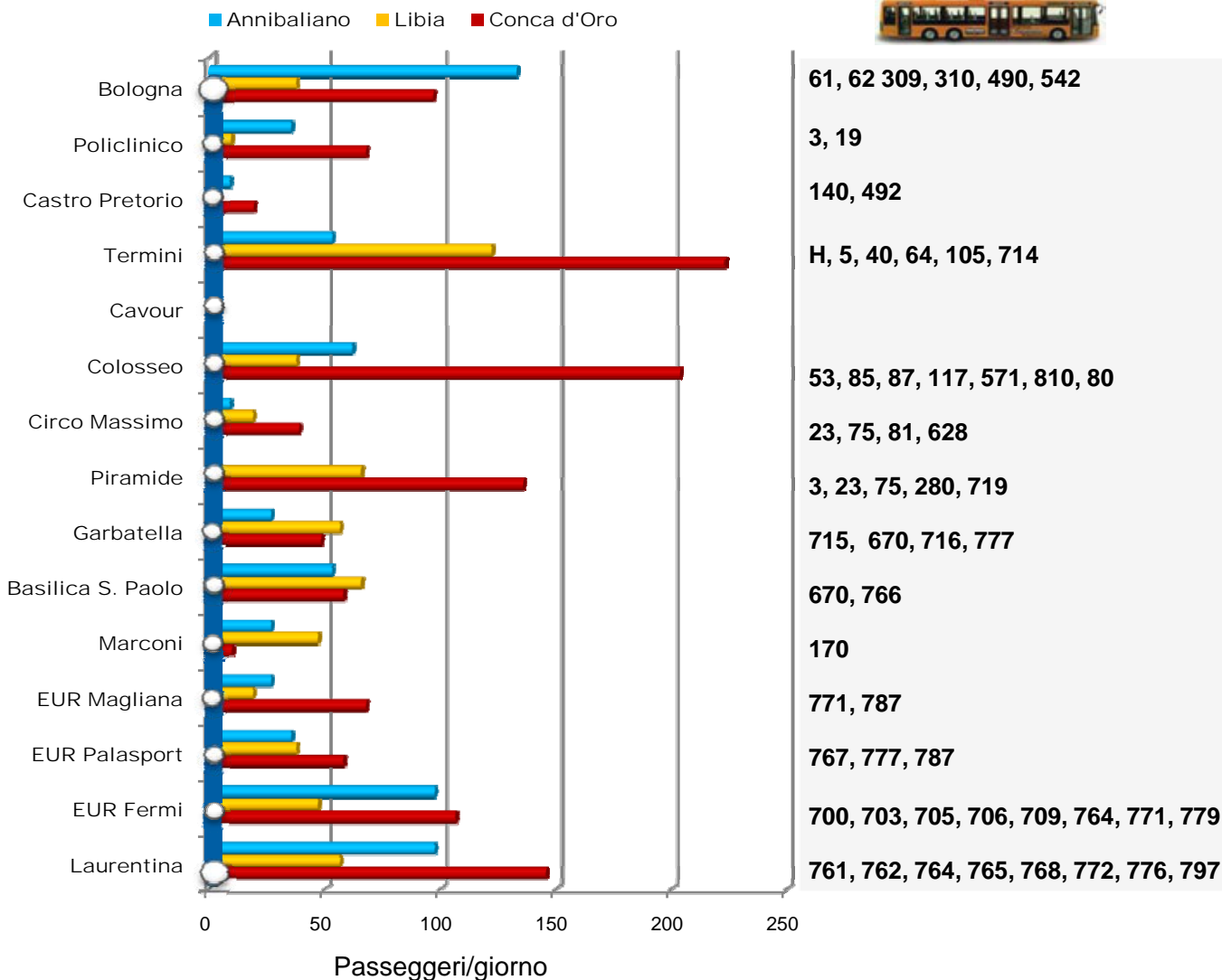
Dal confronto tra i dati relativi alle tre stazioni si nota che la percentuale di utenti che non termina lo spostamento è pari ad un valore del 53%, 61% e 69% rispettivamente per le stazioni di Conca d'Oro, Libia e Annibaliano.

In generale si nota come, per tutte e tre le stazioni, gli utenti che, scesi dalla metro B1, non sono giunti a destinazione, nella maggior parte dei casi (con un valore che supera il 50%) proseguono lo spostamento con i servizi su ferro mentre il 23% circa prosegue lo spostamento tramite servizi su gomma. Gli utenti che proseguono lo spostamento con auto o moto sono quelli che effettuano lo spostamento di ritorno, e che sono stati intervistati nella fascia oraria pomeridiana.

Linee su gomma utilizzate per proseguire lo spostamento dopo la metro B1

Passeggeri saliti alle tre nuove stazioni e scesi dalla metro che devono continuare lo spostamento con il TPL

Linee del TPL utilizzate



Il grafico accanto mostra il numero di utenti che, saliti alle stazioni di Conca d'Oro, Libia e Annibaliano e scesi alle stazioni della metro B1 senza essere giunti alla destinazione finale, proseguono il loro spostamento tramite i servizi su gomma.

Dal grafico emerge come la maggior parte di utenti che prosegue lo spostamento tramite i servizi su gomma sia salito alla stazione di Conca d'Oro.

Inoltre la figura mostra come le stazioni principali di scambio siano quelle di **Termini** e **Colosseo**, dove scendono, per scambiare con il TPL di superficie, rispettivamente circa 400 e 300 passeggeri al giorno saliti alle tre stazioni della metro B1.

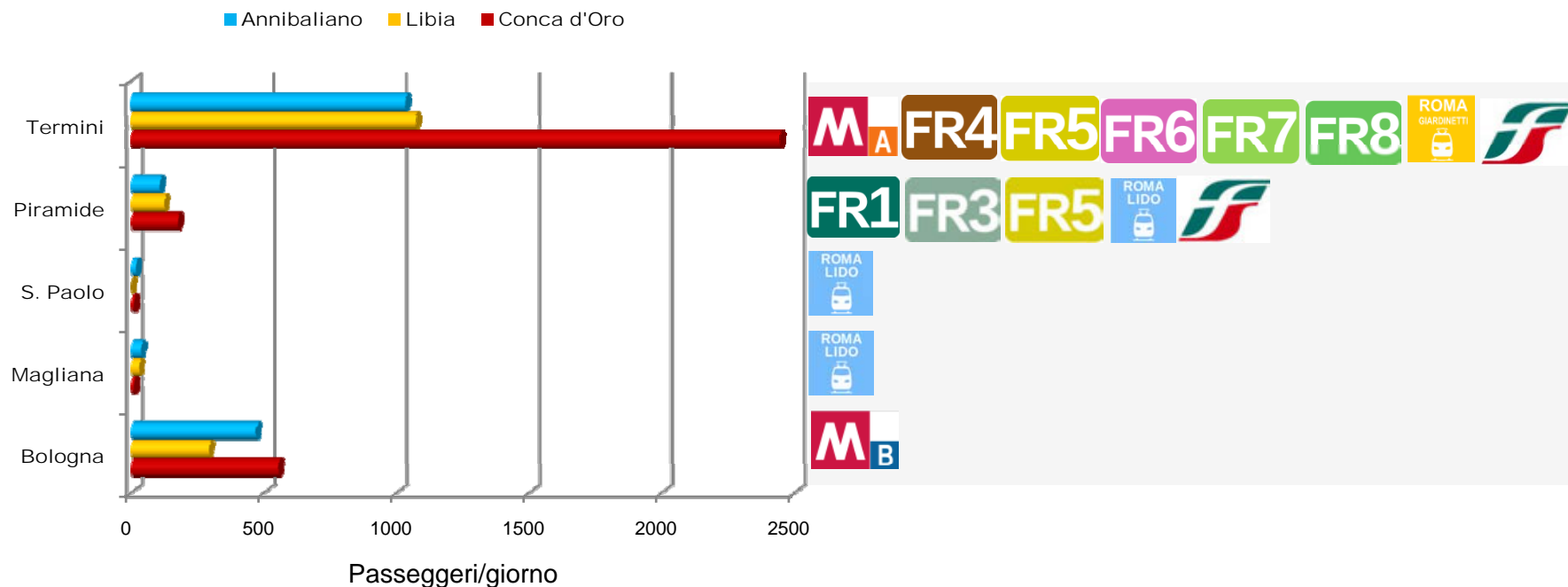
Anche le fermate di **EUR Fermi** e **Laurentina** risultano importanti nodi di scambio, con un totale di passeggeri discesi che supera le 500 unità.

Le destinazioni degli spostamenti

Linee su ferro utilizzate per proseguire lo spostamento dopo la metro B1

Passeggeri saliti alle tre nuove stazioni e scesi dalla metro che devono continuare lo spostamento con le linee su ferro

Linee su ferro utilizzate



Il grafico mostra il numero di utenti che, saliti alle stazioni di Conca d'Oro, Libia e Annibaliano e scesi alle stazioni della metro B1 senza essere giunti alla destinazione finale, proseguono il loro spostamento tramite i servizi su ferro.

Il nodo principale è quello di **Termini**, che permette lo scambio con la metropolitana A, alcune ferrovie regionali, la ferrovia concessa Roma Giardinetti e le Ferrovie dello Stato. Il numero di utenti totali che scendono dalla metro B1 a Termini per scambiare con un servizio su ferro sono circa 4.500.

La stazione di **Bologna** presenta un numero considerevole di utenti che hanno necessità di scambiare con la metro B per dirigersi verso le stazioni presenti nel tratto compreso tra Bologna stessa e Rebibbia.

Le stazioni di **S. Paolo** e **Magliana** rappresentano un nodo di scambio per gli utenti che devono continuare lo spostamento a bordo della ferrovia concessa Roma Lido.

Le destinazioni degli spostamenti

Spostamenti con più di un trasbordo

Tra gli spostamenti che non giungono a destinazione finale alle fermate della metro B1, sono stati analizzati nel dettaglio quelli per i quali era già stato effettuato un trasbordo con un vettore del trasporto pubblico (TPL, metropolitana o ferrovia) o privato (autovettura, moto e bici) per raggiungere una delle tre stazioni della metro B1.

Gli utenti che hanno raggiunto le stazioni della metro B1 già con un trasbordo e che non raggiungono la destinazione finale mediante la metro B1 rappresentano **31% dei passeggeri saliti a Conca d'Oro, il 21% di quelli saliti a Libia e il 23% di quelli saliti ad Annibaliano.**

Dall'analisi effettuata risulta che gli utenti giunti alla stazione di Conca d'Oro tramite una linea su gomma, che sono scesi ad una stazione della metro B1 senza essere giunti a destinazione e che proseguono lo spostamento tramite un servizio su ferro sono 1.426 (circa il 13% del totale). Quelli invece che proseguono lo spostamento mediante un altro servizio su gomma, dopo averlo già utilizzato per arrivare alla stazione di Conca d'Oro, rappresentano il 6% del totale (640 utenti).

Gli utenti che, dopo essere scesi dalla metro B1, proseguono lo spostamento tramite un mezzo privato non rappresentano un numero consistente. In particolare gli utenti che raggiungono le stazioni della metro mediante un mezzo privato e proseguono lo spostamento dopo essere scesi ad una stazione della metro sempre mediante un mezzo privato, utilizzano principalmente la bicicletta.

Le slides successive mostrano la catena degli spostamenti con più di un trasbordo relativamente alle stazioni di Conca d'Oro, Libia e Annibaliano.

Il confronto prima/dopo la metro B1



Il confronto prima/dopo la metro B1

Agli utenti intervistati presso le tre stazioni della metro B1 è stato richiesto con quale mezzo effettuassero lo stesso spostamento prima dell'apertura della nuova linea metropolitana.

Dall'indagine è risultato che circa il **20%** degli utenti che oggi utilizzano la metro B1 all'apertura della nuova linea metropolitana hanno **abbandonato il mezzo privato** (auto o moto).

Il **10%** del campione, invece, che ha dichiarato che prima dell'apertura della metro B1 non effettuava quel determinato spostamento o non si spostava, rappresenta la quota di **domanda indotta** dalla presenza della nuova linea metropolitana.

Inoltre circa la **metà dell'utenza** che oggi si serve della metro B1 prima utilizzava, per effettuare il medesimo spostamento, il **trasporto pubblico di superficie**. In particolare le linee maggiormente impiegate prima dell'apertura della metro B1 erano le linee 93, 90 e 80, con rispettivamente 1.800, 1.780 e 1.250 passeggeri trasportati in un giorno feriale medio.

E' importante notare che ha influito sulla diversione modale dal mezzo privato a quello pubblico non solo la presenza della nuova linea metropolitana, ma anche il ridisegno della rete del trasporto pubblico di superficie che ha permesso ad utenti che prima utilizzavano l'auto o la moto di spostarsi attualmente tramite linee su gomma – metro.

Il confronto prima/dopo l'apertura della metro B1

PRIMA DELL'APERTURA DELLA METRO B1

Auto + Moto
3.884 (20,0%)



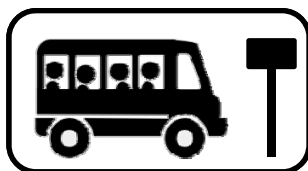
Bici
105 (0,5%)



Metro + Ferro
2.288 (11,8%)



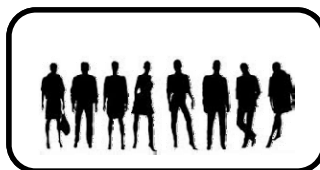
Bus
9.982 (51,3%)



Piedi
398 (2%)

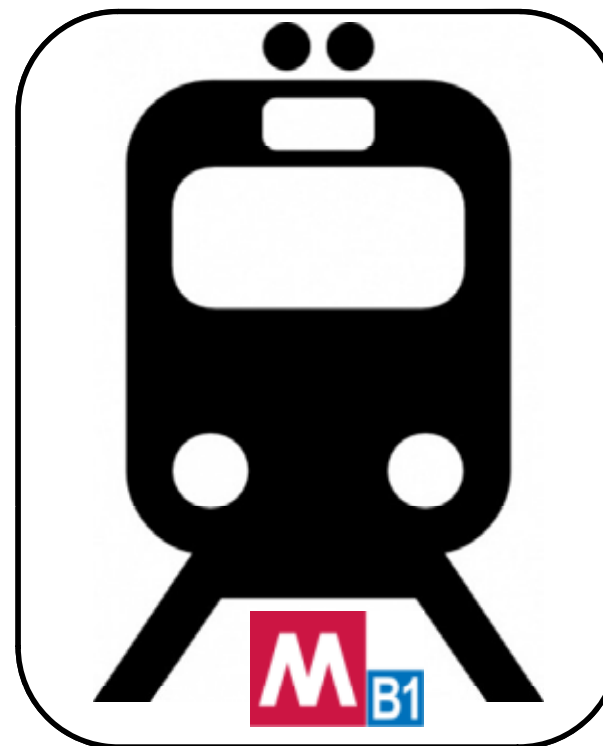


Utenti che non si spostavano o che abitavano in un'altra zona
2.793 (14,4%)



DOPO L'APERTURA DELLA METRO B1

Metropolitana B1
19.450 (100%)

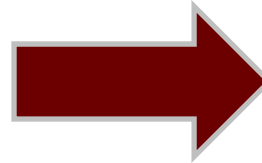
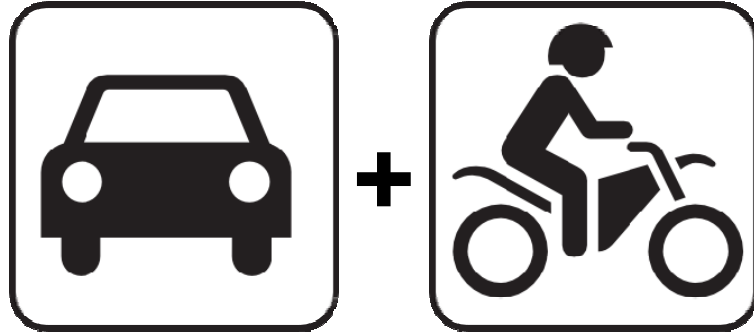


Il confronto prima/dopo la metro B1

Utenti in più sulla metropolitana

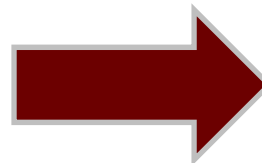
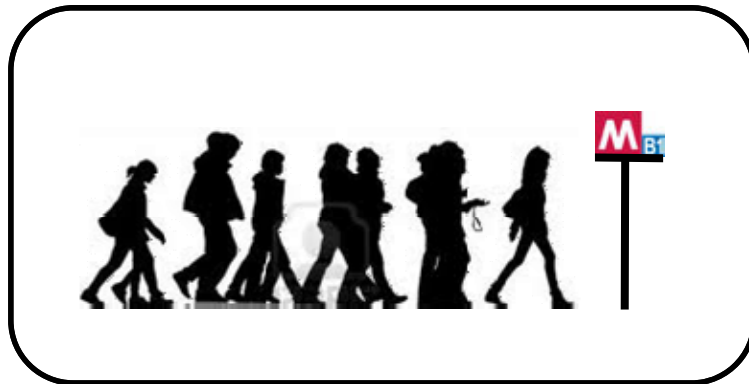
Auto + Moto

3.884 (20%)



Domanda indotta

1.936 (10%)

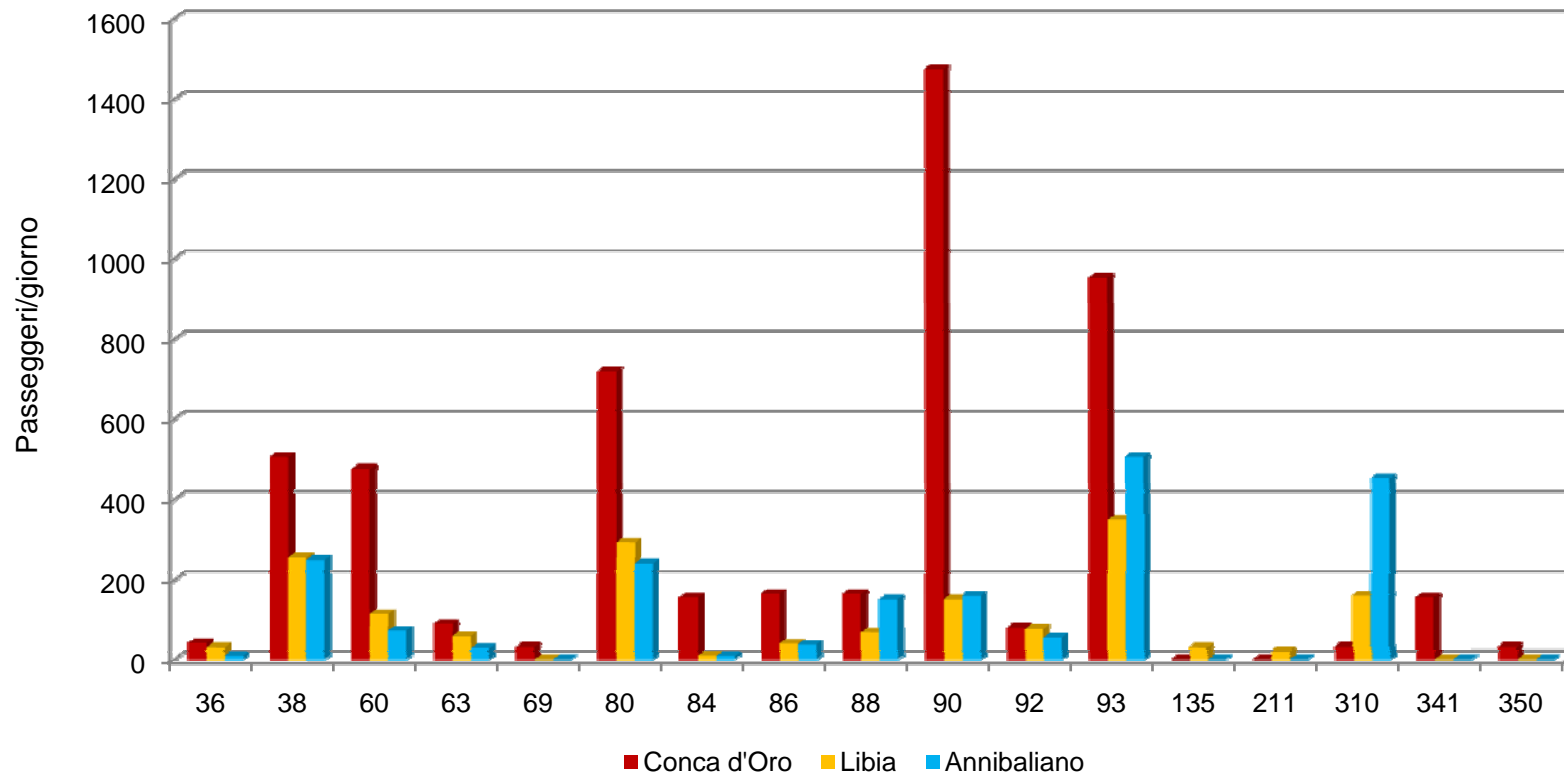


Linee su gomma utilizzate prima dell'apertura della metro B1

Il grafico sottostante mostra le linee del TPL di superficie che venivano utilizzate prima dell'apertura della metro B1 per effettuare lo stesso spostamento oggi servito tramite la metro B1.

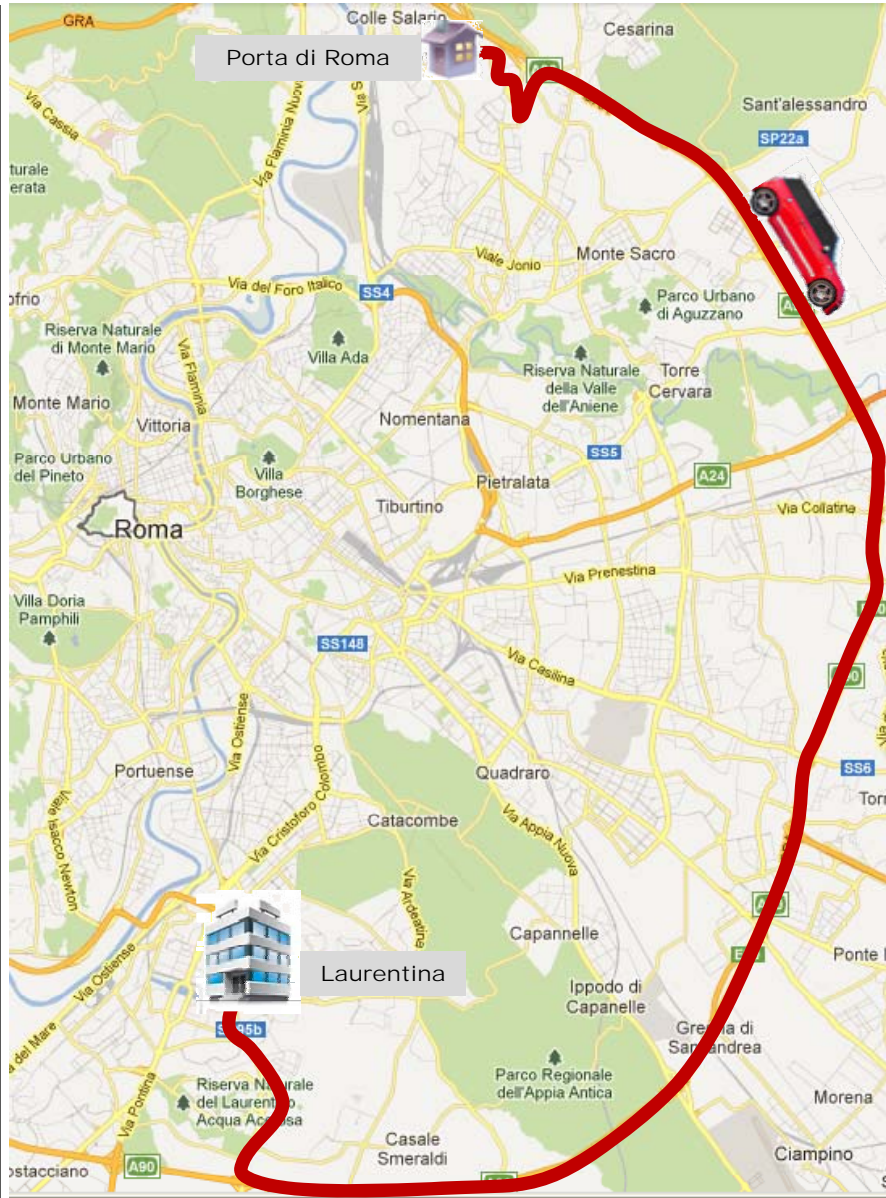
Dal grafico appare evidente come quasi **1.800 utenti** che oggi utilizzano la metro B1 prima si servivano della **linea 90** che, seppure rimasta invariata nella rivisitazione della rete, è stata abbandonata per usufruire del servizio su ferro.

Per ciò che concerne la linea 93 si nota come in totale circa 1.800 passeggeri/giorno per effettuare lo stesso spostamento oggi si servano della metro B1.

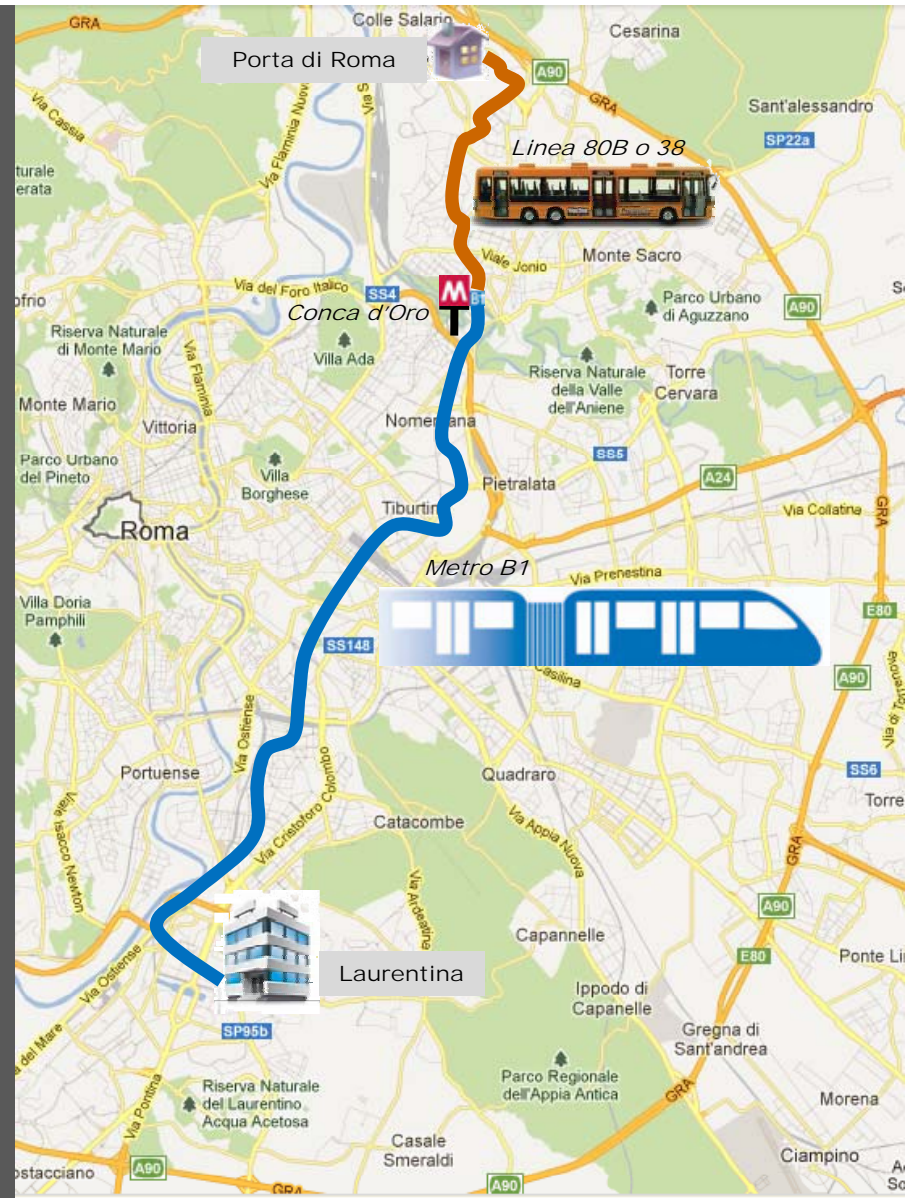


Esempio di spostamento prima/dopo la metro B1

PRIMA DELL'APERTURA DELLA METRO B1

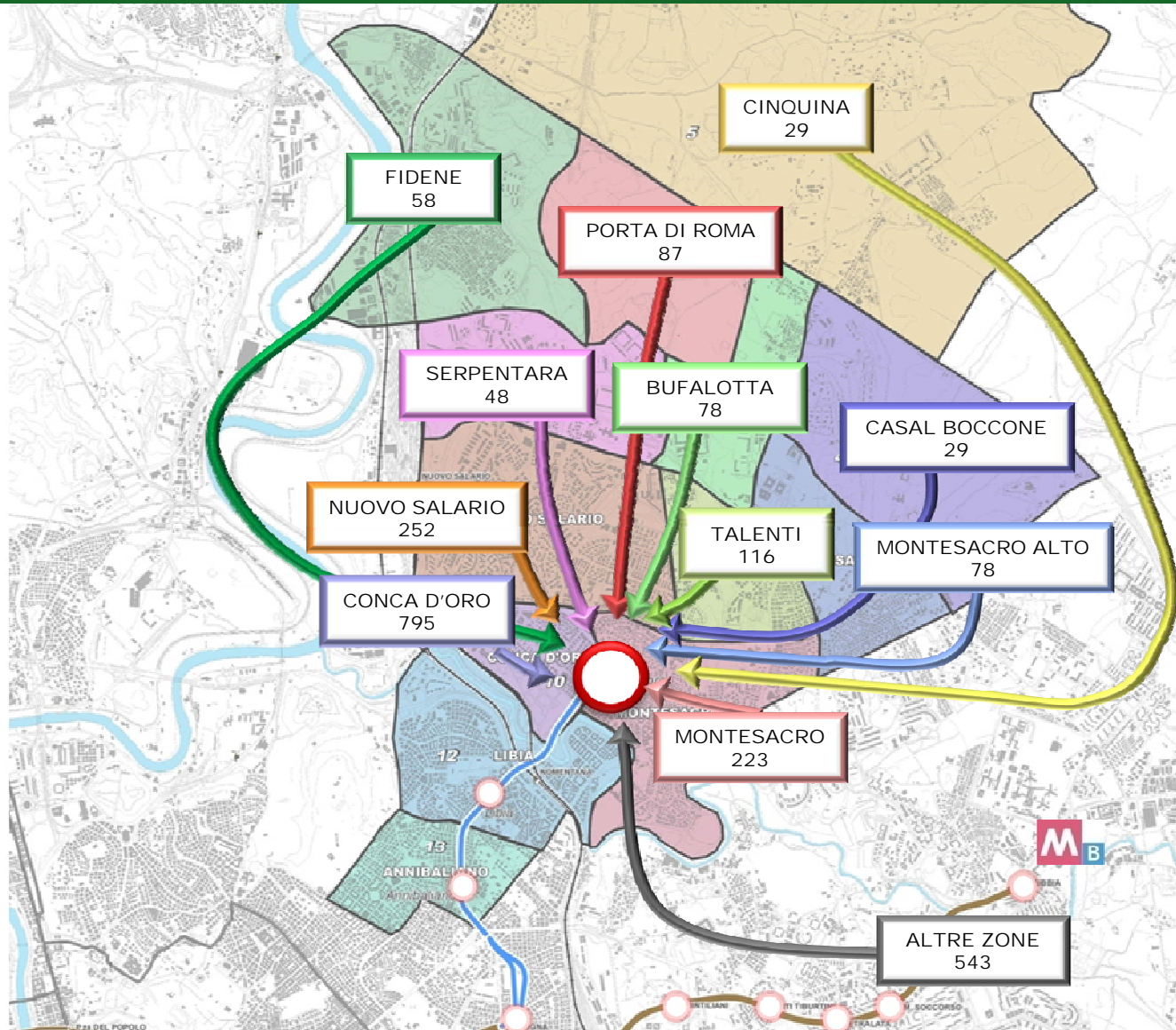


DOPO L'APERTURA DELLA METRO B1



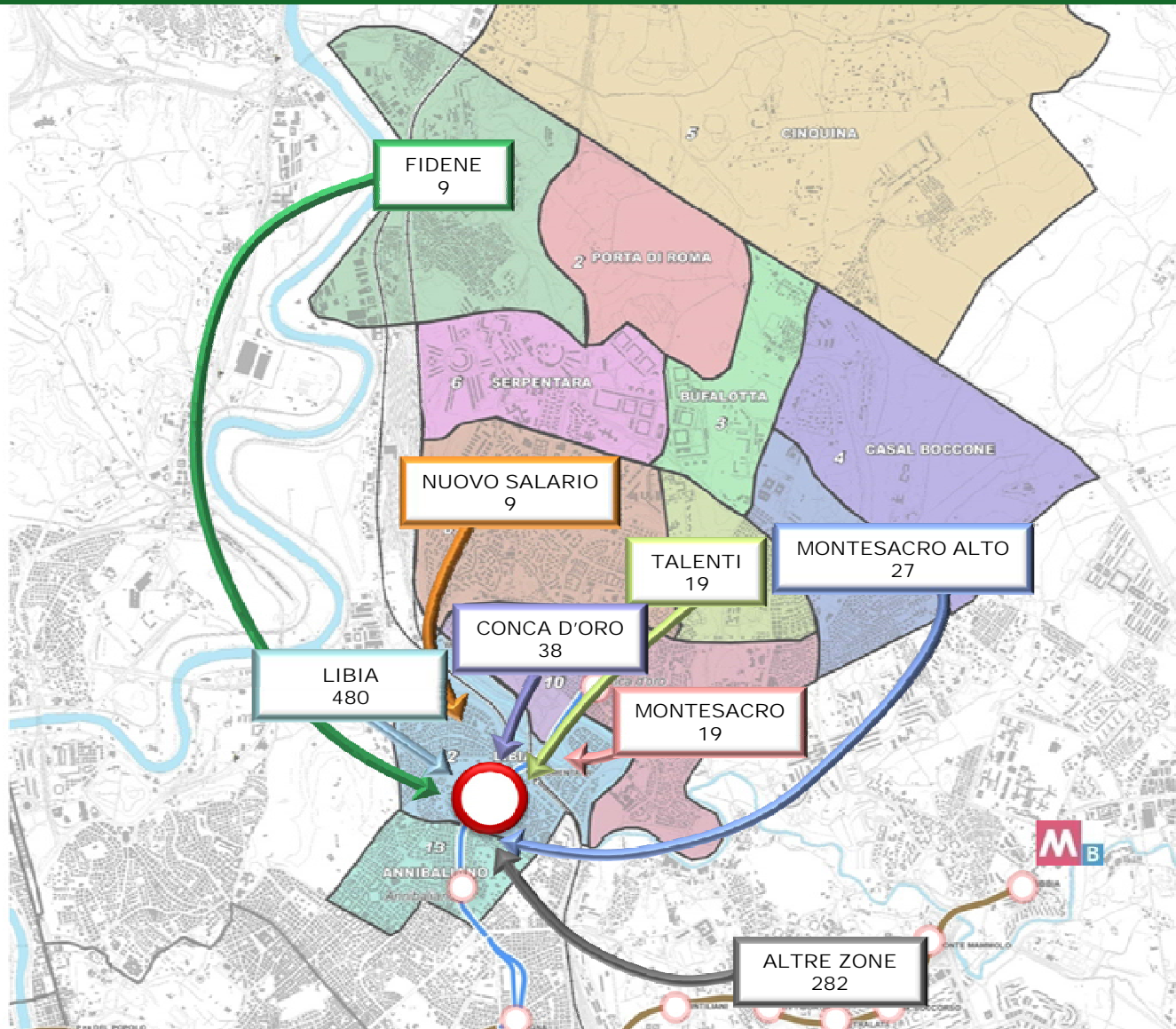
Il confronto prima/dopo la metro B1

Zone di origine degli utenti che hanno abbandonato il mezzo privato Stazione di Conca d'Oro



In totale gli utenti che oggi si servono della metro B1 salendo alla stazione di **Conca d'Oro** e che prima invece utilizzavano il mezzo privato sono **2.337** in un giorno feriale medio. Come si nota dalla figura, la maggior parte degli utenti proviene dalla zona di Conca d'Oro e pertanto raggiunge la stazione a piedi, ma ci sono anche alcuni utenti che prima utilizzavano il mezzo privato e che ora per effettuare lo stesso spostamento raggiungono la metropolitana tramite le linee su gomma per poi proseguire con la metro.

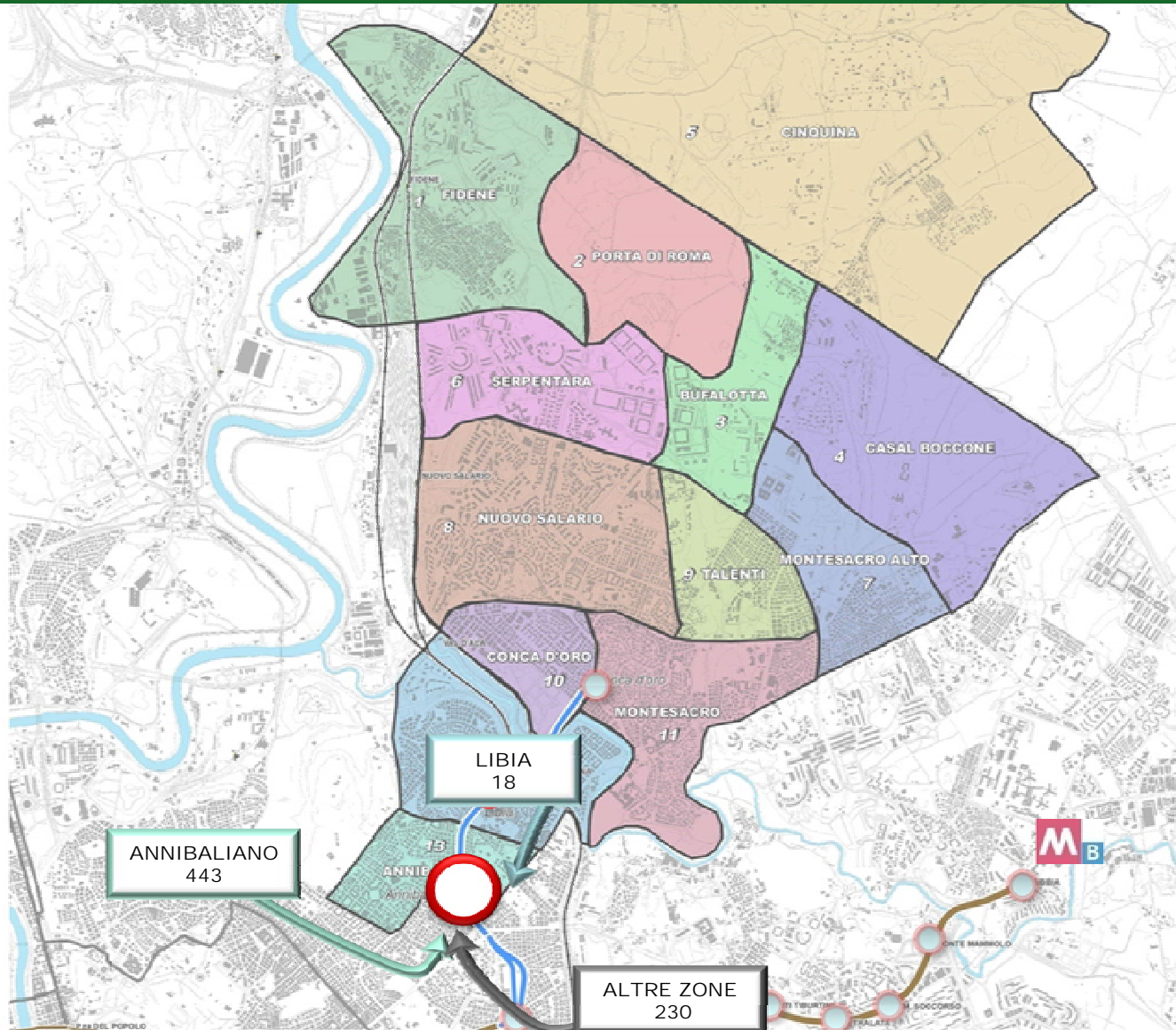
Zone di origine degli utenti che hanno abbandonato il mezzo privato Stazione di Libia



In totale gli utenti che oggi si servono della metro B1 salendo alla stazione di **Libia** e che prima invece utilizzavano il mezzo privato sono **856** in un giorno feriale medio.

La maggior parte degli utenti proviene dalla zona adiacente la stazione.

Zone di origine degli utenti che hanno abbandonato il mezzo privato Stazione di Annibaliano



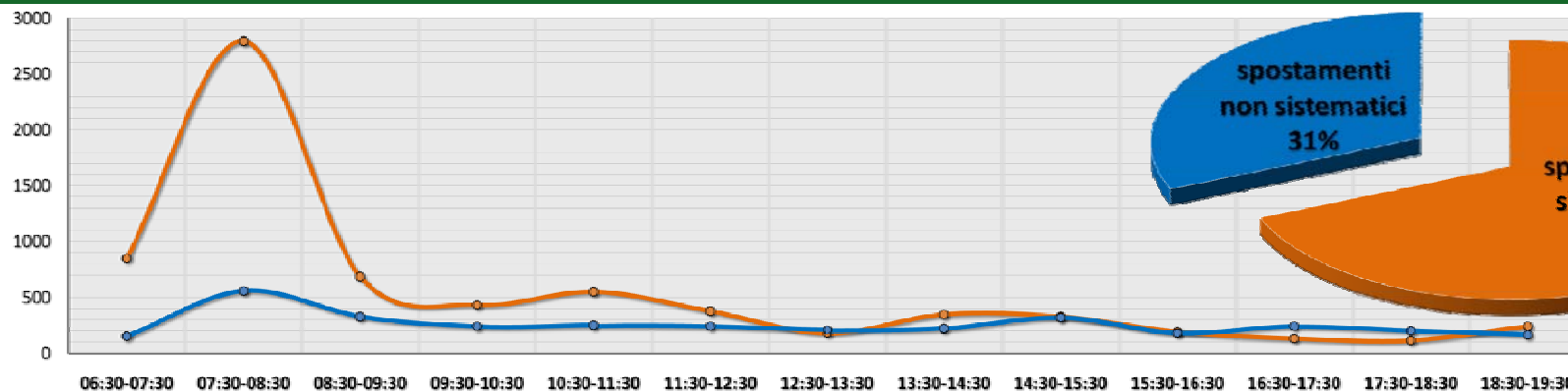
In totale gli utenti che oggi si servono della metro B1 salendo alla stazione di **Annibaliano** e che prima invece utilizzavano il mezzo privato sono **691** in un giorno feriale medio. Tali utenti provengono principalmente dalla zona limitrofa la stazione.

Le caratteristiche generali del campione analizzato

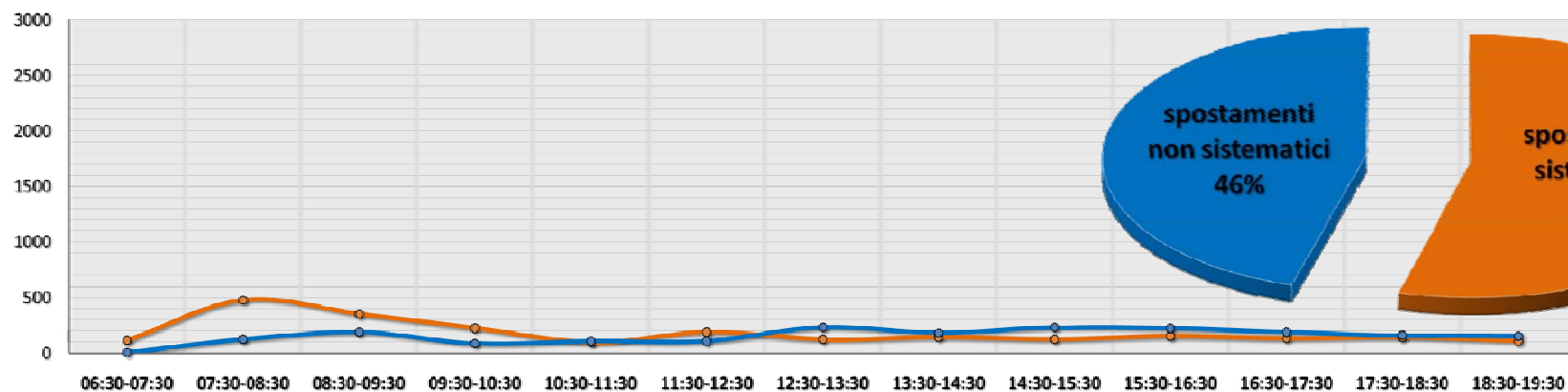


Tipologia dello spostamento

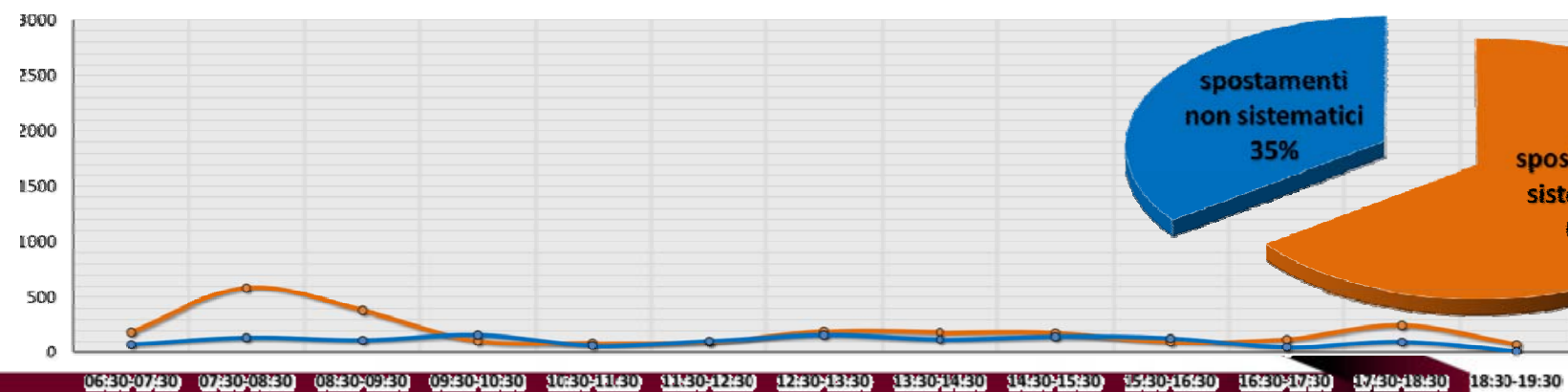
CONCA D'ORO



LIBIA



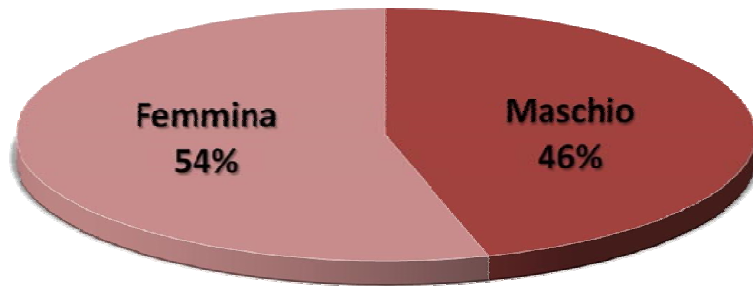
ANNIBALIANO



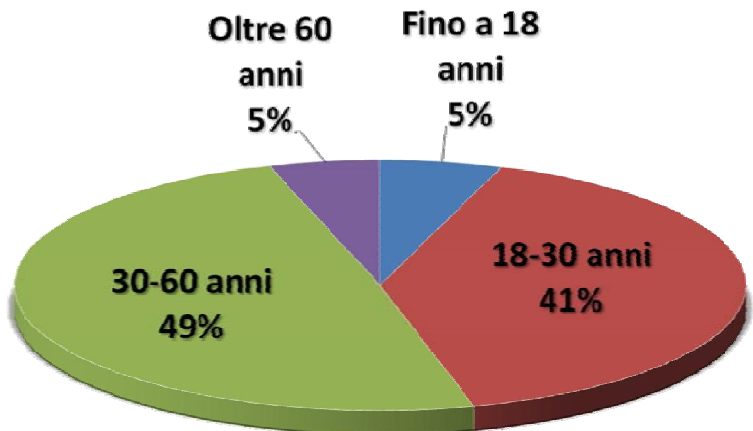
Le caratteristiche generali del campione analizzato

Il campione analizzato

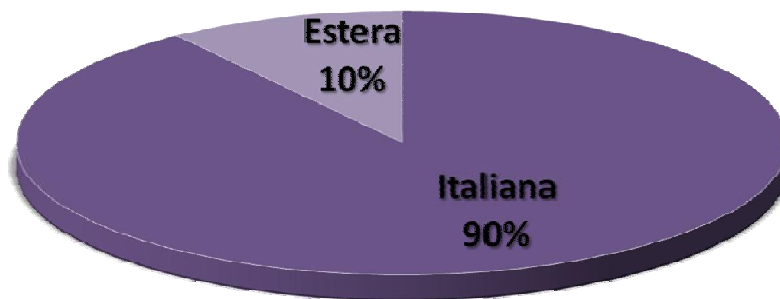
SESSO



ETA'



NAZIONALITA'



I grafici accanto mostrano le caratteristiche generali del campione intervistato.

In particolare la maggior parte degli utenti intervistati è di sesso femminile (con un valore pari al 54%), di nazionalità italiana (con un valore pari al 90%) e con un'età media compresa tra i 30 e 60 anni.

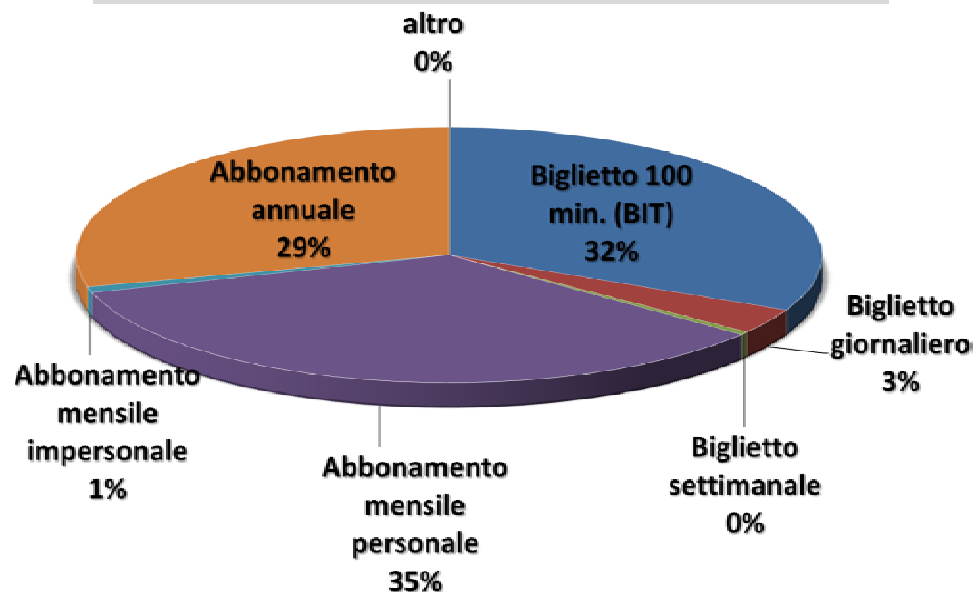
Nella slide successiva sono rappresentati i grafici che fanno riferimento alle informazioni relative al titolo di viaggio.

Dai dati rilevati si evince che il 35% degli utenti intervistati utilizza l'abbonamento mensile personale, il 29% quello annuale e il 31% il BIT. Il 47% del campione analizzato ha acquistato il biglietto presso un'edicola/tabaccheria mentre il 41% presso una biglietteria ATAC.

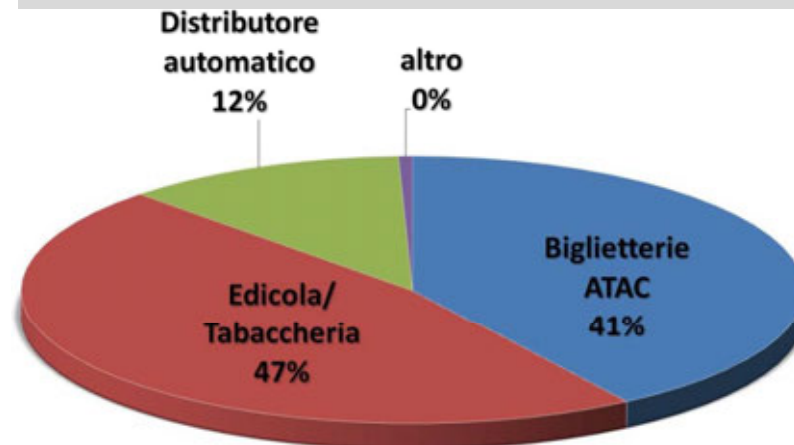
Le caratteristiche generali del campione analizzato

Caratteristiche del titolo di viaggio

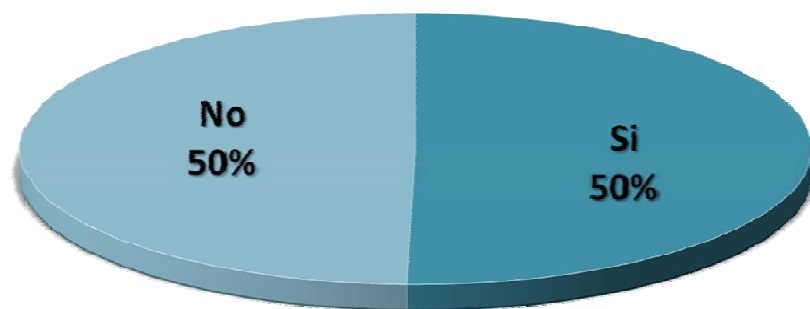
Che tipo di titolo possiede?



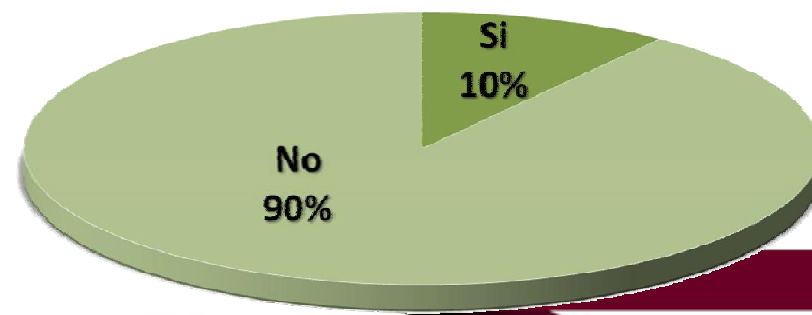
Dove lo ha acquistato?



Lo acquista abitualmente alla stessa rivendita?



Ha avuto difficoltà ad acquistare il titolo?



Le caratteristiche generali del campione analizzato

Considerazioni conclusive

Dall'analisi dell'indagine effettuata mediante interviste O/D effettuate presso le stazioni di Conca d'Oro, Libia e S. Agnese/Annibaliano, è emerso principalmente che:

- Il 20% di utenti che attualmente utilizza la metropolitana B1 prima dell'apertura della stessa utilizzava un mezzo privato (auto o moto).
- Il 10% di utenti intervistati prima dell'apertura della metropolitana B1 non si spostava o non effettuava quel determinato spostamento. Tale quota di domanda indotta dalla presenza del nuovo servizio è relativa agli spostamenti non sistematici.
- Gli utenti che raggiungono la stazione di Conca d'Oro a piedi, e che pertanto sono i residenti delle zone limitrofe, rappresentano solo il 31% del totale, mentre invece quelli che la raggiungono mediante i servizi del TPL rappresentano il 43%. Ciò conferma l'efficacia della nuova rete del TPL come adduttrice alla stazione di Conca d'Oro. Tale effetto rete è, come era da attendersi, meno rilevante nel caso delle altre due stazioni di Libia e Annibaliano.
- La percentuale di utenti che ha raggiunto una delle tre stazioni della metro B1 con un trasbordo e che, dopo essere scesa dalla metro B1, deve proseguire lo spostamento è pari al 31%, 21% e 23% rispettivamente per le stazioni di Conca d'Oro, Libia e Annibaliano.
- La presenza della metro B1 ha spostato una parte di utenza che prima utilizzava la linea 90, seppure rimasta invariata, alla nuova linea metropolitana.