



La mobilità quotidiana e, soprattutto, l'accessibilità effettiva alle opportunità urbane costituiscono uno dei principali snodi attraverso cui le disuguaglianze si manifestano e si riproducono. In questa prospettiva, la *transport poverty* non coincide con la sola scarsità di servizi, ma descrive una condizione multidimensionale in cui destinazioni raggiungibili, tempi di spostamento e requisiti fisici dei percorsi non si allineano ai bisogni di vita, riducendo possibilità di scelta¹. Nel contesto di Palermo e Napoli, tale disallineamento è alimentato da fattori strutturali come discontinuità orografiche e insediative, elevata dipendenza dall'automobile, reti su ferro caratterizzate da criticità di lungo periodo (opere incompiute, ritardi, disservizi). Questo si traduce in geografie di diseguali, che non si esauriscono nella dicotomia centro/periferia, ma si articolano in micro-discontinuità e in fronti periurbani dove gli svantaggi tendono ad accumularsi. Queste dinamiche si sono intensificate con le recenti crisi – dalla pandemia alla pressione turistico-immobiliare in alcuni ambiti – che hanno reso più evidente l'urgenza di garantire accesso equo a servizi essenziali, infrastrutture e spazi pubblici, valorizzando modelli di prossimità – come la “città dei 15 minuti” – e approcci fondati sull'integrazione di pianificazione urbana e trasporti (*Transit-Oriented Development*)².

Coerentemente con questo quadro, la sezione Mobilità dell'Atlante adotta un set di indicatori replicabili che combinano comportamenti di pendolarismo e accessibilità alla rete ferroviaria: M1 e M2 descrivono la direzione degli spostamenti quotidiani (dentro/fuori comune), M3 ne qualifica la componente lavorativa, M4 misura l'accessibilità pedonale alla rete attiva al 2025 e M5 la sua evoluzione 2011–2025. Inoltre, la lettura integrata con le altre dimensioni consente di riconoscere dove tempi di spostamento ampliano o restringono le capacità individuali e collettive, orientando priorità di riequilibrio e interventi di ultimo miglio.

Metodologia

La dimensione Mobilità è analizzata attraverso cinque indicatori che descrivono fenomeni chiave della mobilità quotidiana e dell'accessibilità intra-urbana. In linea con i presupposti della ricerca, l'analisi si fonda su dati open access e strumenti open-source, così da garantirne la replicabilità e l'applicabilità in contesti diversi. Le variabili sono rilevate alla scala

della sezione di censimento residenziale (COD_TIPO_S=1) e aggregate a livello di quartiere tramite media aritmetica. Gli indicatori considerati sono:

- M1 – Mobilità quotidiana dentro il comune
- M2 – Mobilità quotidiana fuori dal comune
- M3 – Spostamenti quotidiani per motivi di lavoro
- M4 – Accessibilità alla rete ferroviaria
- M5 – Variazione dell'accessibilità alla rete ferroviaria 2011- 2025

Nei paragrafi che seguono se ne chiariamo definizione e scelte metodologiche.

M1 – Mobilità quotidiana dentro il comune

Osservare dove e come avvengono gli spostamenti giornalieri più frequenti permette di comprendere la distribuzione spaziale delle opportunità urbane, il grado di prossimità funzionale della città e il potenziale di soluzioni di mobilità sostenibile. L'indicatore M1 misura la quota percentuale di residenti (fino a 64 anni) che compiono spostamenti quotidiani dall'abitazione abituale verso il luogo di lavoro o di studio situato all'interno del comune di residenza. Si calcola applicando la formula $(P137 \div (P1 - (P27 + P28 + P29))) \times 100$, utilizzando dati del Censimento ISTAT 2011, dove P137 è “Popolazione residente che si sposta giornalmente nel comune di dimora abituale”, P1 è “Popolazione residente – totale”, P27 corrisponde alla popolazione residente di “età 65-69 anni”, P28 di “età 70-74 anni” e P29 di “età >74 anni”.

M2 – Mobilità quotidiana fuori dal comune

Il fenomeno del pendolarismo in uscita è un indicatore chiave per analizzare le relazioni funzionali tra città e aree limitrofe, riflettendo non solo il grado di integrazione territoriale ma anche la distribuzione diseguale delle opportunità economiche, formative e occupazionali all'interno della città stessa.

L'indicatore M2 misura la quota percentuale di residenti (fino a 64 anni) che effettuano spostamenti giornalieri dall'alloggio di dimora abituale verso luoghi di lavoro o studio situati al di fuori del comune di residenza. Si calcola applicando la formula $(P138 \div (P1 - (P27 + P28 + P29))) \times 100$, utilizzando dati del Censimento ISTAT 2011, dove P138 è “Popolazione residente che si sposta giornalmente fuori del comune di

dimora abituale”, P1 è “Popolazione residente – totale”, P27 corrisponde alla popolazione residente di “età 65-69 anni”, P28 di “età 70-74 anni” e P29 di “età >74 anni”.

M3 – Spostamenti quotidiani per motivi di lavoro

Conoscere quanto la mobilità quotidiana sia orientata al lavoro permette di interpretare le disuguaglianze funzionali tra aree urbane, la distribuzione delle opportunità occupazionali e le differenze nei comportamenti di mobilità dei residenti.

L’indicatore M3 rappresenta l’incidenza percentuale dei residenti che si spostano per lavoro, sia all’interno del comune di residenza sia verso altri comuni, sul totale dei pendolari quotidiani. Si calcola applicando la formula “ $(\text{Totale_Lavoratori} \div \text{Totale}) \times 100$ ”, filtrando come comune di origine quelli in analisi e utilizzando la matrice origine-destinazione degli spostamenti per motivo di lavoro o di studio rilevata dall’I-STAT al Censimento 2011.

M4 – Accessibilità alla rete ferroviaria

L’accessibilità pedonale alle stazioni della rete ferroviaria è un fattore di equità territoriale in quanto aree meglio collegate alla rete ferroviaria (ad esempio entro 15 minuti) ampliano l’accesso a risorse urbane – quali lavoro, istruzione e servizi – mentre quelle più isolate (ad esempio entro 30-60 minuti) possono segnalare maggiore dipendenza dal trasporto privato e possono segnalare condizioni di svantaggio.

L’indicatore M4 misura il tempo medio di percorrenza a piedi, in minuti, necessario per raggiungere la stazione o fermata più vicina sulla rete attiva al 2025, i cui valori sono rappresentati per fasce temporali. Per il suo calcolo si applica l’algoritmo di Dijkstra per il percorso più breve (plug-in QNEAT3), assumendo una velocità media di 5,4 km/h (valore comunemente accettato come velocità media di camminata urbana) e utilizzando la rete pedonale percorribile estratta da OpenStreetMap. Si precisa che, si tratta di una misura approssimata in quanto, per semplificazione, si assume come punto di partenza il centroide della sezione di censimento, non si considera variazioni nella pendenza della strada, ostacoli fisici e qualità dei marciapiedi, che possono incidere su sicurezza, comfort e desiderabilità del cammino.

M5 – Variazione dell’accessibilità alla rete ferroviaria 2011-2025

La variazione delle condizioni di accessibilità consente di mettere in evidenza le aree urbane che hanno beneficiato maggiormente dell’espansione della rete ferroviaria, mostrando una riduzione significativa dei tempi di accesso, e quelle che invece hanno registrato minori miglioramenti. Ciò può offrire spunti utili per interpretare non solo le trasformazioni socio-spaziali legate all’accessibilità e alle opportunità urbane, ma anche contribuire a una lettura più articolata dei processi di riequilibrio o polarizzazione territoriale.

L’indicatore M5 evidenzia le aree che hanno beneficiato della rete ferroviaria riducendo i tempi di accesso e quelle dove i miglioramenti sono stati marginali o assenti. Si calcola come differenza assoluta tra i tempi di percorrenza a piedi del 2011 e de 2025, considerando le rispettive reti attive in

ciascun anno. Si precisa che questo approccio non considera le variazioni nella domanda di mobilità, né tiene conto delle trasformazioni socio-demografiche che possono aver modificato la distribuzione della popolazione.

Evidenze dalla lettura cartografica

Pendolarismo e accessibilità alla rete ferroviaria, intrecciandosi fra loro e con le altre dimensioni dell’Atlante, restituiscono in entrambe le città la geografia socio-insediativa e il rispettivo ruolo metropolitano. In questo quadro, la mobilità interna (M1) si dispone coerentemente con la struttura urbana, mettendo in luce differenze marcate tra quartieri. A Palermo, la media di quartiere dei residenti che si spostano all’interno del comune per lavoro o studio è 49,8%, e i valori più elevati si concentrano nel centro-nord in linea con profili socio-demografici più consolidati e tempi di accesso al ferro più contenuti – Libertà (9), Malaspina-Palagonia (8) e Resuttana-San Lorenzo (20). All’opposto, la fascia periferica sud – Settecannoli (11), Brancaccio-Ciaculli (10) – presenta valori più bassi. Nel centro storico, a Palazzo Reale-Monte di Pietà (2), si registra uno dei minimi cittadini (pari al 42,7%) insieme a un’elevata dispersione intra-quartiere, segnale di forti eterogeneità tra sezioni contigue (tessuti storici densi vs. ambiti in trasformazione).

A Napoli la media di quartiere è 43,8% e sono anche le zone con più elevata occupazione e reddito che registrano quote maggiori di spostamenti interni – in particolare Vomero (13). Le periferie orientali e settentrionali – San Pietro a Paterno (27), Scampia (26), Ponticelli (28) e Barra (29) – restano sotto la media comunale, anche per minore prossimità alle principali opportunità e alla rete ferroviaria urbana.

Attraverso una lettura integrata M1-M4 (cfr. Cartografie bi-variate) si osserva che alcuni quartieri che ospitano importanti hub della mobilità urbana – come Oreto-Stazione (3) a Palermo e Mercato (10) a Napoli – presentano quote relativamente basse di pendolarismo intra-comunale. Aggiungendo un ulteriore elemento di analisi (cfr. sezione Percezione delle disuguaglianze), questi quartieri esprimono livelli elevati di soddisfazione per il sistema di trasporto pubblico, evidenziando un esito controintuitivo che riflette la complessità del fenomeno in esame.

La mobilità verso altri comuni (M2) evidenzia comportamenti differenti tra Palermo e Napoli, con valori medi a livello di quartiere rispettivamente dell’2,1% e del 5,1%. A Palermo, la quota di spostamenti extra-comunali resta contenuta e il disegno è frammentato: minimo ad Arenella-Vergine Maria (25) – quartiere costiero incuneato tra il promontorio di Monte Pellegrino e la fascia collinare – e massimi a Brancaccio-Ciaculli (12), lungo l’asse orientale ben connesso tramite le principali arterie viarie ai comuni contermini (Villabate e Bagheria). Nei quartieri centrali, storicamente autocontenuti, le quote restano basse e lo stesso andamento si osserva nei quartieri storici e centrali di Napoli, dove le sezioni più interne registrano valori contenuti, confermando la concentrazione dei pendolari interni nelle aree centrali e semicentrali. Tuttavia, a Napoli gli spostamenti extra-comunali risultano più eterogenei, in linea con il ruolo della città come nodo di un sistema

metropolitano esteso e policentrico. Nelle periferie orientali e nord-orientali – Barra (29), Ponticelli (28) e San Pietro a Patierno (27) – le quote più alte (oltre l'8%) riflettono la contiguità con i comuni contermini e i collegamenti viari primari: prossimità a Portici/San Giorgio a Cremano nel caso di Barra, o a Volla/Cercola nel caso di Ponticelli, che incentivano spostamenti quotidiani oltre il confine comunale.

La quota di pendolari per lavoro sul totale degli spostamenti quotidiani per lavoro e studio (M3) prevale in entrambe le città – con valori sopra il 55% –, ma con alcuni gradienti interni. A Palermo le incidenze più alte si osservano nei quartieri centrali e semicentrali, superando il 60%. Qui l'elevata occupazione e redditi medi o medio-alti, accompagnati da un indice di vecchiaia elevato, sostengono un profilo di mobilità fortemente orientato al lavoro (cfr. S3 e S6). In contrasto, Brancaccio-Ciaculli (12) e Settecannoli (11) si attestano intorno al 51–54%, riflettendo un peso maggiore degli spostamenti per studio, coerenti con redditi mediamente inferiori e una composizione più giovane che aumenta il peso della componente scolastica. A Napoli, la distribuzione di M3 mostra un gradiente ancora più netto. Nelle periferie come Scampia (26), Secondigliano (25) e San Pietro a Patierno (27), i valori oscillano tra il 41% e il 46%. Qui pesano profili demografici più giovani, reddito e occupazione bassi, che spiegano l'incidenza più elevata degli spostamenti per studio. Al contrario, i quartieri centrali e collinari più dotati sul piano socio-economico, come Vomero (13) e Chiaia (2), superano il 60%, dove la mobilità lavorativa diventa nettamente predominante.

L'accessibilità pedonale alla rete ferroviaria (M4), letta come media di quartiere, attenua le differenze tra città – 23 minuti a Palermo e 18 a Napoli. A scala di sezione di censimento, però, emergono gradienti netti che riflettono innanzitutto diverse scelte di localizzazione e di sviluppo infrastrutturale, che solo in parte seguono la distribuzione residenziale e che rivelano un chiaro vantaggio dei nuclei centrali e semicentrali, mentre le frange costiere/collinari e i bordi periurbani restano strutturalmente più distanti.

A Palermo, i tempi medi più contenuti, coincidenti con le linee del Passante e dell'Anello ferroviario e delle quattro linee tranviarie, si concentrano lungo l'asse centrale e semicentrale – Oreto-Stazione (3), Malaspina-Palagonia (8), Libertà (9), Resuttana-San Lorenzo (20) – dove il raggiungimento a piedi delle fermate richiede in genere circa 7-15 minuti. All'opposto, le frange nord-occidentali – Partanna-Mondello (22), Pallavicino (23) e Arenella-Vergine Maria (25) – presentano tempi notevolmente più alti (in diversi casi oltre 30 minuti). Si nota alcuna eterogeneità interna in certi quartieri – ad esempio Mezzomonreale-Villatasca (14), Borgo Nuovo (18) o Cruillas-San Giovanni Apostolo (19) – dove, anche per l'estensione dei quartieri, coesistono sezioni molto prossime e sezioni ancora distanti dalla fermata, segnalando una dipendenza più marcata dal trasporto privato.

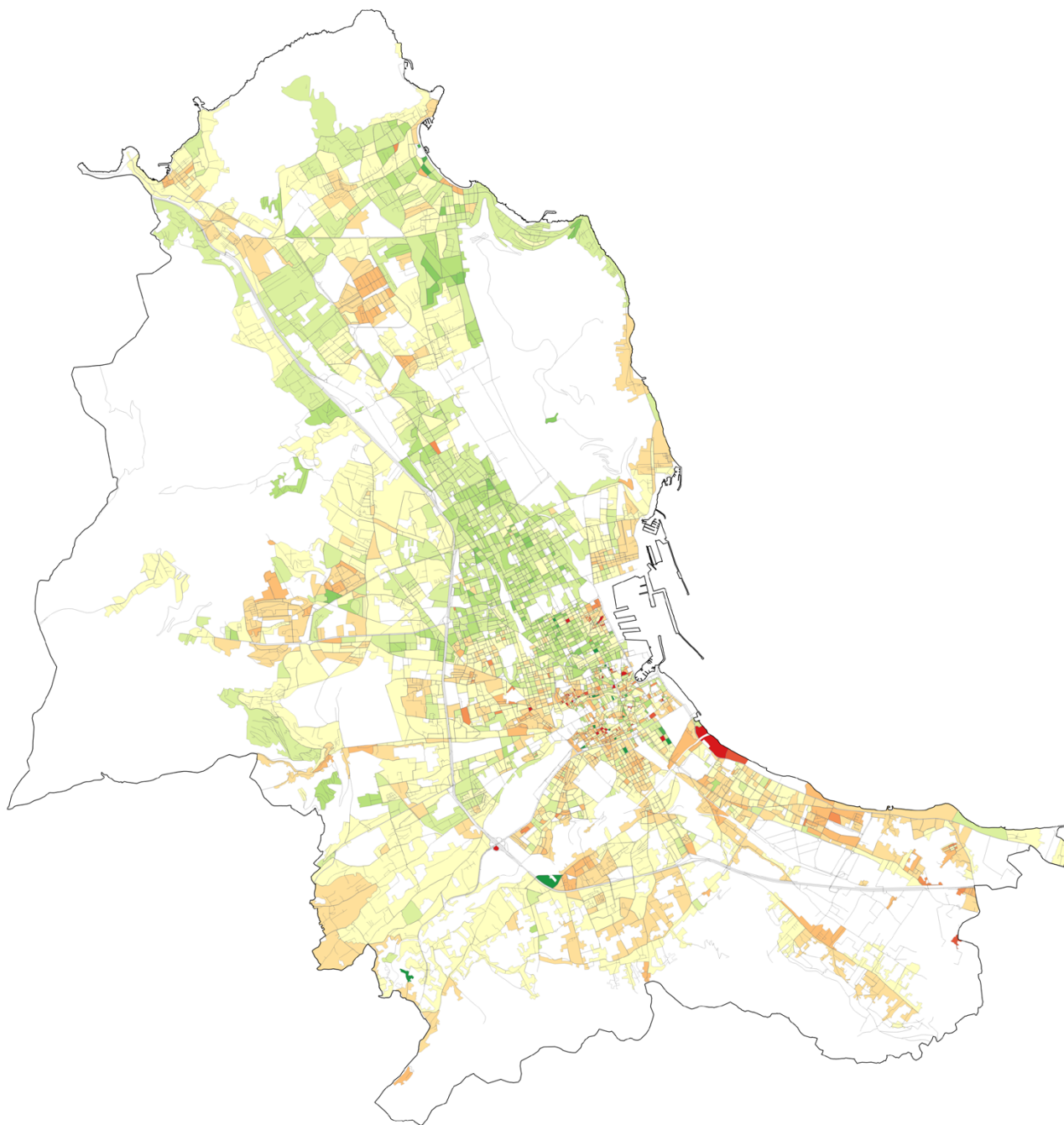
La lettura di M5 mostra però miglioramenti significativi in alcune porzioni del semicentro e della corona sud-ovest – ad es. Borgo Nuovo (18), Mezzomonreale-Villatasca (14), Boccadifalco (16) –, dove i tempi si sono ridotti in modo sostanziale tra 2011 e 2025 con l'introduzione del sistema

tramviario. Non ovunque, tuttavia, gli avanzamenti sono stati omogenei: in quartieri come Arenella-Vergine Maria (25) e Partanna-Mondello (22) le riduzioni risultano marginali, lasciando sostanzialmente invariata la distanza dalla rete. Nel capoluogo campano i tempi più bassi si addensano nel cuore storico e lungo la fascia portuale – Mercato (10), San Lorenzo (9), Porto (12), Montecalvario (4), Pendino (11) – con accessi spesso inferiori a 10–12 minuti; buone condizioni anche a Chiaia (2). Le distanze aumentano invece sensibilmente nelle periferie nord-orientali e nel quadrante collinare/costiero occidentale: San Pietro a Patierno (27), Secondigliano (25), Scampia (26), Miano (24) e Posillipo (15) presentano tempi nettamente più elevati (in alcuni casi oltre 50–60 minuti), consolidando un quadro di isolamento funzionale rispetto alla rete su ferro. Qui la vulnerabilità è accentuata, ad esempio, dal reddito mediamente più basso (cfr. cartografia bivariata S6–M4), suggerendo che le periferie non solo restano lontane dalle principali infrastrutture di mobilità, ma non beneficiano neppure dei processi di sviluppo economico che interessano i quartieri più centrali.

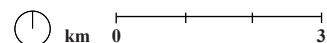
La lente dinamica di M5 consente di distinguere dove il divario di prossimità si è ridotto nell'ultimo decennio e dove, invece, è rimasto sostanzialmente invariato – con segnali di miglioramento più evidenti a Palermo lungo passante/anello e corridoi tramviari, e una maggiore stabilità a Napoli. Insieme, M4 e M5 orientano le priorità di ultimo miglio e aiutano a individuare i contesti in cui l'accesso al ferro continua a costituire una barriera alle opportunità urbane (cfr. Cartografie bivariate). La relazione con gli altri indicatori – di mobilità M1-M3 e sugli accessi ai servizi A1-A5 – conferma che la carenza di connessioni ferroviarie si associa spesso a ulteriori forme di deprivazione. Laddove l'accesso al ferro co-occorre con basse dotazioni di servizi di base o con profili socio-economici fragili, si delineano priorità di intervento per riequilibrio e ultimo miglio. Va tuttavia ricordato che M4 fotografa esclusivamente lo stato attuale della rete ferrotranviaria e il solo accesso pedonale, senza considerare i servizi su gomma né gli sviluppi infrastrutturali in corso, elementi che potrebbero modificare sensibilmente lo scenario futuro.

Note

1. Si vedano, tra gli altri: van Wee B. and Geurs K. (2011), "Discussing Equity and Social Exclusion in Accessibility Evaluations", *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 11: 4; Lucas K. et al. (2016), "Transport poverty and its adverse social consequences". *Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Transport*, 169, 6: 353-365; and Pereira R. H. M., Schwanen T., and Banister D. (2016), "Distributive justice and equity in transportation", *Transport Reviews*, 37, 2: 170-191; and Giannotti M., Tomasiello D. B. and Bittencourt T. A. (2022), "The bias in estimating accessibility inequalities using gravity-based metrics", *Journal of Transport Geography*, 101: 103337.
2. Si vedano, tra gli altri: Calthorpe Associates (1990), *Transit-Oriented Development Design Guidelines*. Calthorpe Associates, Sacramento; and Moreno C. et al. (2021). "Introducing the '15-Minute City': Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities". *Smart Cities*, 4, 1: 93-111.



PALERMO



Mobilità

M1 – Mobilità quotidiana dentro il comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio dentro il comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

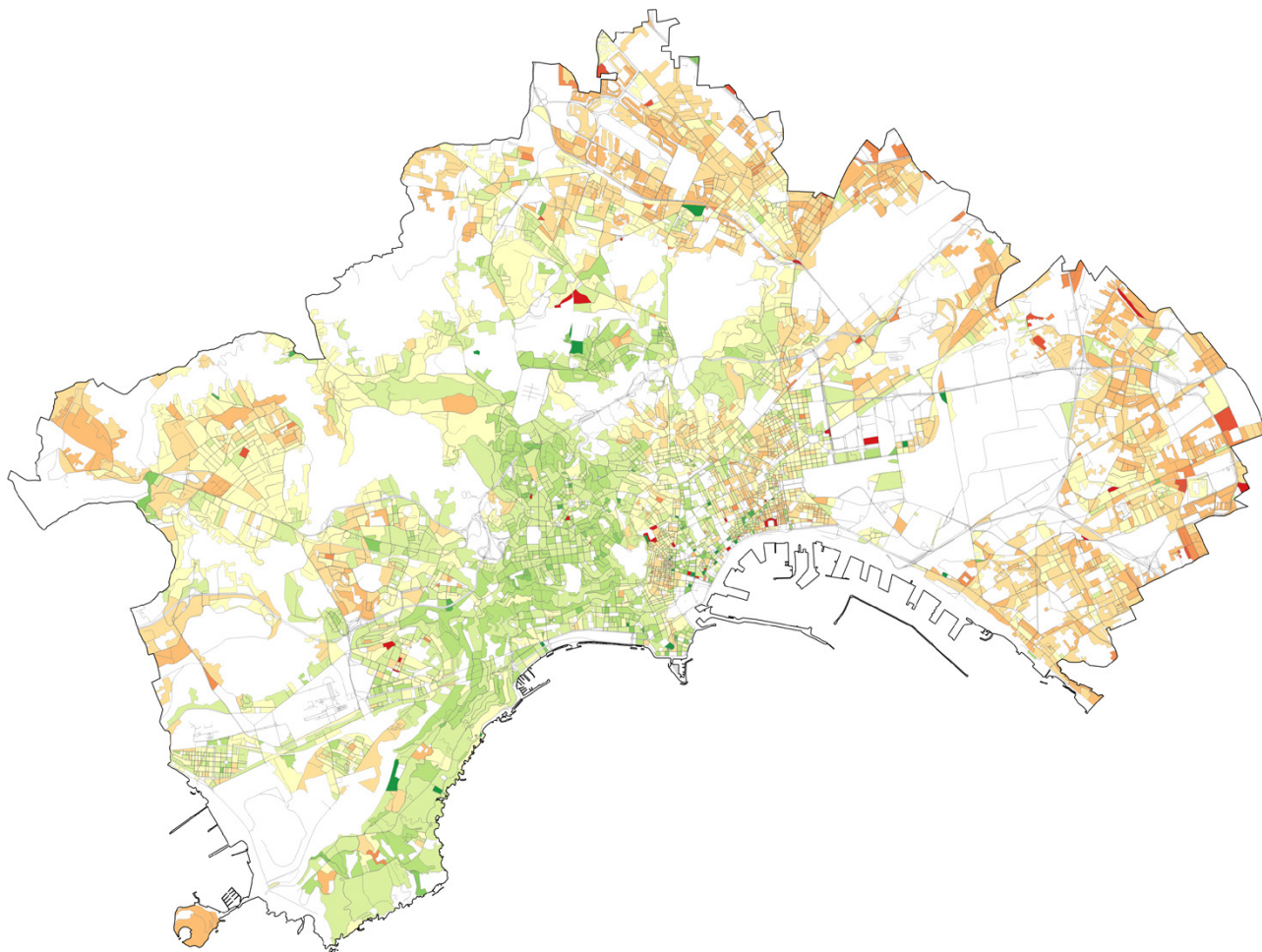
Mobility

M1 – Daily trips within the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study within the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	0,0 - 9,6	
1	9,6 - 18,7	
2	18,7 - 27,7	
3	27,7 - 36,7	
4	36,7 - 45,8	
5	45,8 - 54,8	
6	54,8 - 63,9	
7	63,9 - 72,9	
8	72,9 - 81,9	
9	81,9 - 91,0	
10	91,0 - 100,0	



NAPOLI

Mobilità

M1 – Mobilità quotidiana dentro il comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio dentro il comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

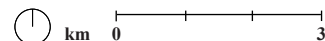
Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

Mobility

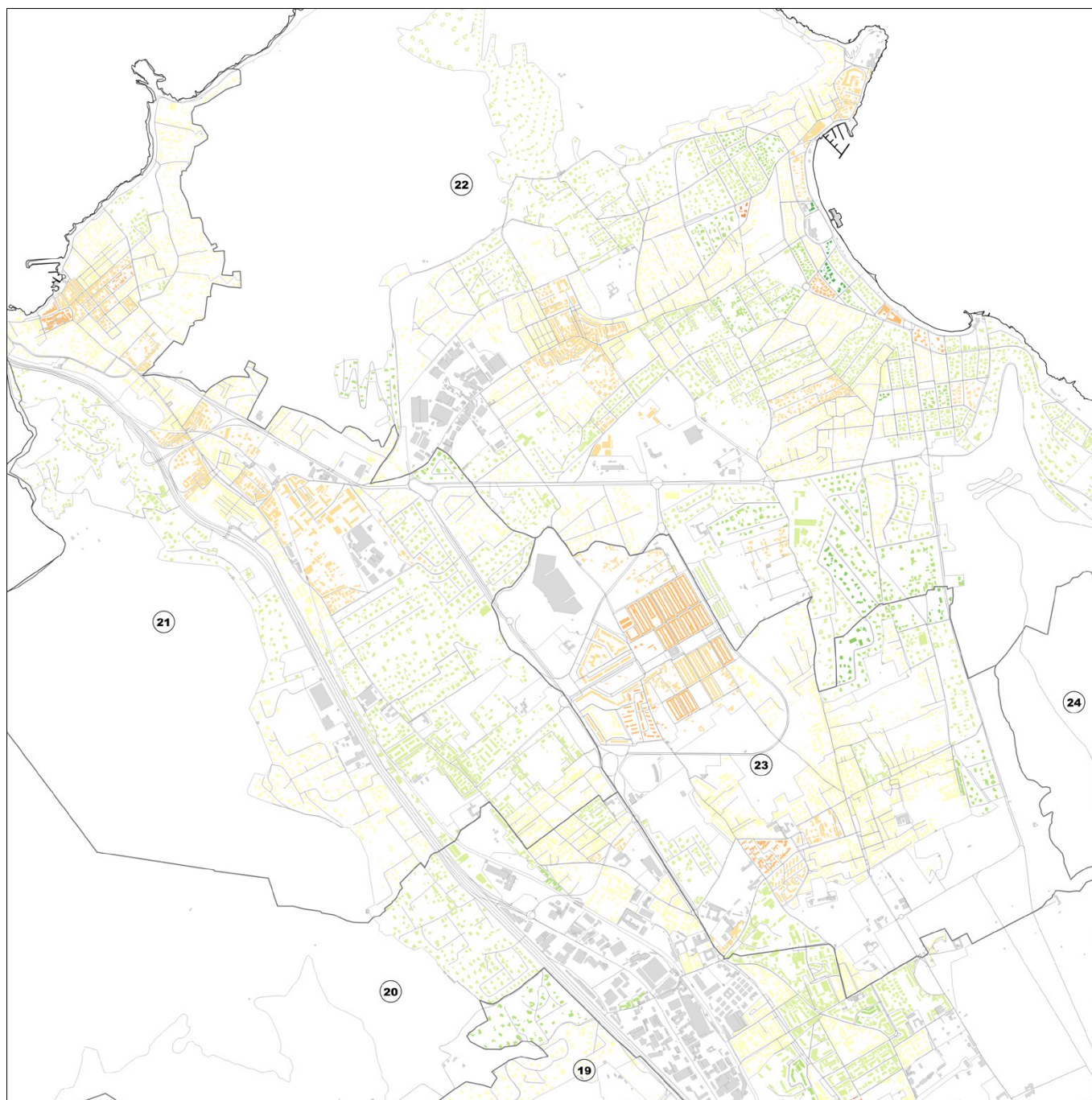
M1 – Daily trips within the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study within the municipality and the resident population aged up to 64 years.

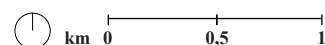
Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.



Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	0,0 - 8,0	
1	8,0 - 16,0	
2	16,0 - 23,9	
3	23,9 - 31,9	
4	31,9 - 39,9	
5	39,9 - 47,9	
6	47,9 - 55,8	
7	55,8 - 63,8	
8	63,8 - 71,8	
9	71,8 - 79,8	
10	79,8 - 166,7	



PALERMO – Area 1



Mobilità

M1 – Mobilità quotidiana dentro il comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio dentro il comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

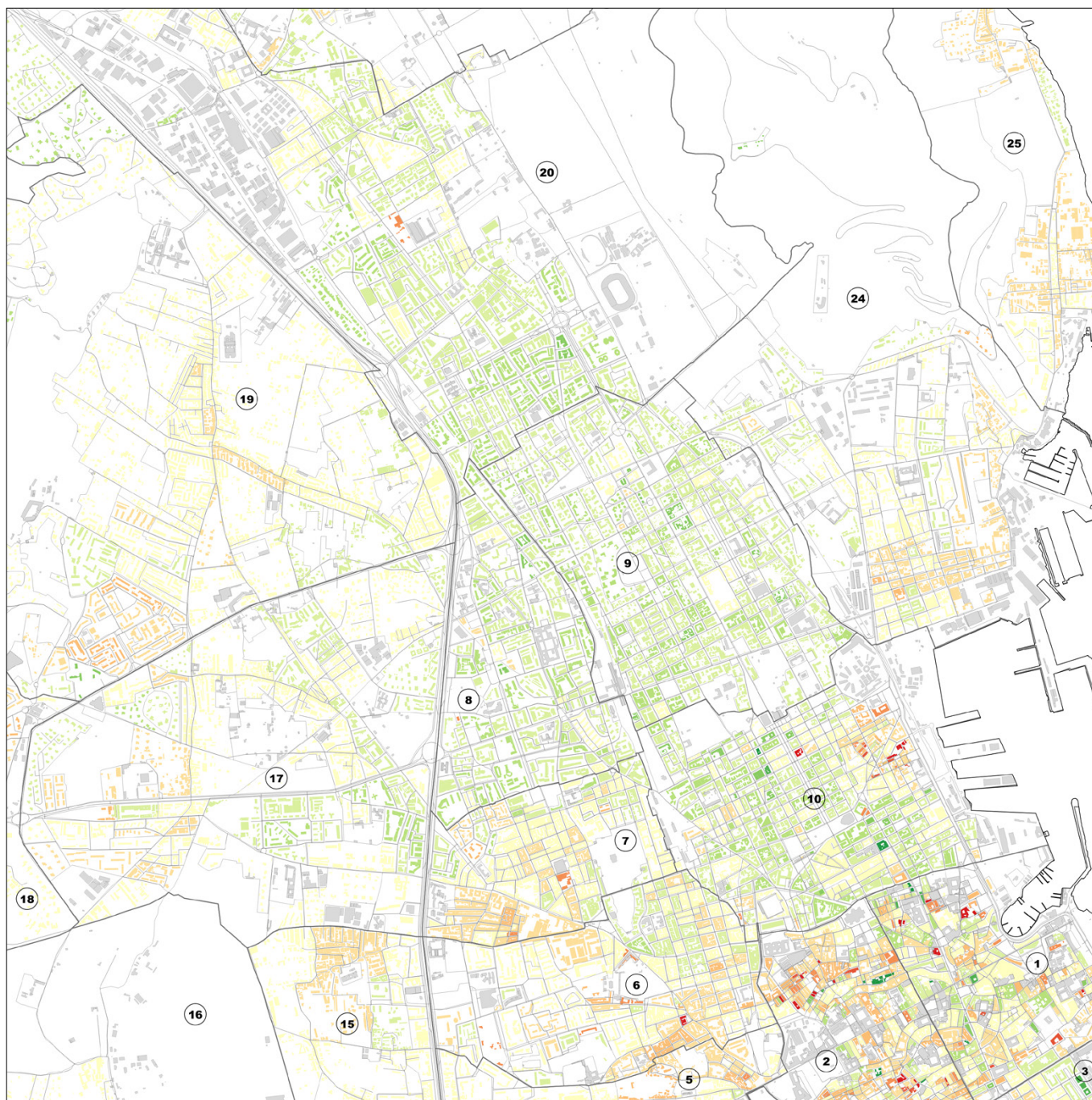
Mobility

M1 – Daily trips within the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study within the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	0,0 - 9,6	
1	9,6 - 18,7	
2	18,7 - 27,7	
3	27,7 - 36,7	
4	36,7 - 45,8	
5	45,8 - 54,8	
6	54,8 - 63,9	
7	63,9 - 72,9	
8	72,9 - 81,9	
9	81,9 - 91,0	
10	91,0 - 100,0	



PALERMO – Area 2



Mobilità

M1 – Mobilità quotidiana dentro il comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio dentro il comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

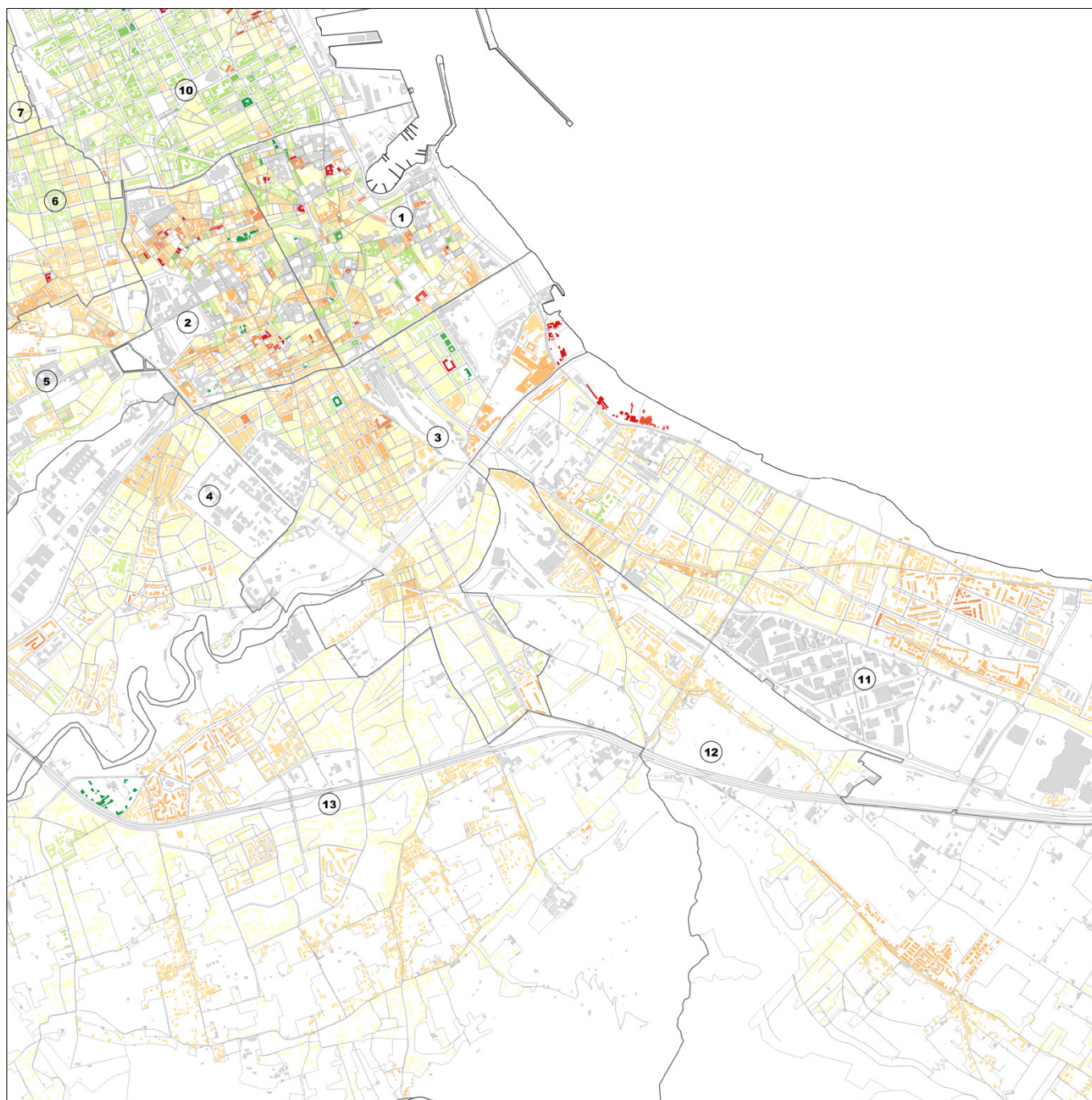
Mobility

M1 – Daily trips within the municipality

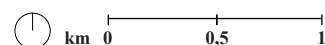
Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study within the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage
0	0,0 - 9,6
1	9,6 - 18,7
2	18,7 - 27,7
3	27,7 - 36,7
4	36,7 - 45,8
5	45,8 - 54,8
6	54,8 - 63,9
7	63,9 - 72,9
8	72,9 - 81,9
9	81,9 - 91,0
10	91,0 - 100,0



PALERMO – Area 3



Mobilità

M1 – Mobilità quotidiana dentro il comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio dentro il comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

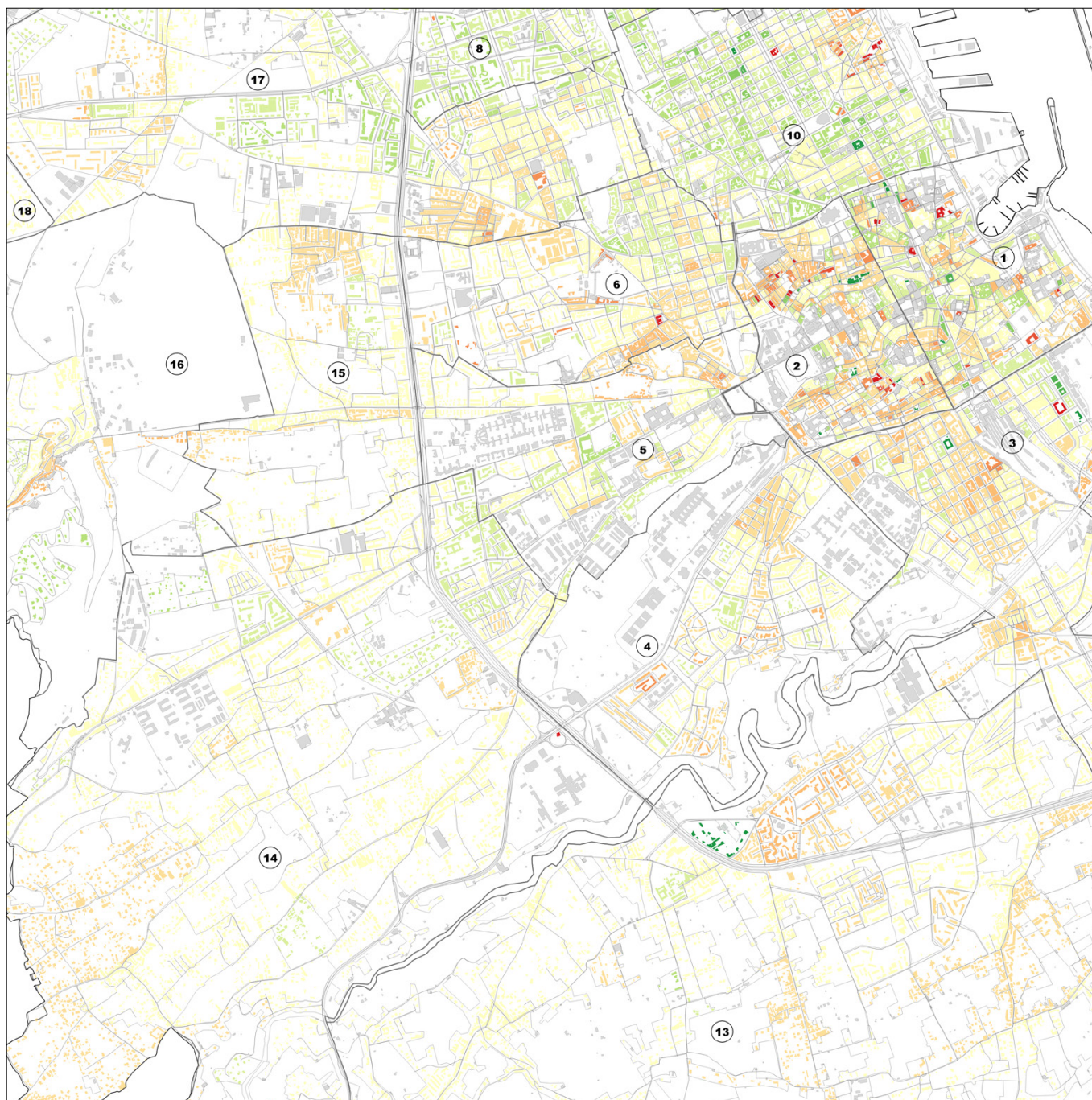
Mobility

M1 – Daily trips within the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study within the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	0,0 - 9,6	
1	9,6 - 18,7	
2	18,7 - 27,7	
3	27,7 - 36,7	
4	36,7 - 45,8	
5	45,8 - 54,8	
6	54,8 - 63,9	
7	63,9 - 72,9	
8	72,9 - 81,9	
9	81,9 - 91,0	
10	91,0 - 100,0	



PALERMO – Area 4



Mobilità

M1 – Mobilità quotidiana dentro il comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio dentro il comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

Mobility

M1 – Daily trips within the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study within the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage
0	0,0 - 9,6
1	9,6 - 18,7
2	18,7 - 27,7
3	27,7 - 36,7
4	36,7 - 45,8
5	45,8 - 54,8
6	54,8 - 63,9
7	63,9 - 72,9
8	72,9 - 81,9
9	81,9 - 91,0
10	91,0 - 100,0



NAPOLI – Area 1



Mobilità

M1 – Mobilità quotidiana dentro il comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio dentro il comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

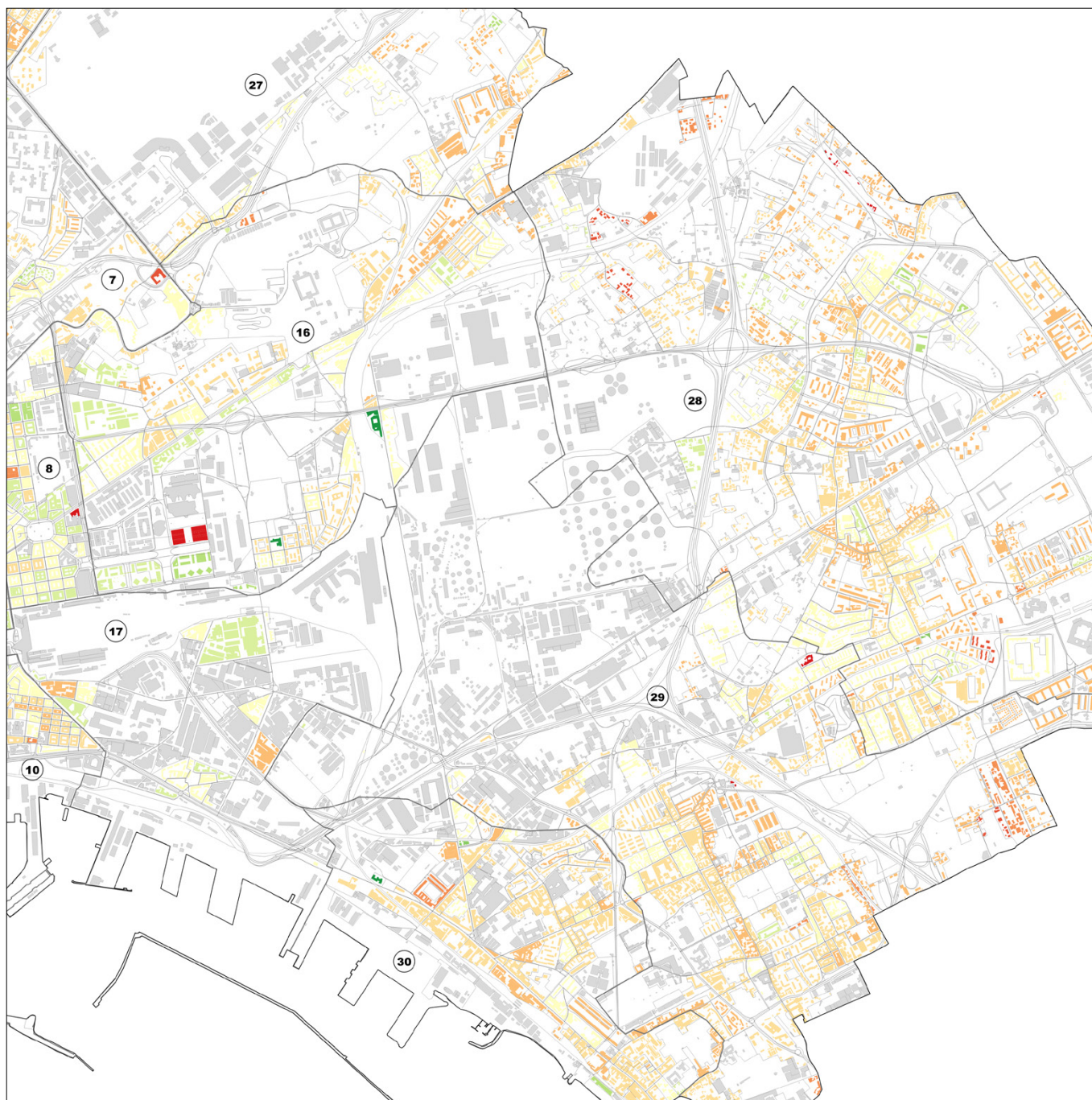
Mobility

M1 – Daily trips within the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study within the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage
0	0,0 - 8,0
1	8,0 - 16,0
2	16,0 - 23,9
3	23,9 - 31,9
4	31,9 - 39,9
5	39,9 - 47,9
6	47,9 - 55,8
7	55,8 - 63,8
8	63,8 - 71,8
9	71,8 - 79,8
10	79,8 - 166,7



NAPOLI – Area 2



Mobilità

M1 – Mobilità quotidiana dentro il comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio dentro il comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

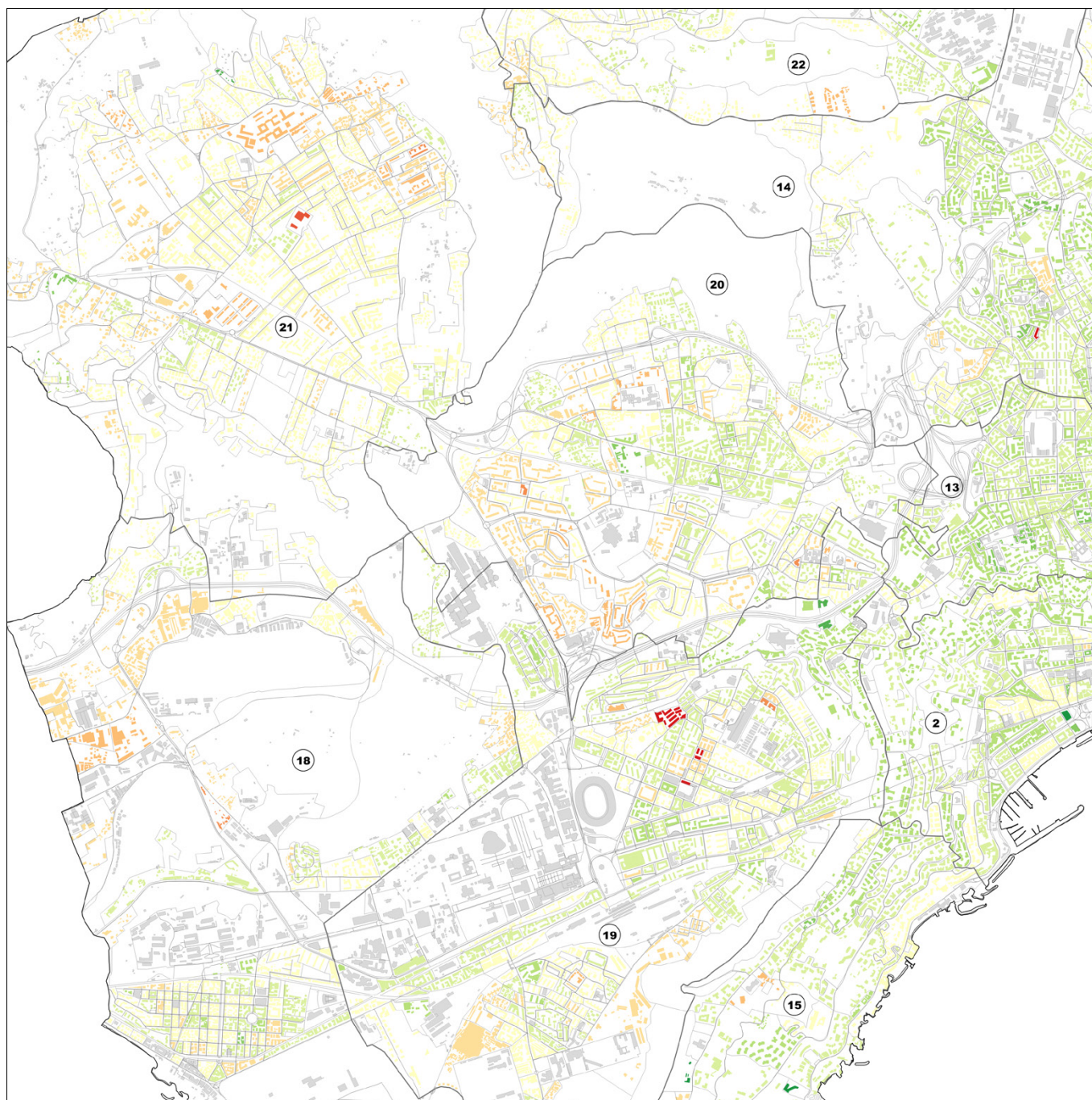
Mobility

M1 – Daily trips within the municipality

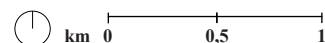
Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study within the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage
0	0,0 - 8,0
1	8,0 - 16,0
2	16,0 - 23,9
3	23,9 - 31,9
4	31,9 - 39,9
5	39,9 - 47,9
6	47,9 - 55,8
7	55,8 - 63,8
8	63,8 - 71,8
9	71,8 - 79,8
10	79,8 - 166,7



NAPOLI – Area 3



Mobilità

M1 – Mobilità quotidiana dentro il comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio dentro il comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

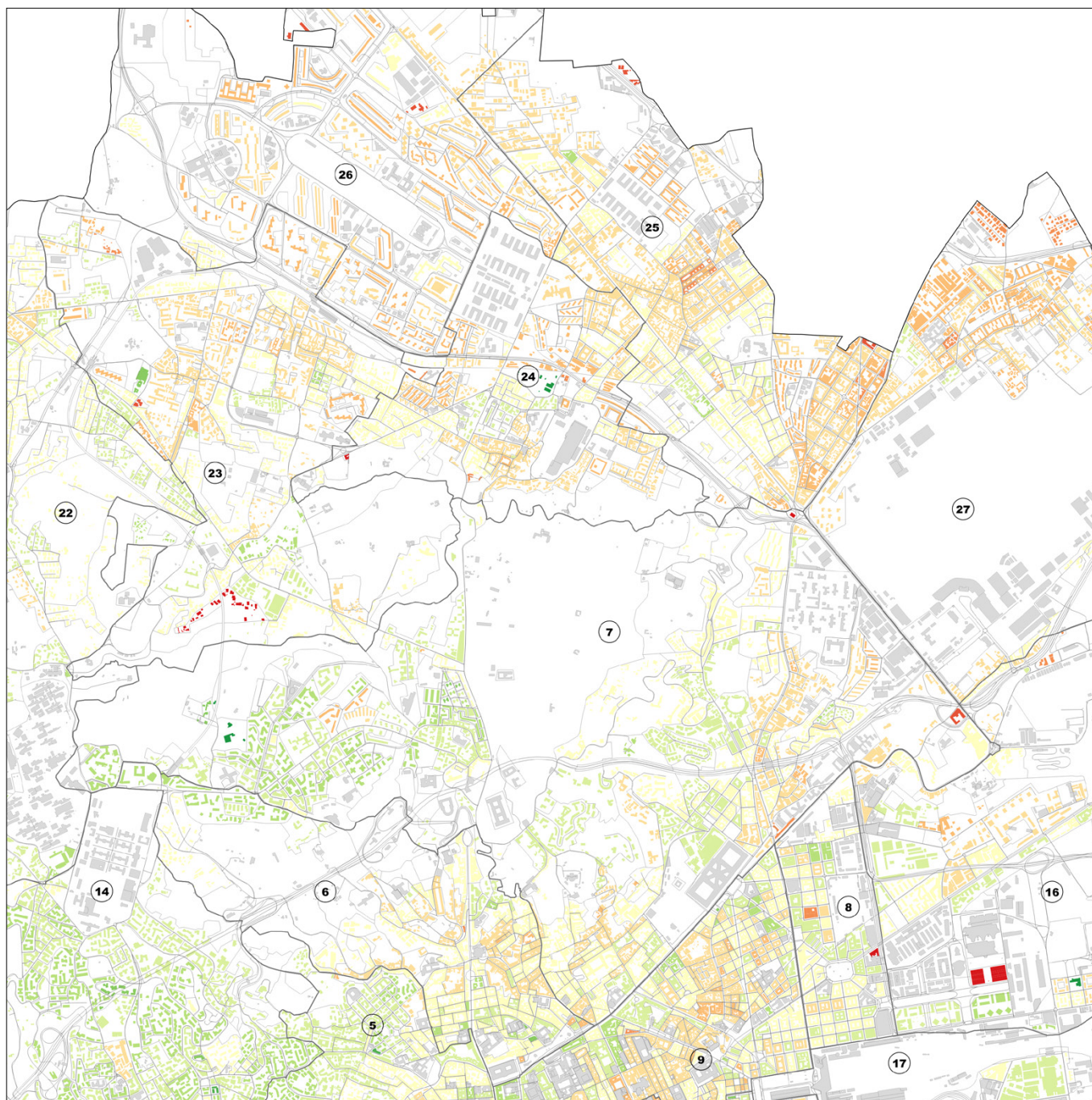
Mobility

M1 – Daily trips within the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study within the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage
0	0,0 - 8,0
1	8,0 - 16,0
2	16,0 - 23,9
3	23,9 - 31,9
4	31,9 - 39,9
5	39,9 - 47,9
6	47,9 - 55,8
7	55,8 - 63,8
8	63,8 - 71,8
9	71,8 - 79,8
10	79,8 - 166,7



NAPOLI – Area 4



Mobilità

M1 – Mobilità quotidiana dentro il comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio dentro il comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

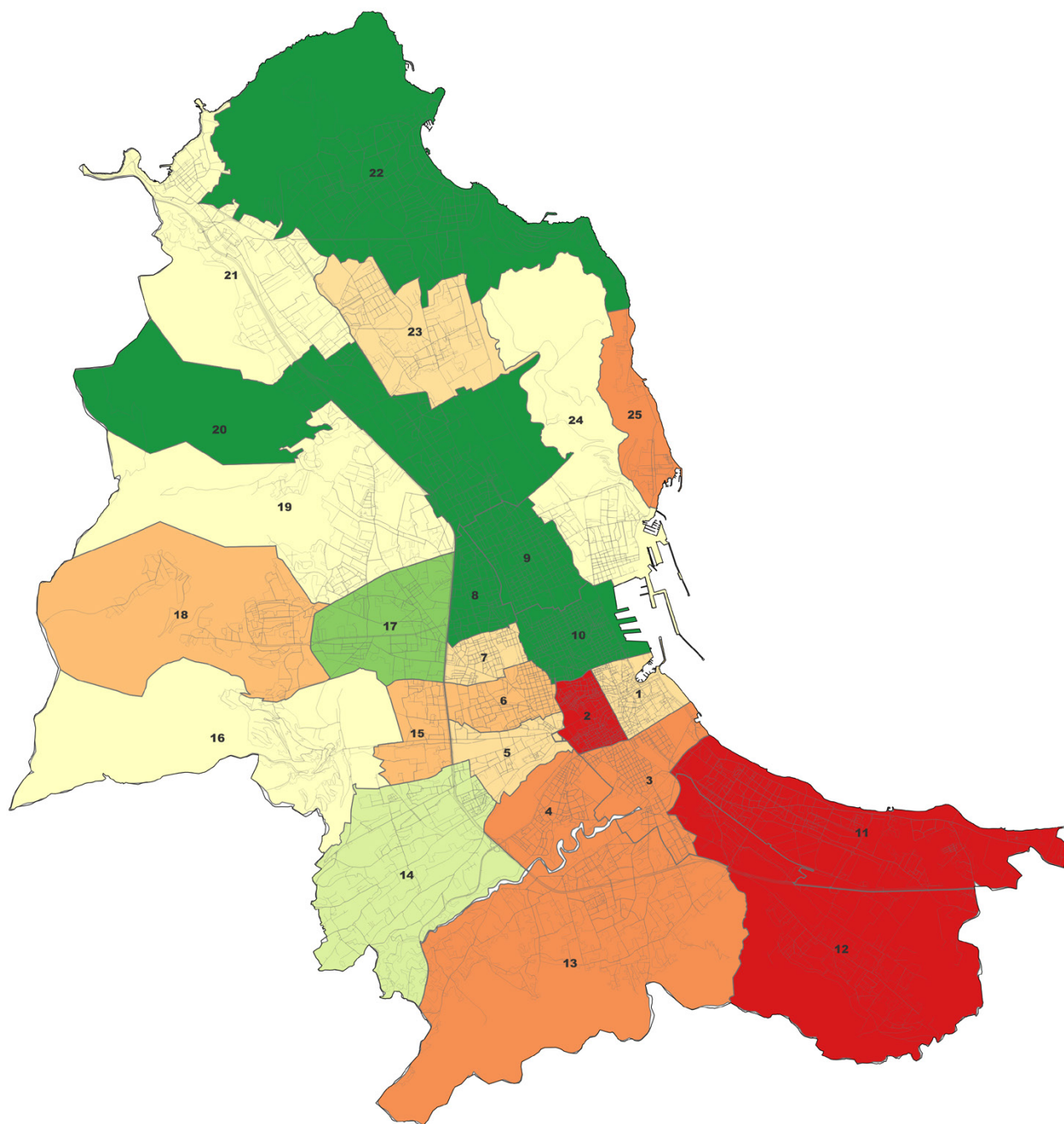
Mobility

M1 – Daily trips within the municipality

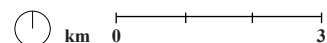
Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study within the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage
0	0,0 - 8,0
1	8,0 - 16,0
2	16,0 - 23,9
3	23,9 - 31,9
4	31,9 - 39,9
5	39,9 - 47,9
6	47,9 - 55,8
7	55,8 - 63,8
8	63,8 - 71,8
9	71,8 - 79,8
10	79,8 - 166,7



PALERMO – Quartieri | Neighborhoods



Mobilità

M1 – Mobilità quotidiana dentro il comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio dentro il comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

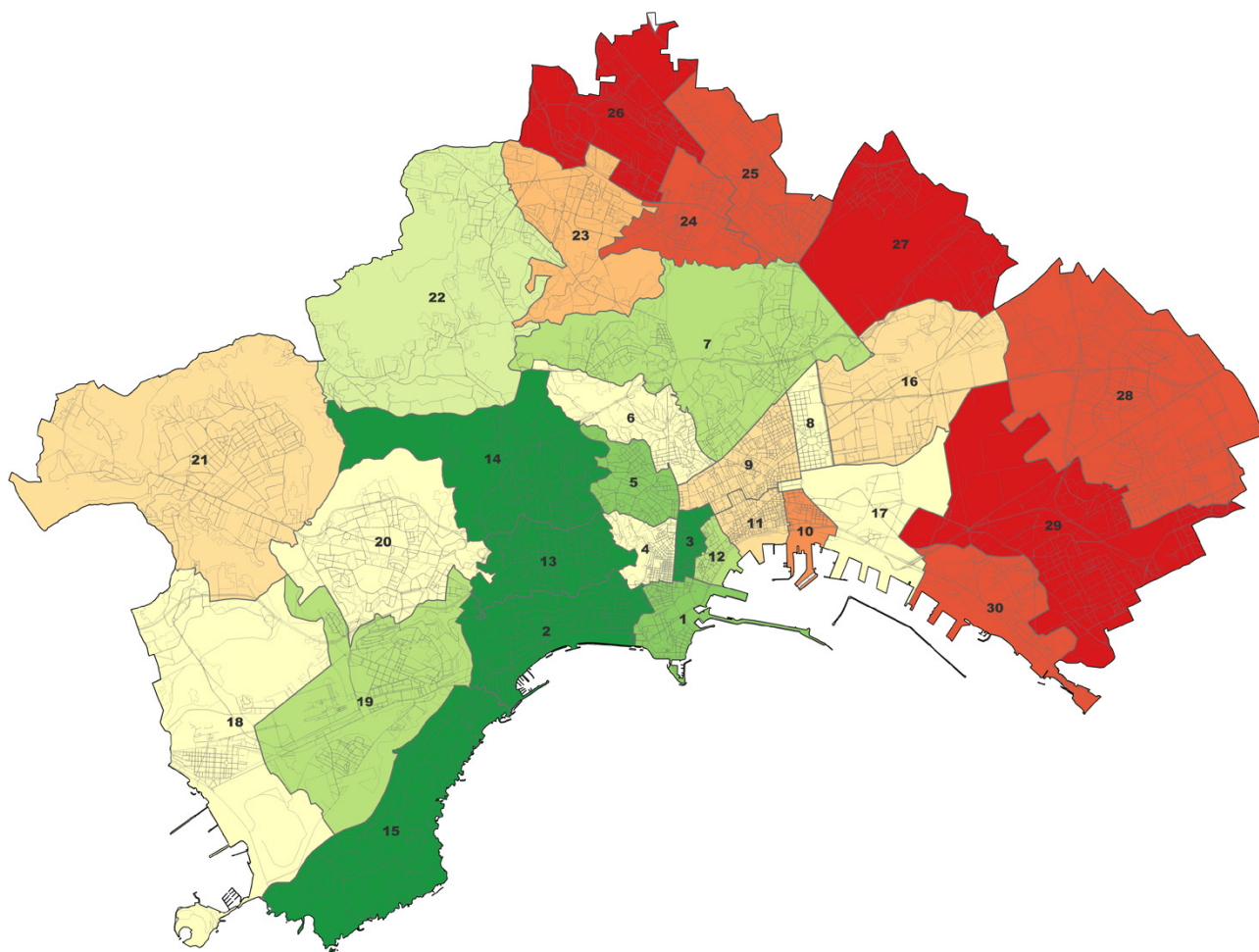
Mobility

M1 – Daily trips within the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study within the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage
0	42,5 - 43,8
1	43,8 - 45,1
2	45,1 - 46,5
3	46,5 - 47,8
4	47,8 - 49,1
5	49,1 - 50,4
6	50,4 - 51,7
7	51,7 - 53,0
8	53,0 - 54,3
9	54,3 - 55,7
10	55,7 - 61,9



NAPOLI – Quartieri | Neighborhoods

Mobilità

M1 – Mobilità quotidiana dentro il comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio dentro il comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

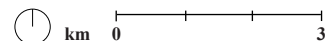
Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

Mobility

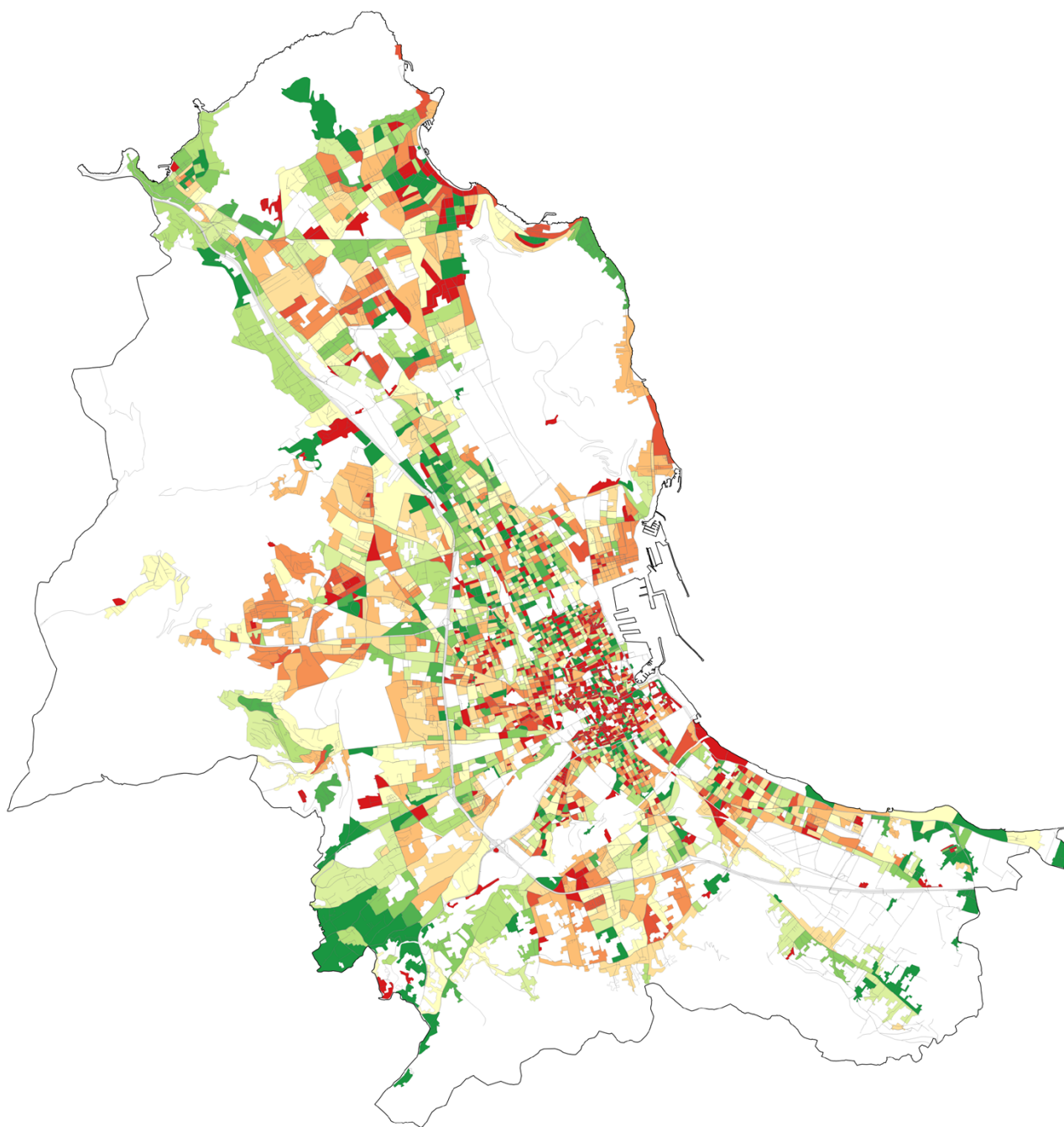
M1 – Daily trips within the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study within the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.



Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	33,1 - 35,0	
1	35,0 - 37,0	
2	37,0 - 38,9	
3	38,9 - 40,9	
4	40,9 - 42,9	
5	42,9 - 44,8	
6	44,8 - 46,8	
7	46,8 - 48,7	
8	48,7 - 50,7	
9	50,7 - 52,7	
10	52,7 - 55,3	



PALERMO

Mobilità

M2 – Mobilità quotidiana fuori dal comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio fuori dal comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

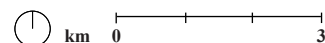
Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

Mobility

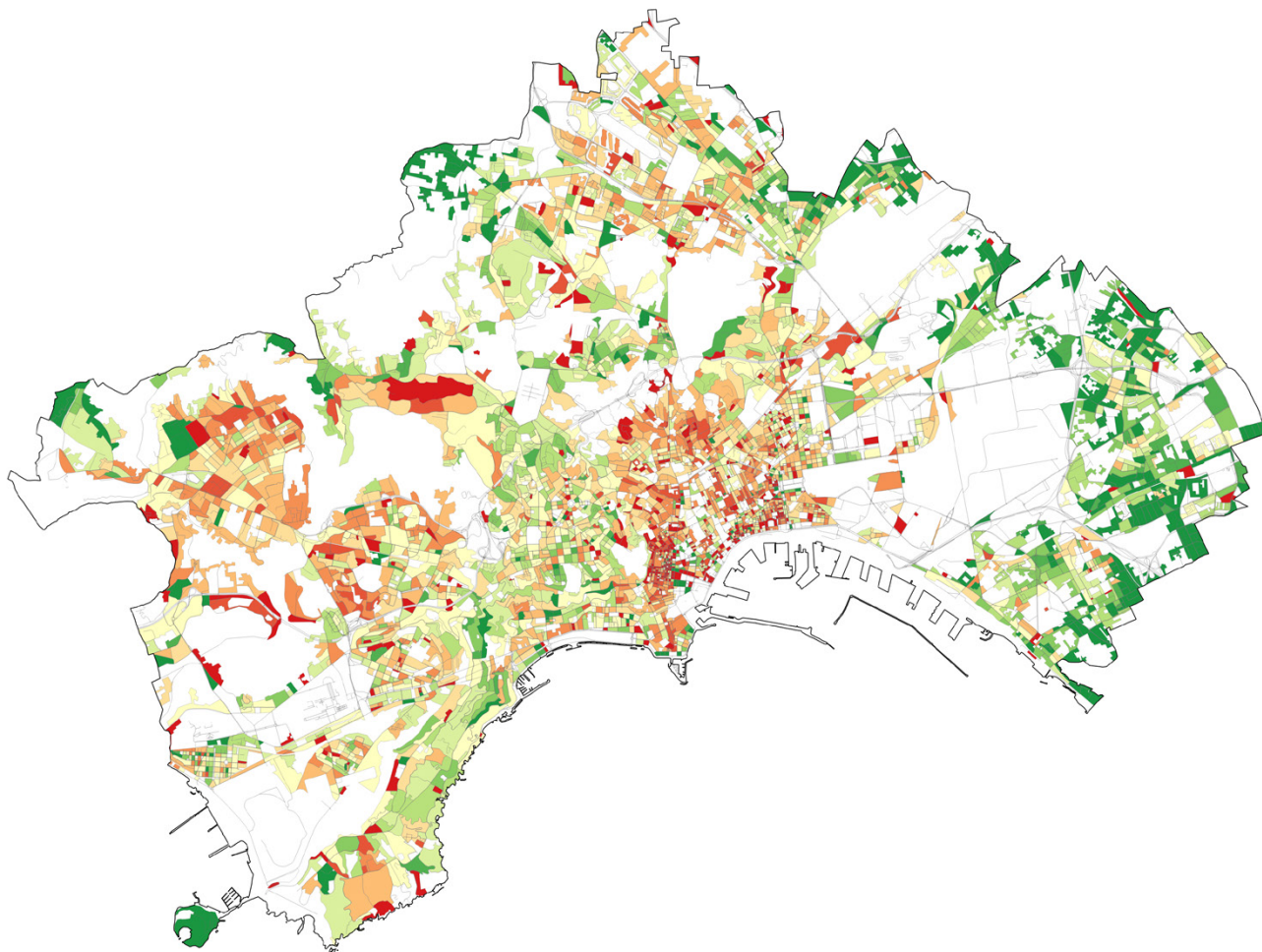
M2 – Daily trips outside the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study outside the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.



Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	0,0 - 0,4	■
1	0,4 - 0,7	■
2	0,7 - 1,1	■
3	1,1 - 1,5	■
4	1,5 - 1,8	■
5	1,8 - 2,2	■
6	2,2 - 2,5	■
7	2,5 - 2,9	■
8	2,9 - 3,3	■
9	3,3 - 3,6	■
10	3,6 - 100,0	■



NAPOLI

Mobilità

M2 – Mobilità quotidiana fuori dal comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio fuori dal comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

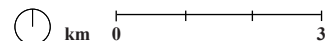
Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

Mobility

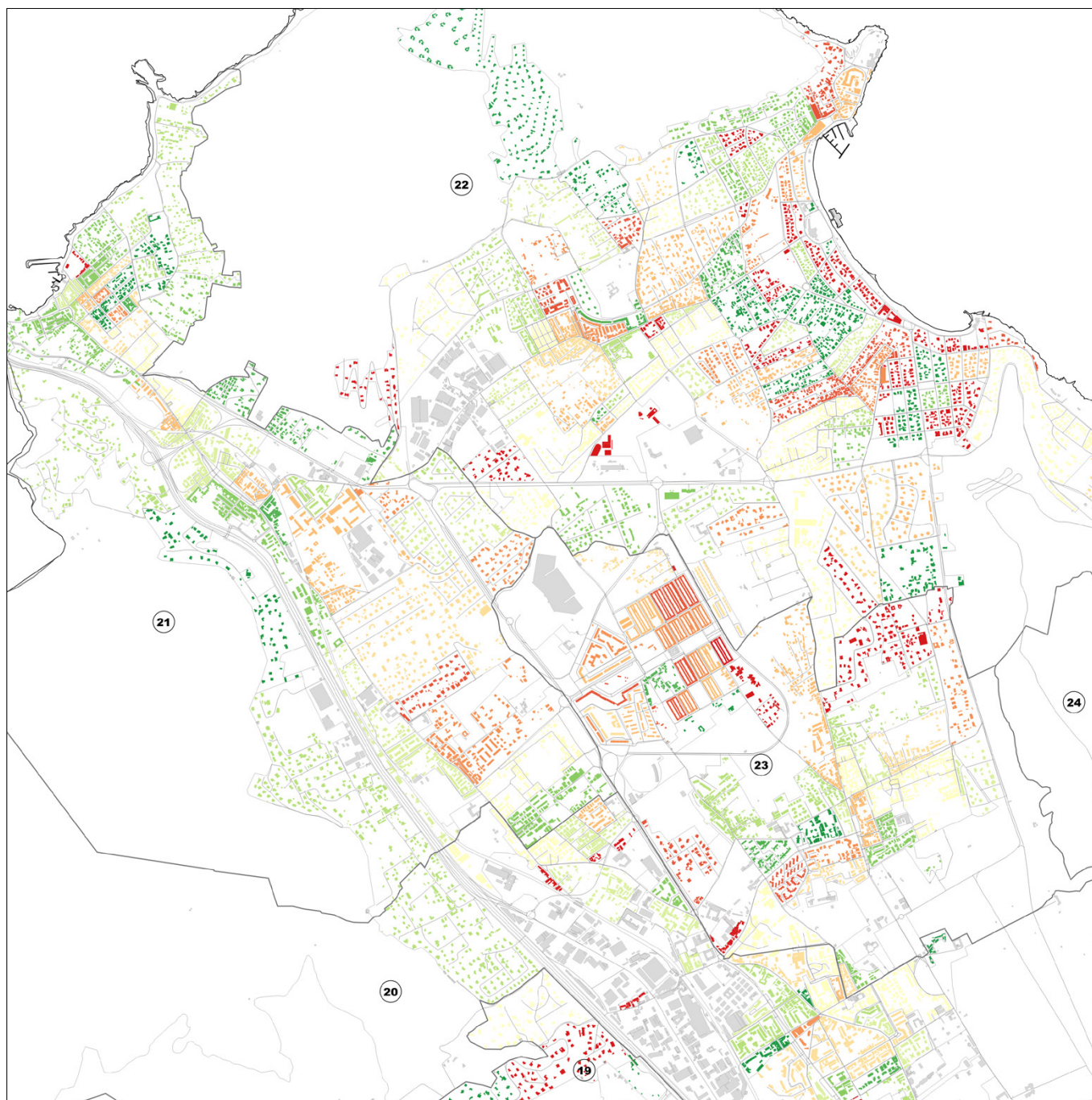
M2 – Daily trips outside the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study outside the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.



Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	0,0 - 0,9	
1	0,9 - 1,9	
2	1,9 - 2,8	
3	2,8 - 3,7	
4	3,7 - 4,7	
5	4,7 - 5,6	
6	5,6 - 6,6	
7	6,6 - 7,5	
8	7,5 - 8,4	
9	8,4 - 9,4	
10	9,4 - 66,7	



PALERMO – Area 1

Mobilità

M2 – Mobilità quotidiana fuori dal comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio fuori dal comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

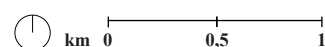
Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

Mobility

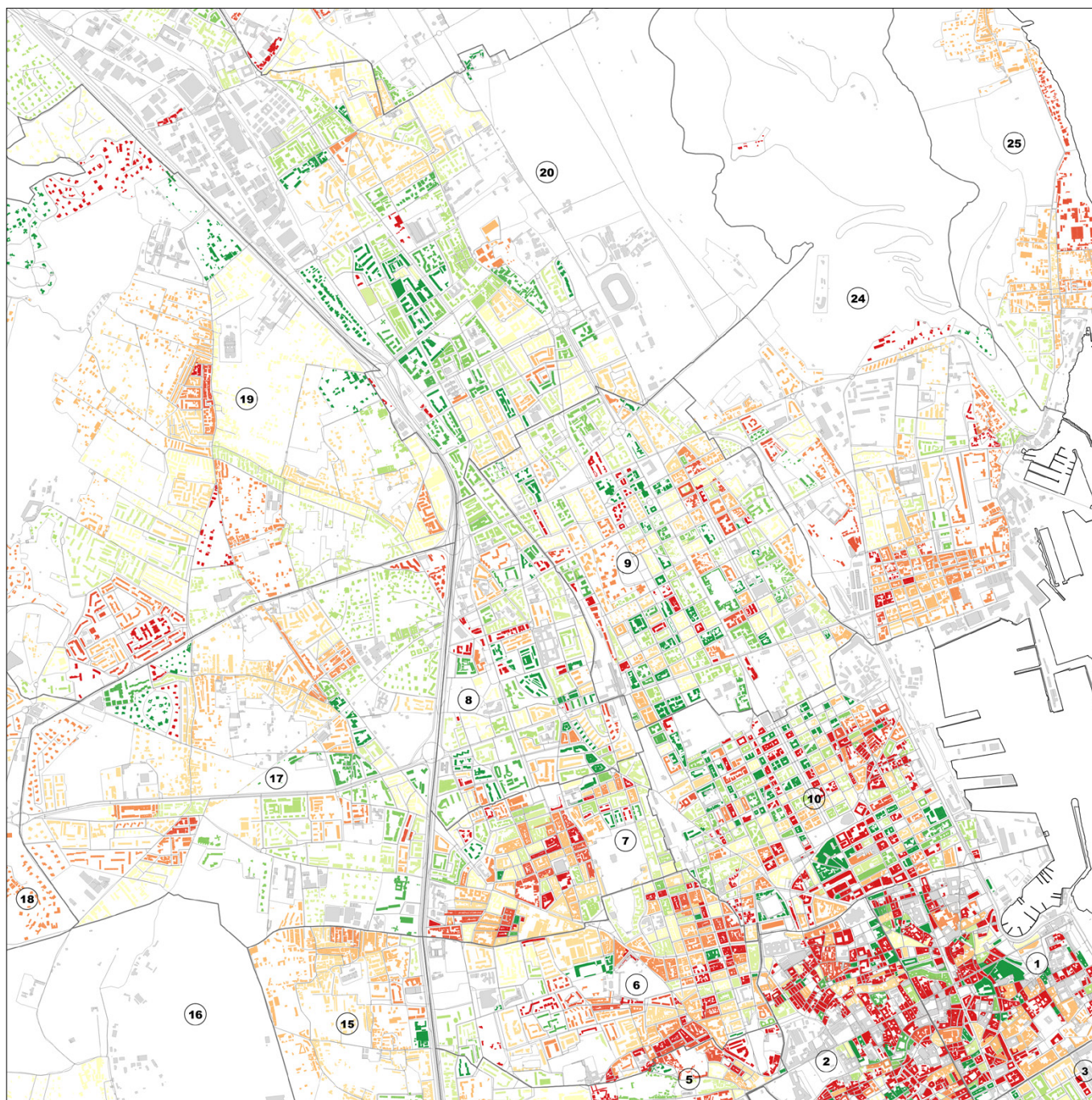
M2 – Daily trips outside the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study outside the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.



Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	0,0 - 0,4	
1	0,4 - 0,7	
2	0,7 - 1,1	
3	1,1 - 1,5	
4	1,5 - 1,8	
5	1,8 - 2,2	
6	2,2 - 2,5	
7	2,5 - 2,9	
8	2,9 - 3,3	
9	3,3 - 3,6	
10	3,6 - 100,0	



PALERMO – Area 2

Mobilità

M2 – Mobilità quotidiana fuori dal comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio fuori dal comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

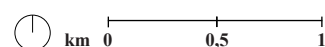
Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

Mobility

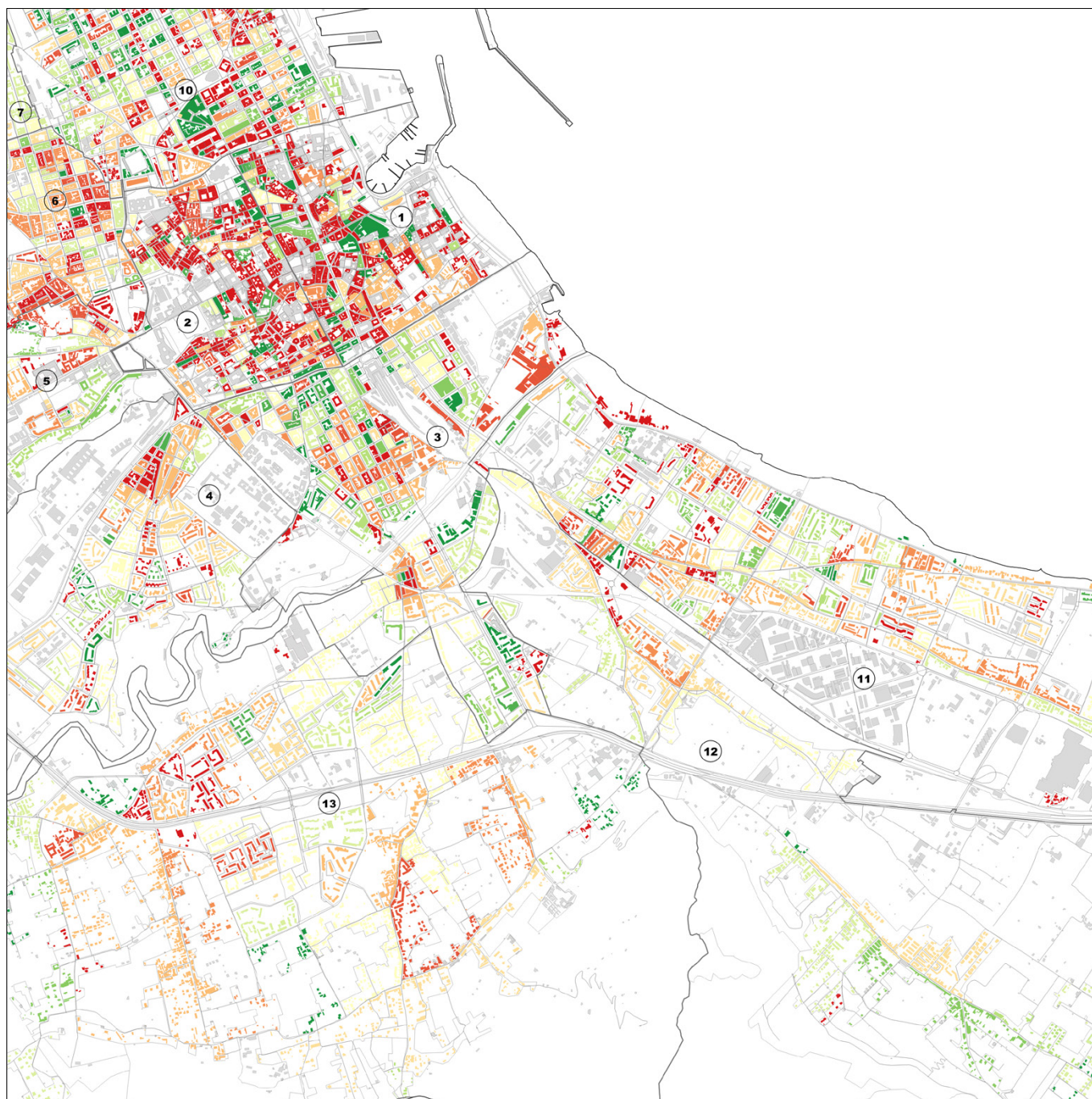
M2 – Daily trips outside the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study outside the municipality and the resident population aged up to 64 years.

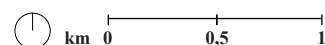
Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.



Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	0,0 - 0,4	
1	0,4 - 0,7	
2	0,7 - 1,1	
3	1,1 - 1,5	
4	1,5 - 1,8	
5	1,8 - 2,2	
6	2,2 - 2,5	
7	2,5 - 2,9	
8	2,9 - 3,3	
9	3,3 - 3,6	
10	3,6 - 100,0	



PALERMO – Area 3



Mobilità

M2 – Mobilità quotidiana fuori dal comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio fuori dal comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

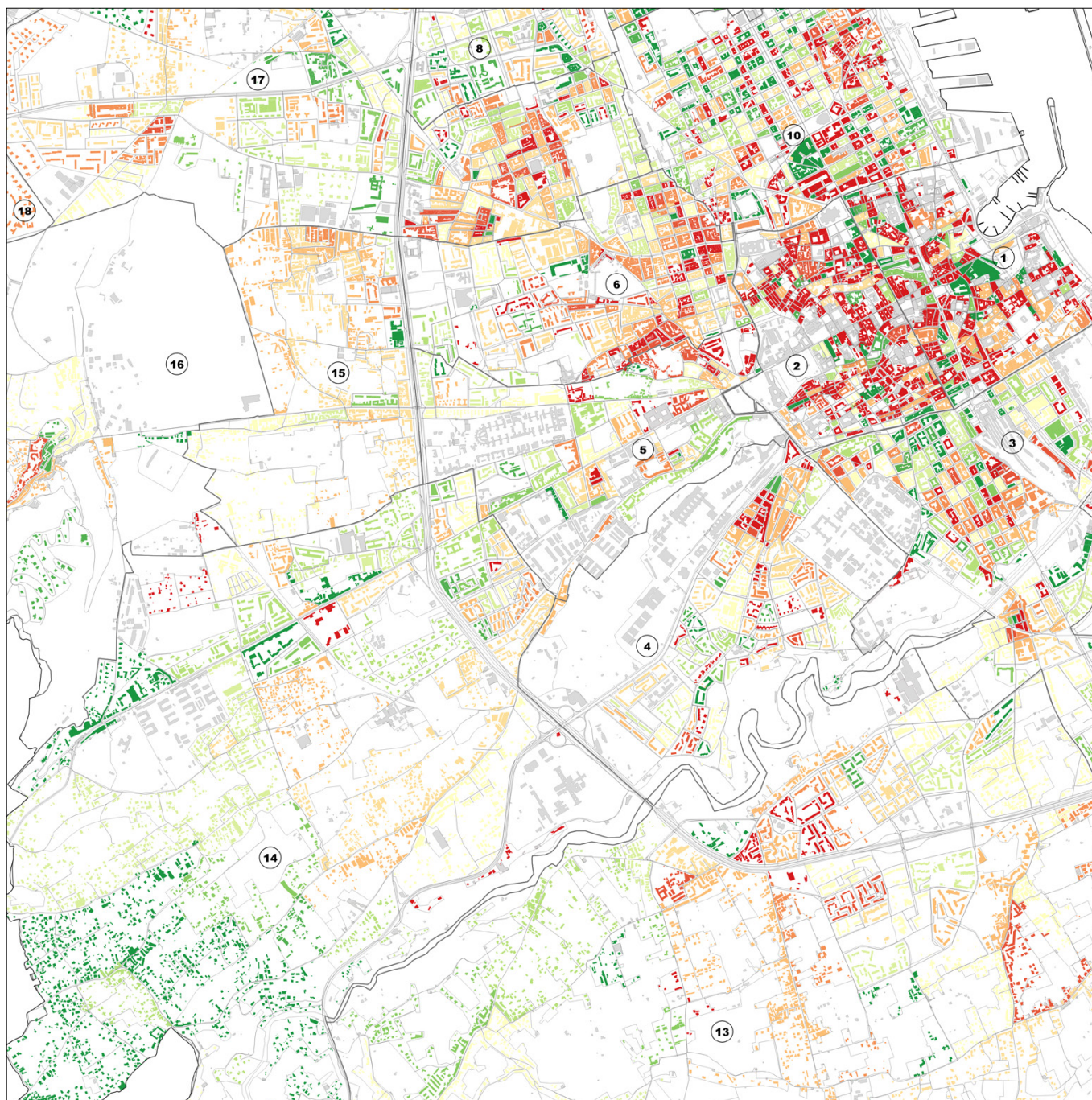
Mobility

M2 – Daily trips outside the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study outside the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	0,0 - 0,4	Red
1	0,4 - 0,7	Dark Red
2	0,7 - 1,1	Red-Orange
3	1,1 - 1,5	Orange
4	1,5 - 1,8	Light Orange
5	1,8 - 2,2	Yellow-Orange
6	2,2 - 2,5	Yellow
7	2,5 - 2,9	Light Green
8	2,9 - 3,3	Green
9	3,3 - 3,6	Dark Green
10	3,6 - 100,0	Dark Green



PALERMO – Area 4



Mobilità

M2 – Mobilità quotidiana fuori dal comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio fuori dal comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

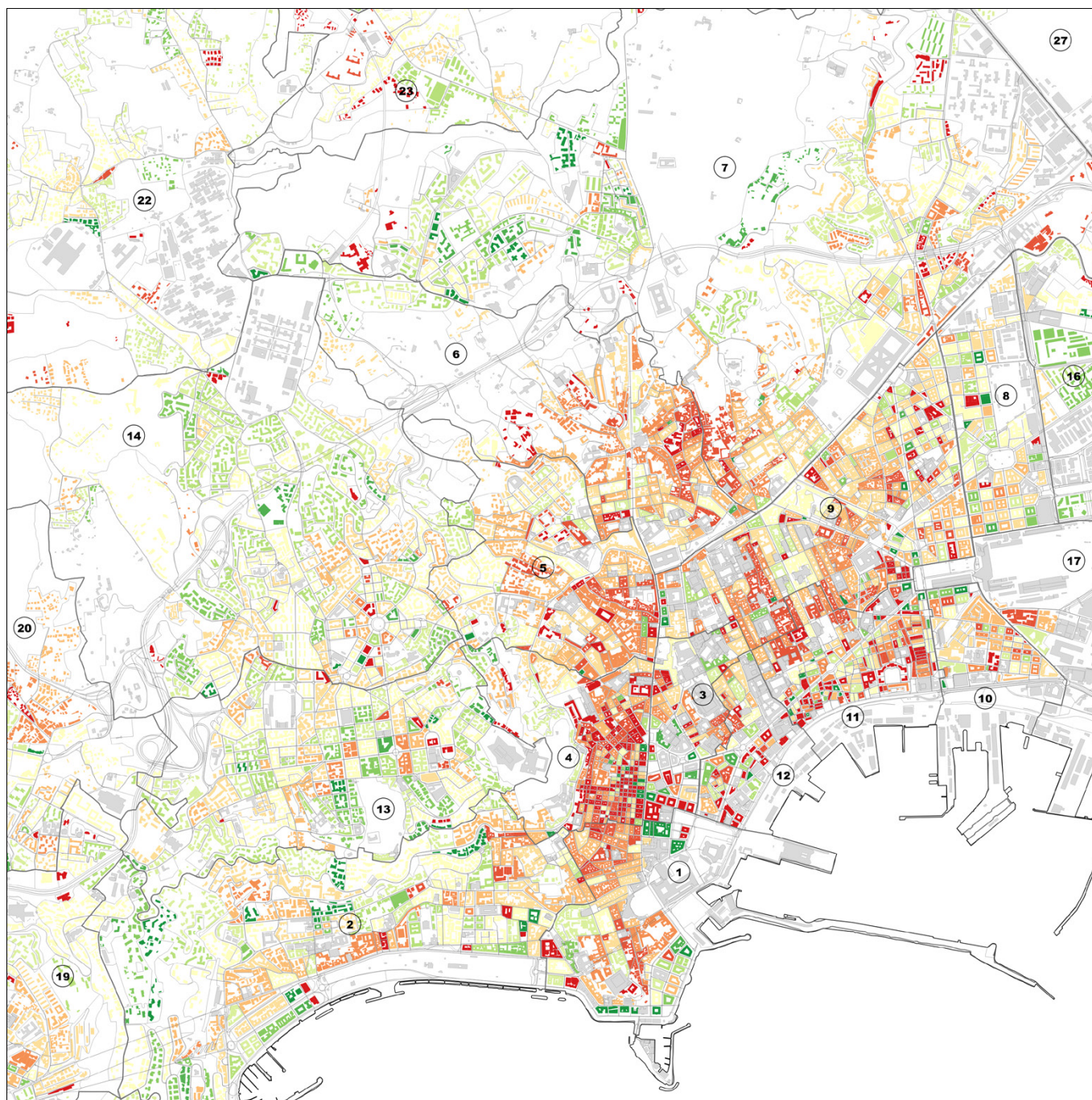
Mobility

M2 – Daily trips outside the municipality

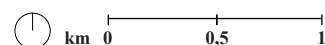
Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study outside the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage
0	0,0 - 0,4
1	0,4 - 0,7
2	0,7 - 1,1
3	1,1 - 1,5
4	1,5 - 1,8
5	1,8 - 2,2
6	2,2 - 2,5
7	2,5 - 2,9
8	2,9 - 3,3
9	3,3 - 3,6
10	3,6 - 100,0



NAPOLI - Area 1



Mobilità

M2 – Mobilità quotidiana fuori dal comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio fuori dal comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

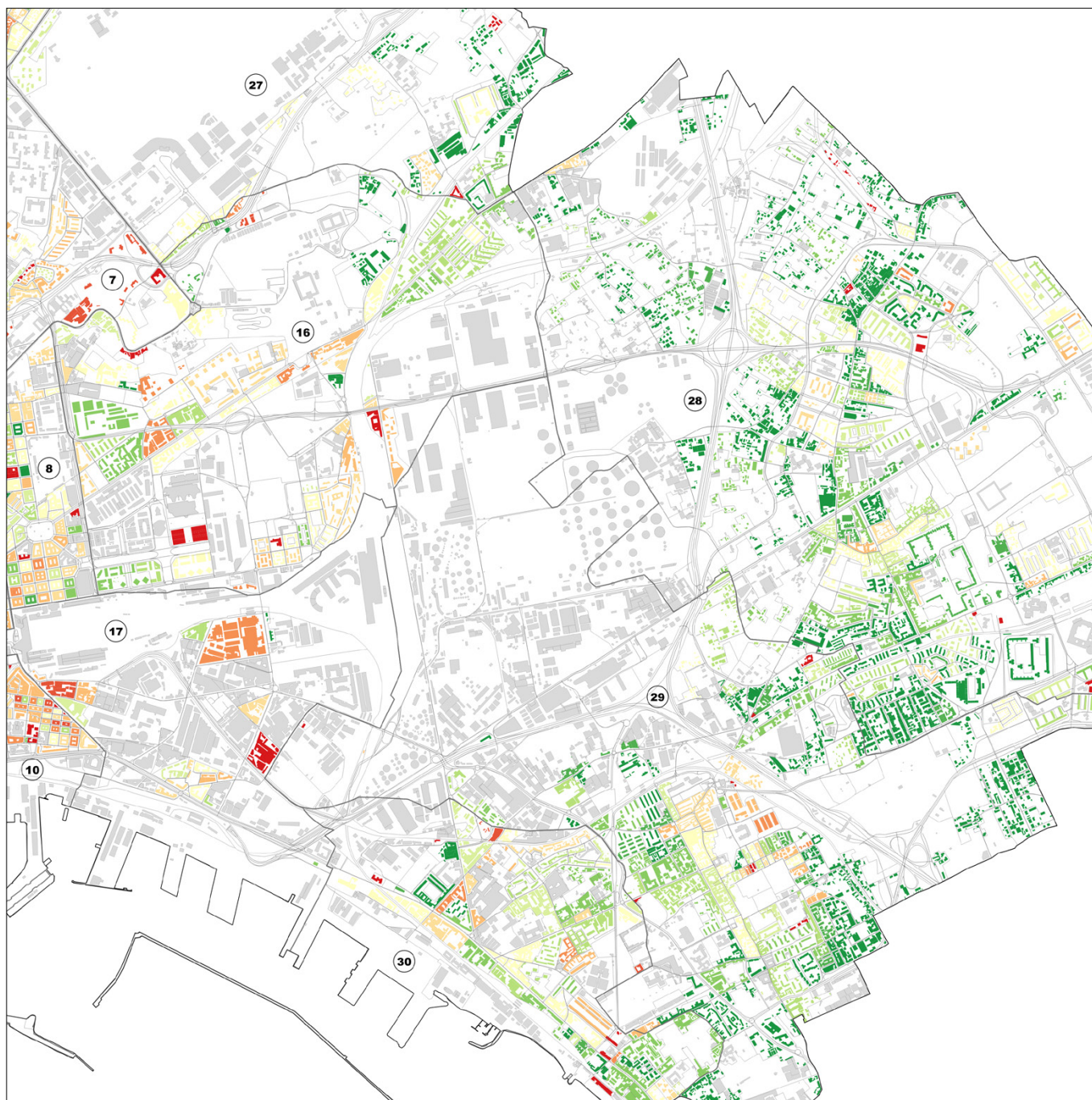
Mobility

M2 – Daily trips outside the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study outside the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage
0	0,0 - 0,9
1	0,9 - 1,9
2	1,9 - 2,8
3	2,8 - 3,7
4	3,7 - 4,7
5	4,7 - 5,6
6	5,6 - 6,6
7	6,6 - 7,5
8	7,5 - 8,4
9	8,4 - 9,4
10	9,4 - 66,7



NAPOLI – Area 2



Mobilità

M2 – Mobilità quotidiana fuori dal comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio fuori dal comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

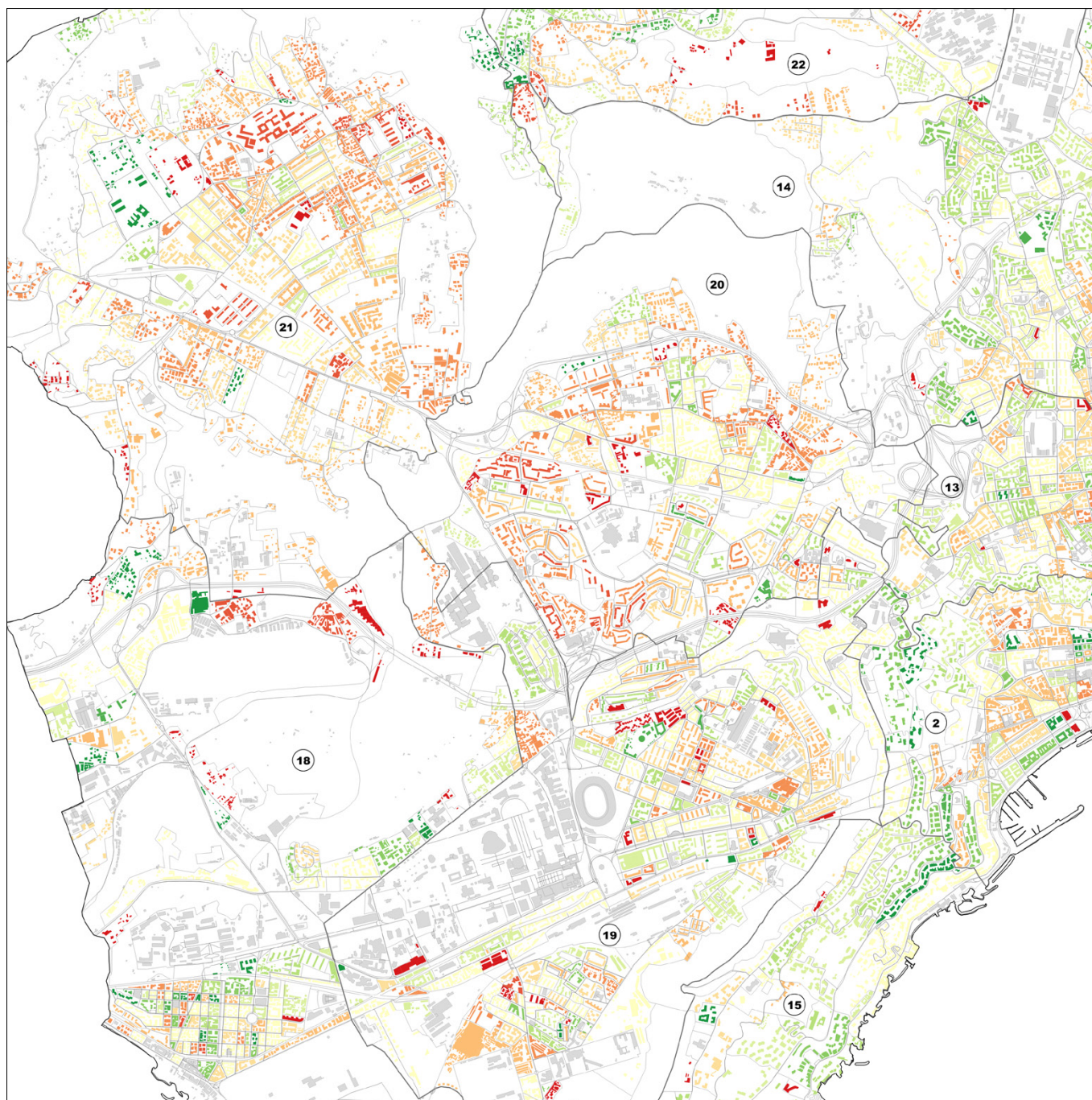
Mobility

M2 – Daily trips outside the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study outside the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage
0	0,0 - 0,9
1	0,9 - 1,9
2	1,9 - 2,8
3	2,8 - 3,7
4	3,7 - 4,7
5	4,7 - 5,6
6	5,6 - 6,6
7	6,6 - 7,5
8	7,5 - 8,4
9	8,4 - 9,4
10	9,4 - 66,7



NAPOLI – Area 3



Mobilità

M2 – Mobilità quotidiana fuori dal comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio fuori dal comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

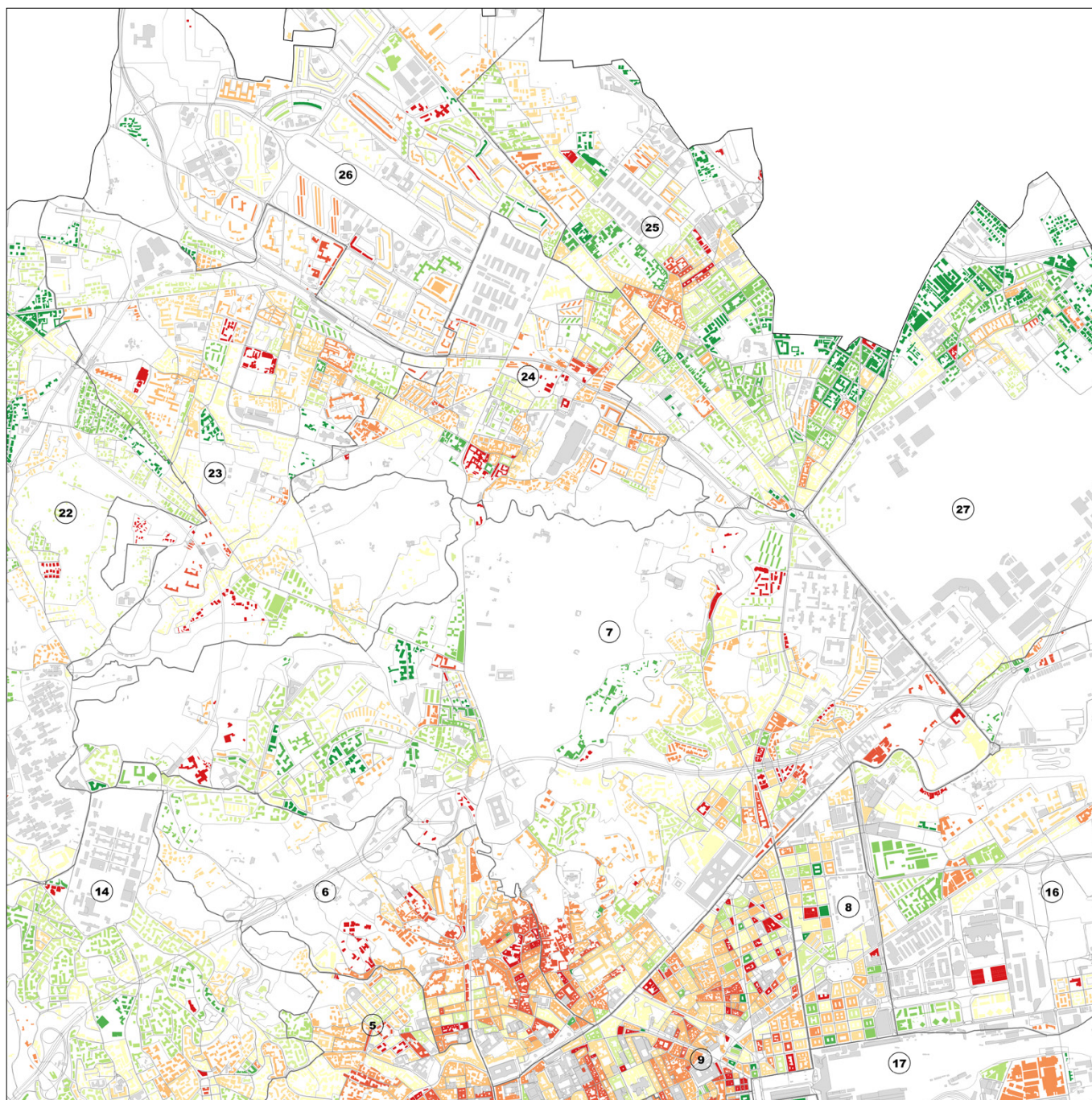
Mobility

M2 – Daily trips outside the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study outside the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage
0	0,0 - 0,9
1	0,9 - 1,9
2	1,9 - 2,8
3	2,8 - 3,7
4	3,7 - 4,7
5	4,7 - 5,6
6	5,6 - 6,6
7	6,6 - 7,5
8	7,5 - 8,4
9	8,4 - 9,4
10	9,4 - 66,7



NAPOLI – Area 4



Mobilità

M2 – Mobilità quotidiana fuori dal comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio fuori dal comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

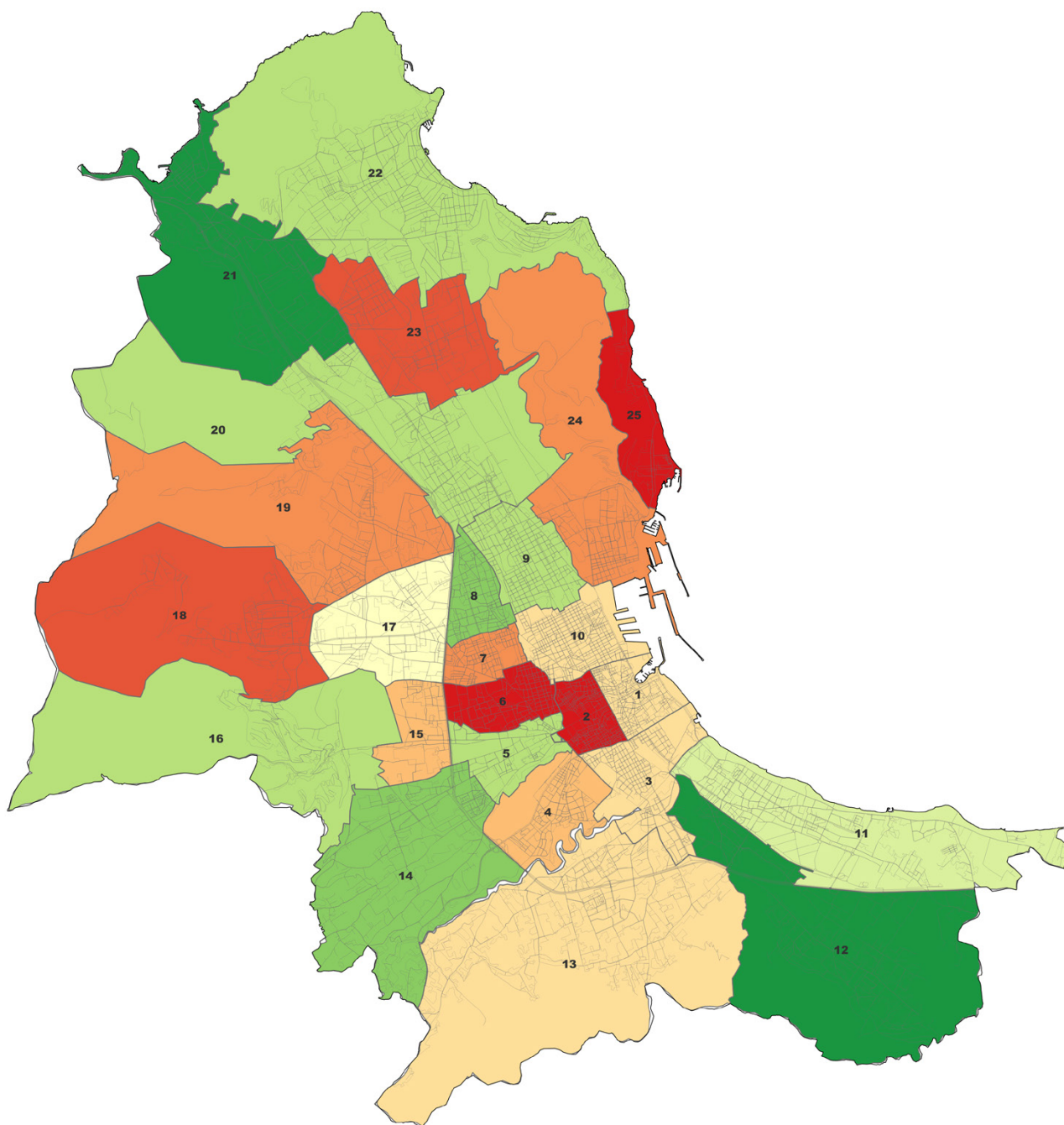
Mobility

M2 – Daily trips outside the municipality

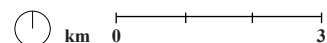
Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study outside the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	0,0 - 0,9	
1	0,9 - 1,9	
2	1,9 - 2,8	
3	2,8 - 3,7	
4	3,7 - 4,7	
5	4,7 - 5,6	
6	5,6 - 6,6	
7	6,6 - 7,5	
8	7,5 - 8,4	
9	8,4 - 9,4	
10	9,4 - 66,7	



PALERMO – Quartieri | Neighborhoods



Mobilità

M2 – Mobilità quotidiana fuori dal comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio fuori dal comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

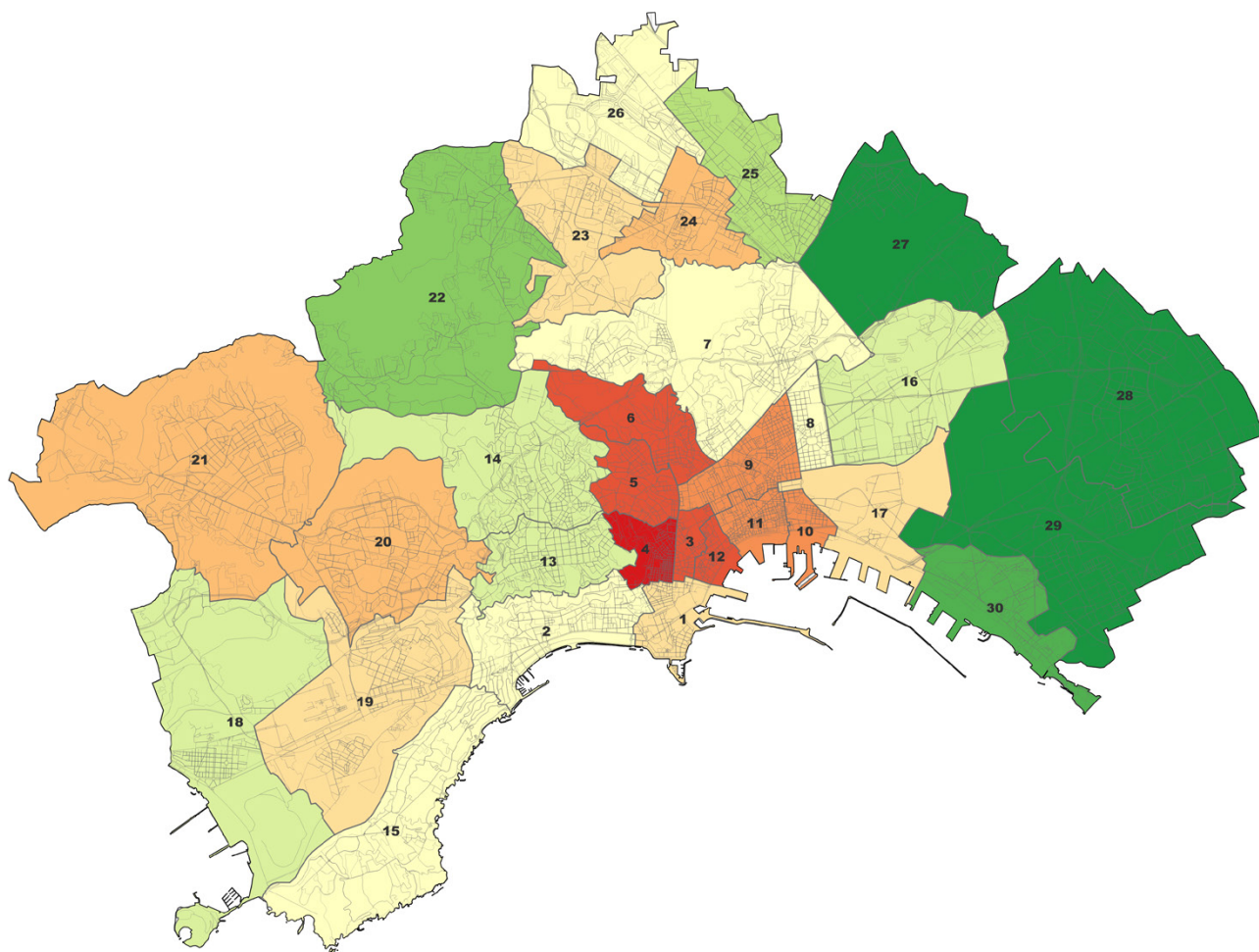
Mobility

M2 – Daily trips outside the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study outside the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	1,2 - 1,4	
1	1,4 - 1,5	
2	1,5 - 1,7	
3	1,7 - 1,8	
4	1,8 - 2,0	
5	2,0 - 2,2	
6	2,2 - 2,3	
7	2,3 - 2,5	
8	2,5 - 2,6	
9	2,6 - 2,8	
10	2,8 - 5,0	



NAPOLI – Quartieri | Neighborhoods

Mobilità

M2 – Mobilità quotidiana fuori dal comune

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio fuori dal comune e la popolazione residente di età fino a 64 anni.

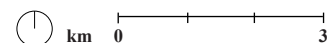
Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

Mobility

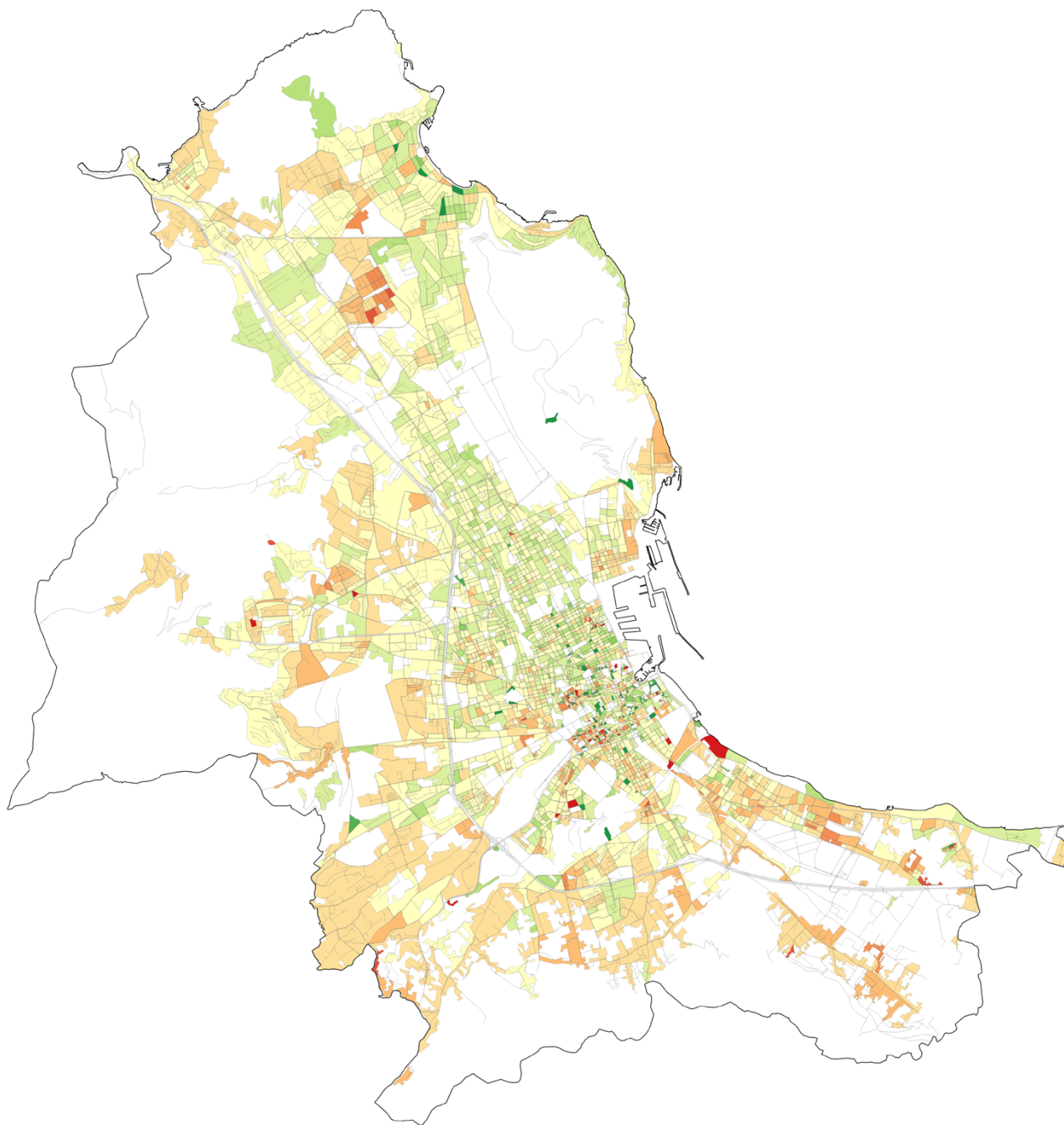
M2 – Daily trips outside the municipality

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work or study outside the municipality and the resident population aged up to 64 years.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.



Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	2,5 - 2,9	
1	2,9 - 3,4	
2	3,4 - 3,9	
3	3,9 - 4,4	
4	4,4 - 4,9	
5	4,9 - 5,4	
6	5,4 - 5,9	
7	5,9 - 6,4	
8	6,4 - 6,8	
9	6,8 - 7,3	
10	7,3 - 9,9	



PALERMO

Mobilità

M3 – Spostamenti quotidiani per motivi di lavoro

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro e il totale di popolazione residente che si sposta giornalmente per recarsi al luogo di lavoro o di studio.

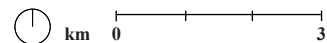
Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

Mobility

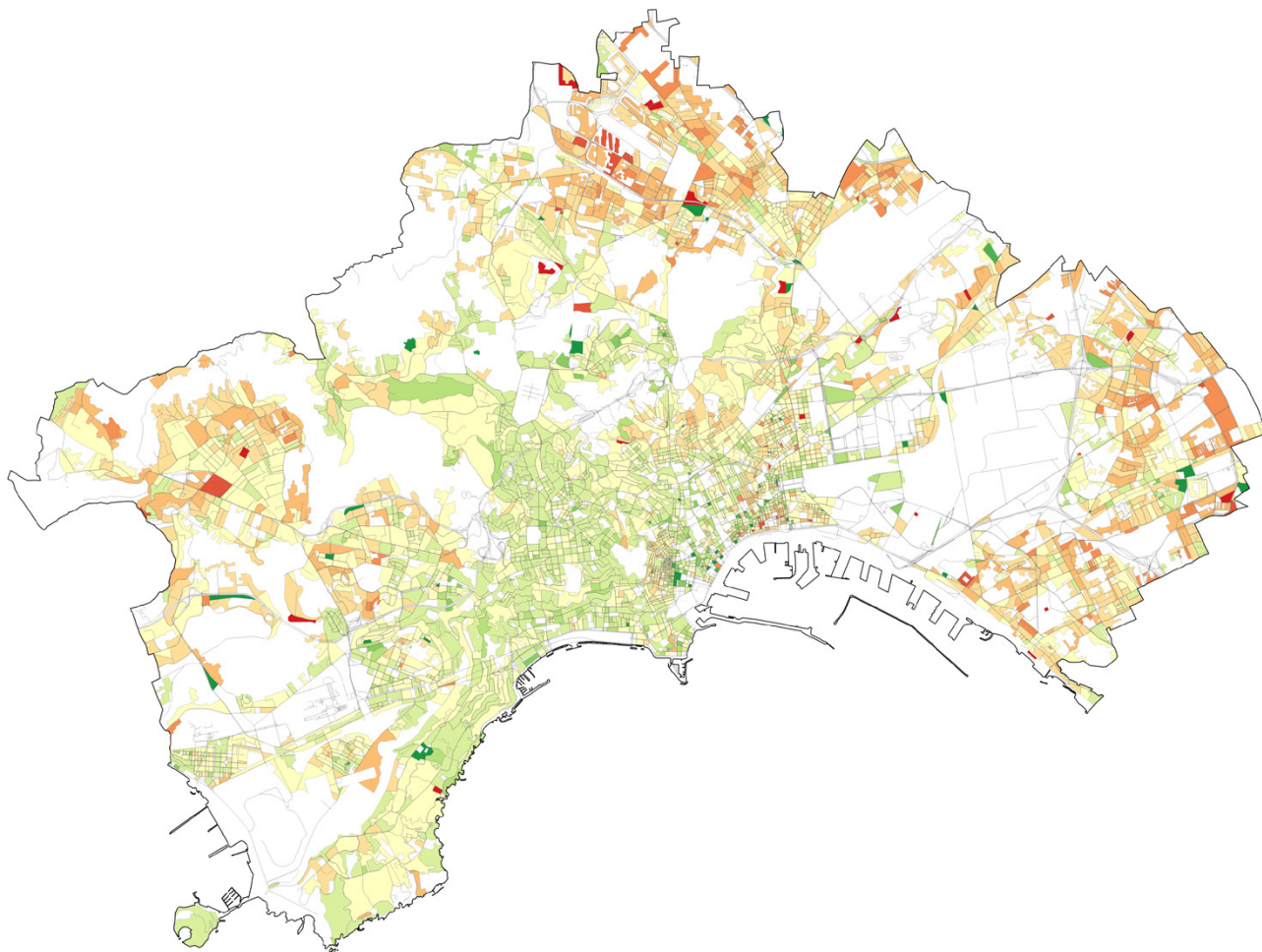
M3 – Daily trips for work

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work and the total resident population that travels daily to their place of work or study.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.



Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	0,0 - 26,2	■
1	26,2 - 33,6	■
2	33,6 - 41,0	■
3	41,0 - 48,4	■
4	48,4 - 55,7	■
5	55,7 - 63,1	■
6	63,1 - 70,5	■
7	70,5 - 77,9	■
8	77,9 - 85,2	■
9	85,2 - 92,6	■
10	92,6 - 100,0	■



NAPOLI

Mobilità

M3 – Spostamenti quotidiani per motivi di lavoro

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro e il totale di popolazione residente che si sposta giornalmente per recarsi al luogo di lavoro o di studio.

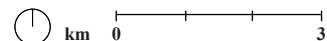
Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

Mobility

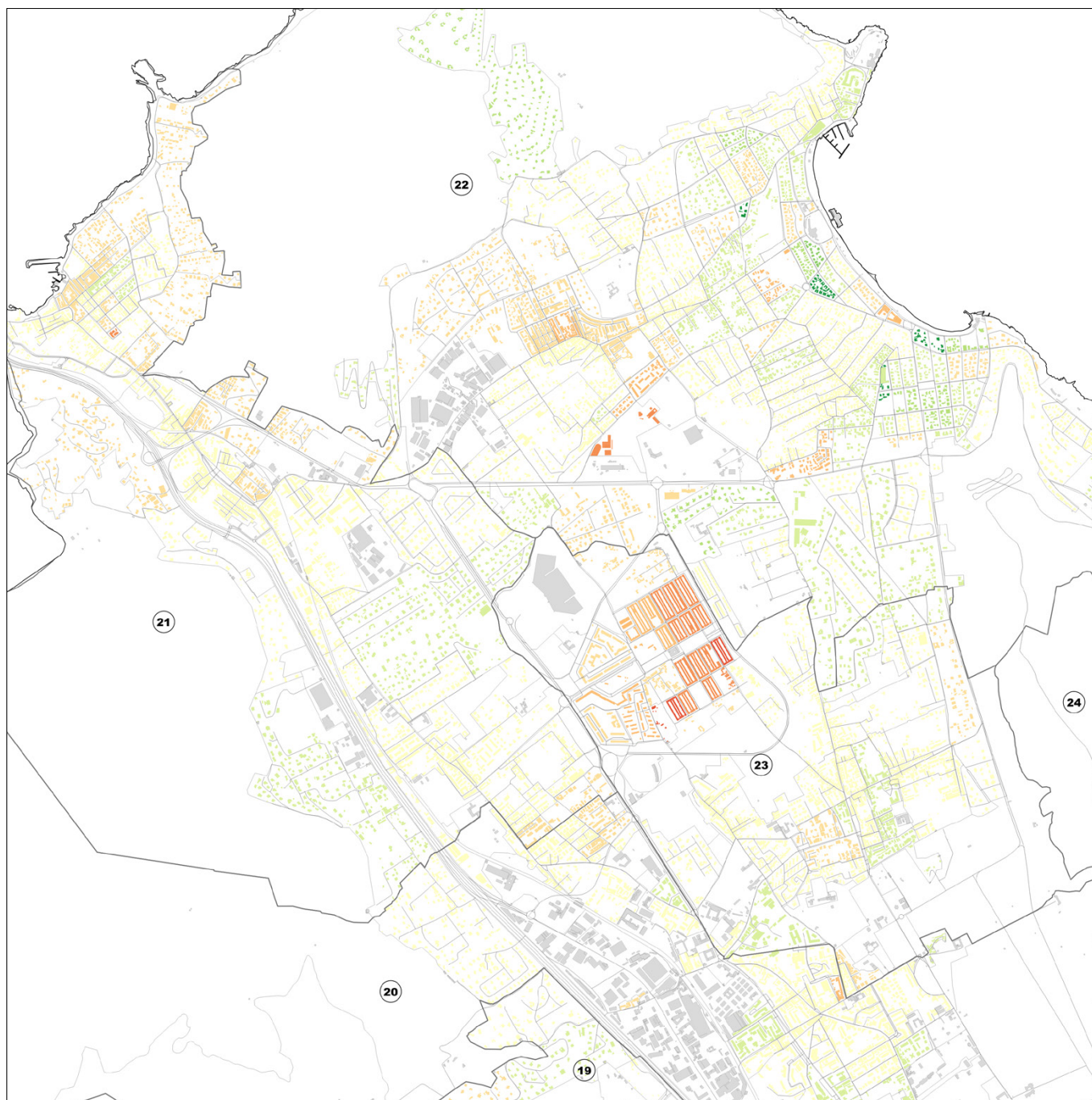
M3 – Daily trips for work

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work and the total resident population that travels daily to their place of work or study.

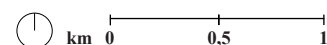
Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.



Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	0,0 - 18,7	
1	18,7 - 26,8	
2	26,8 - 34,9	
3	34,9 - 43,1	
4	43,1 - 51,2	
5	51,2 - 59,3	
6	59,3 - 67,5	
7	67,5 - 75,6	
8	75,6 - 83,7	
9	83,7 - 91,9	
10	91,9 - 100,0	



PALERMO – Area 1



Mobilità

M3 – Spostamenti quotidiani per motivi di lavoro

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro e il totale di popolazione residente che si sposta giornalmente per recarsi al luogo di lavoro o di studio.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

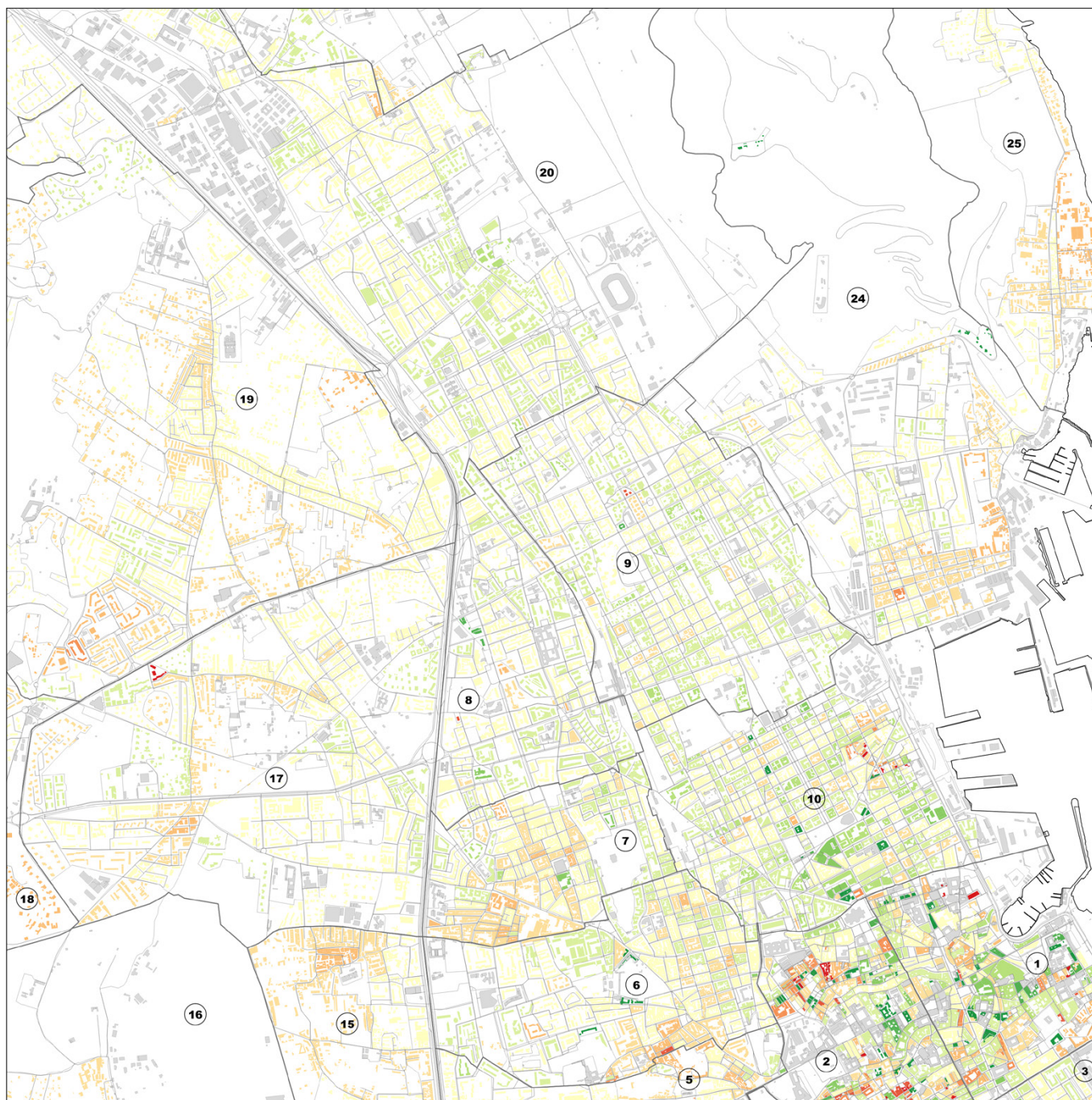
Mobility

M3 – Daily trips for work

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work and the total resident population that travels daily to their place of work or study.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	0,0 - 26,2	
1	26,2 - 33,6	
2	33,6 - 41,0	
3	41,0 - 48,4	
4	48,4 - 55,7	
5	55,7 - 63,1	
6	63,1 - 70,5	
7	70,5 - 77,9	
8	77,9 - 85,2	
9	85,2 - 92,6	
10	92,6 - 100,0	



PALERMO – Area 2



Mobilità

M3 – Spostamenti quotidiani per motivi di lavoro

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro e il totale di popolazione residente che si sposta giornalmente per recarsi al luogo di lavoro o di studio.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

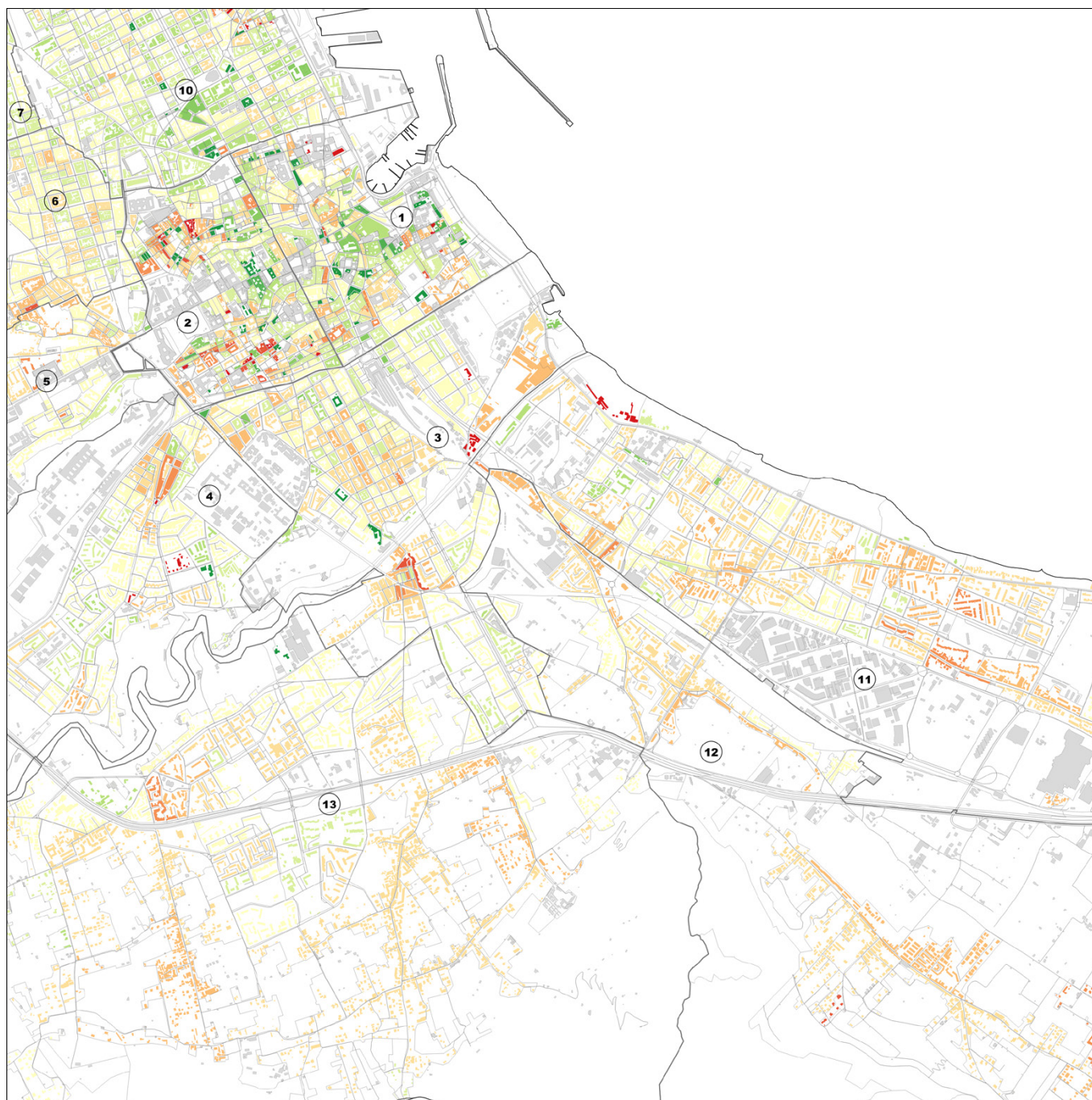
Mobility

M3 – Daily trips for work

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work and the total resident population that travels daily to their place of work or study.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	0,0 - 26,2	
1	26,2 - 33,6	
2	33,6 - 41,0	
3	41,0 - 48,4	
4	48,4 - 55,7	
5	55,7 - 63,1	
6	63,1 - 70,5	
7	70,5 - 77,9	
8	77,9 - 85,2	
9	85,2 - 92,6	
10	92,6 - 100,0	



PALERMO – Area 3



Mobilità

M3 – Spostamenti quotidiani per motivi di lavoro

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro e il totale di popolazione residente che si sposta giornalmente per recarsi al luogo di lavoro o di studio.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

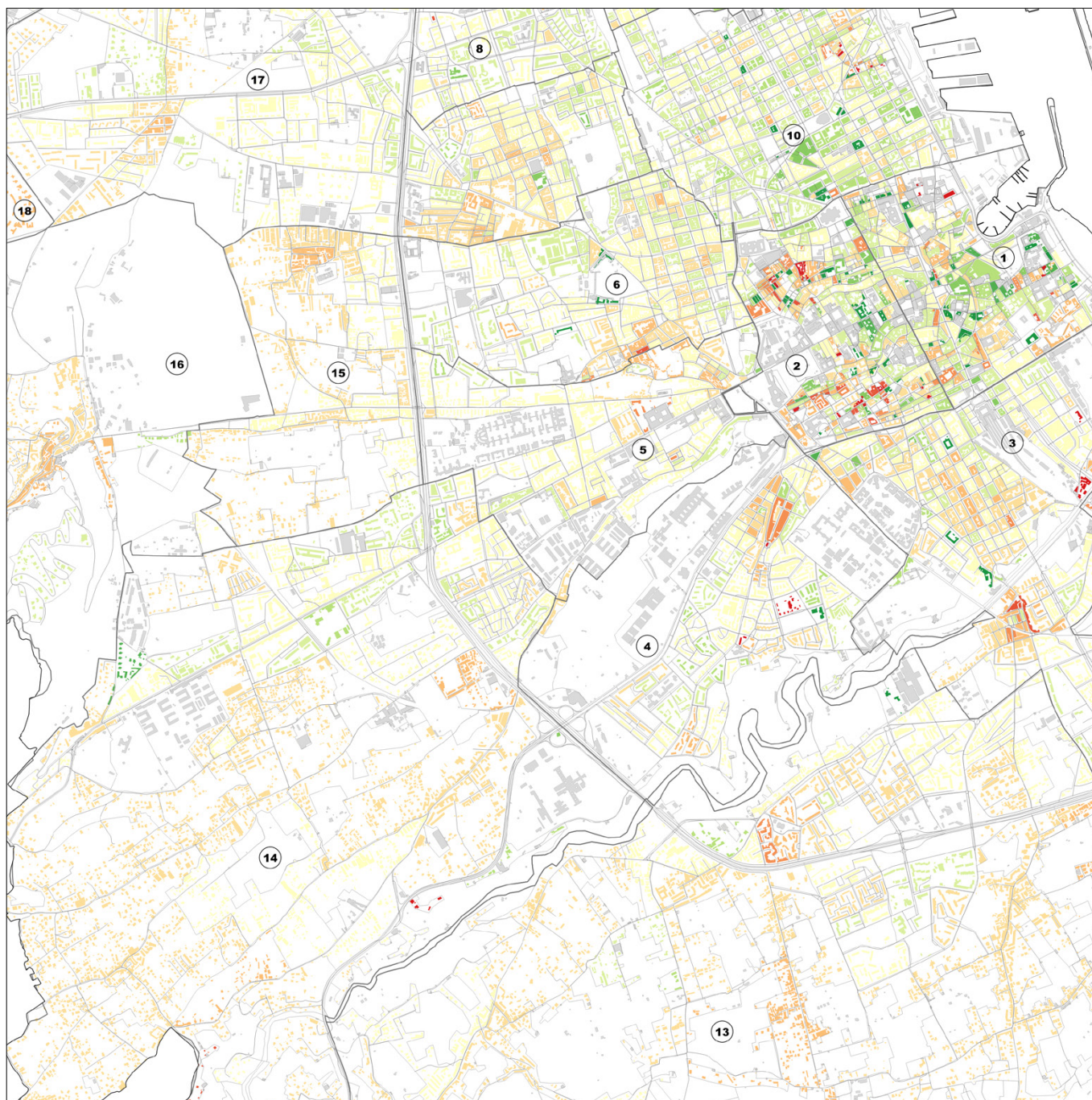
Mobility

M3 – Daily trips for work

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work and the total resident population that travels daily to their place of work or study.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	0,0 - 26,2	
1	26,2 - 33,6	
2	33,6 - 41,0	
3	41,0 - 48,4	
4	48,4 - 55,7	
5	55,7 - 63,1	
6	63,1 - 70,5	
7	70,5 - 77,9	
8	77,9 - 85,2	
9	85,2 - 92,6	
10	92,6 - 100,0	



PALERMO – Area 4



Mobilità

M3 – Spostamenti quotidiani per motivi di lavoro

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro e il totale di popolazione residente che si sposta giornalmente per recarsi al luogo di lavoro o di studio.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

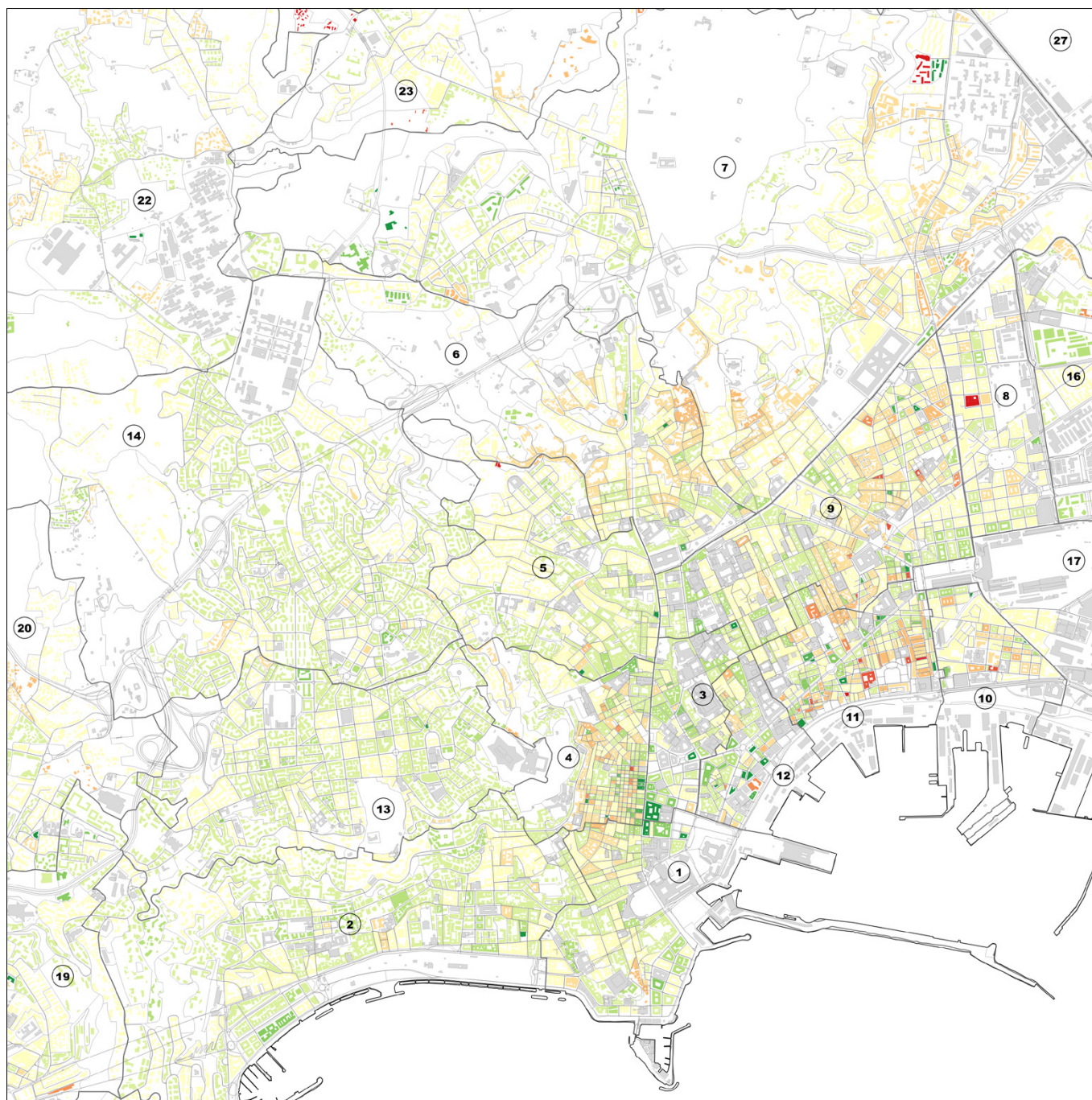
Mobility

M3 – Daily trips for work

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work and the total resident population that travels daily to their place of work or study.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage
0	0,0 - 26,2
1	26,2 - 33,6
2	33,6 - 41,0
3	41,0 - 48,4
4	48,4 - 55,7
5	55,7 - 63,1
6	63,1 - 70,5
7	70,5 - 77,9
8	77,9 - 85,2
9	85,2 - 92,6
10	92,6 - 100,0



NAPOLI – Area 1

Mobilità

M3 – Spostamenti quotidiani per motivi di lavoro

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro e il totale di popolazione residente che si sposta giornalmente per recarsi al luogo di lavoro o di studio.

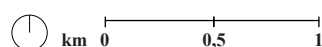
Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

Mobility

M3 – Daily trips for work

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work and the total resident population that travels daily to their place of work or study.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.



Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage
0	0,0 - 18,7
1	18,7 - 26,8
2	26,8 - 34,9
3	34,9 - 43,1
4	43,1 - 51,2
5	51,2 - 59,3
6	59,3 - 67,5
7	67,5 - 75,6
8	75,6 - 83,7
9	83,7 - 91,9
10	91,9 - 100,0



NAPOLI – Area 2



Mobilità

M3 – Spostamenti quotidiani per motivi di lavoro

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro e il totale di popolazione residente che si sposta giornalmente per recarsi al luogo di lavoro o di studio.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

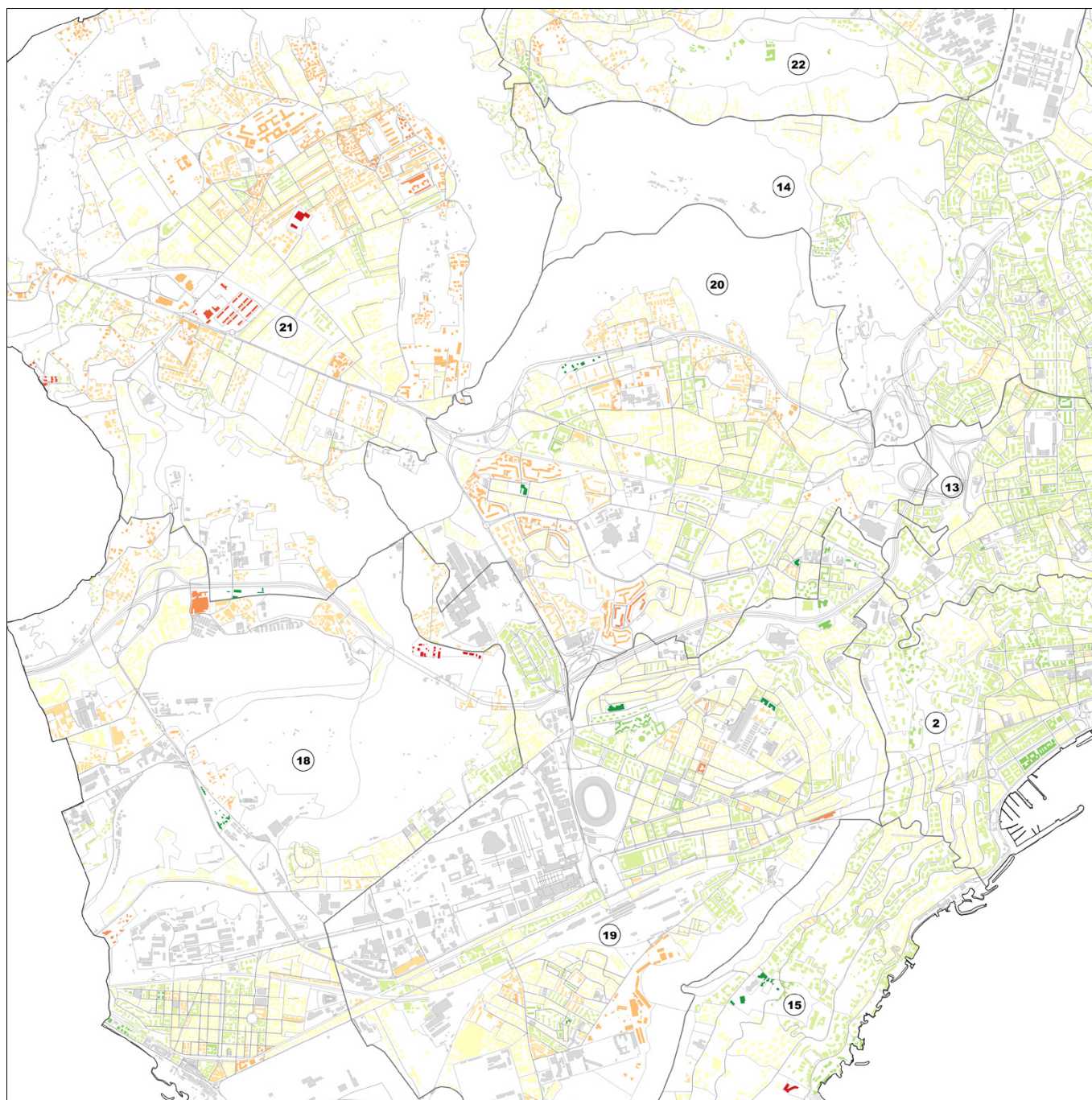
Mobility

M3 – Daily trips for work

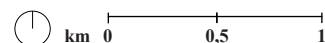
Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work and the total resident population that travels daily to their place of work or study.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage
0	0,0 - 18,7
1	18,7 - 26,8
2	26,8 - 34,9
3	34,9 - 43,1
4	43,1 - 51,2
5	51,2 - 59,3
6	59,3 - 67,5
7	67,5 - 75,6
8	75,6 - 83,7
9	83,7 - 91,9
10	91,9 - 100,0



NAPOLI – Area 3



Mobilità

M3 – Spostamenti quotidiani per motivi di lavoro

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro e il totale di popolazione residente che si sposta giornalmente per recarsi al luogo di lavoro o di studio.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

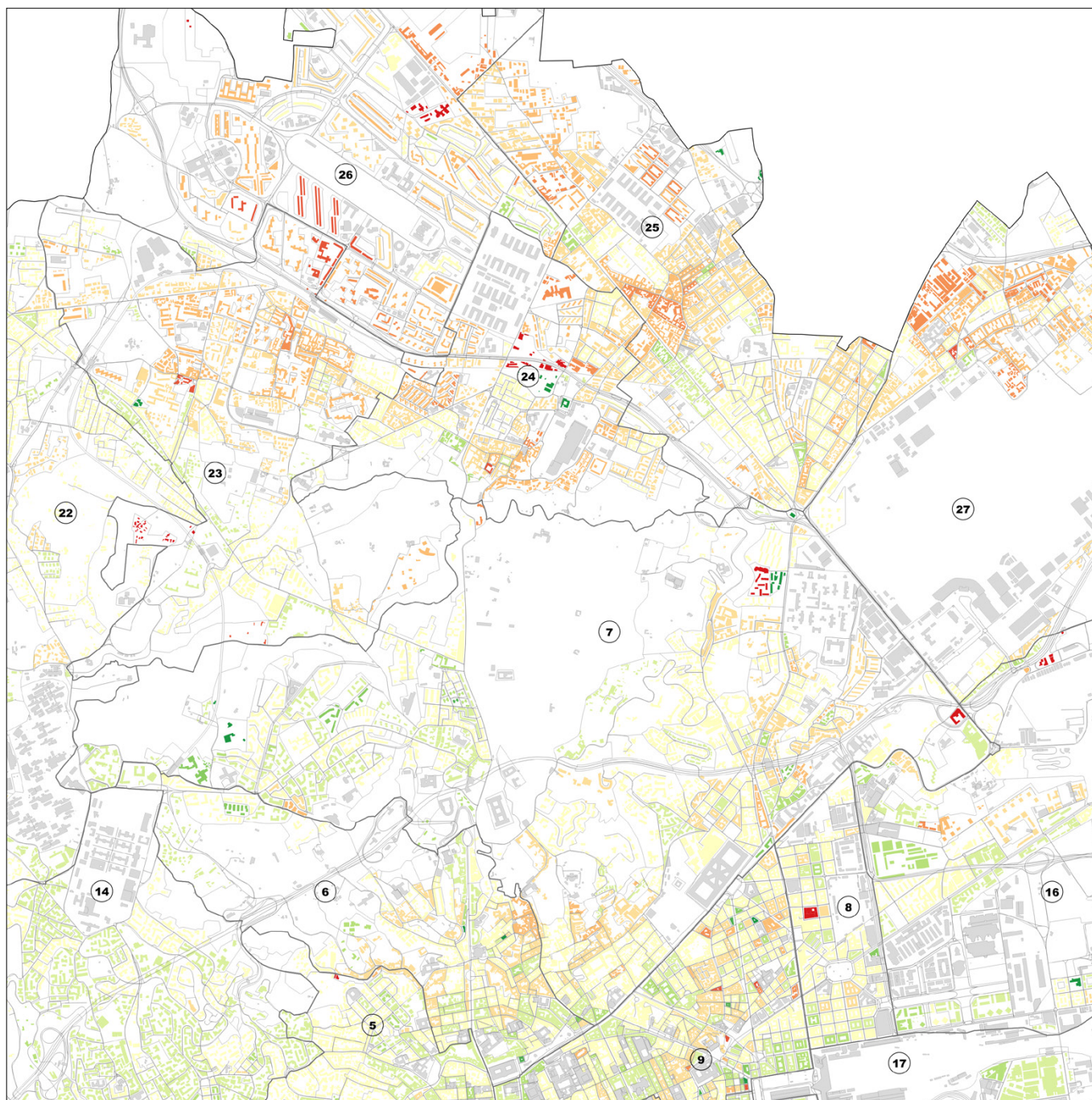
Mobility

M3 – Daily trips for work

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work and the total resident population that travels daily to their place of work or study.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage
0	0,0 - 18,7
1	18,7 - 26,8
2	26,8 - 34,9
3	34,9 - 43,1
4	43,1 - 51,2
5	51,2 - 59,3
6	59,3 - 67,5
7	67,5 - 75,6
8	75,6 - 83,7
9	83,7 - 91,9
10	91,9 - 100,0



NAPOLI – Area 4



Mobilità

M3 – Spostamenti quotidiani per motivi di lavoro

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro e il totale di popolazione residente che si sposta giornalmente per recarsi al luogo di lavoro o di studio.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

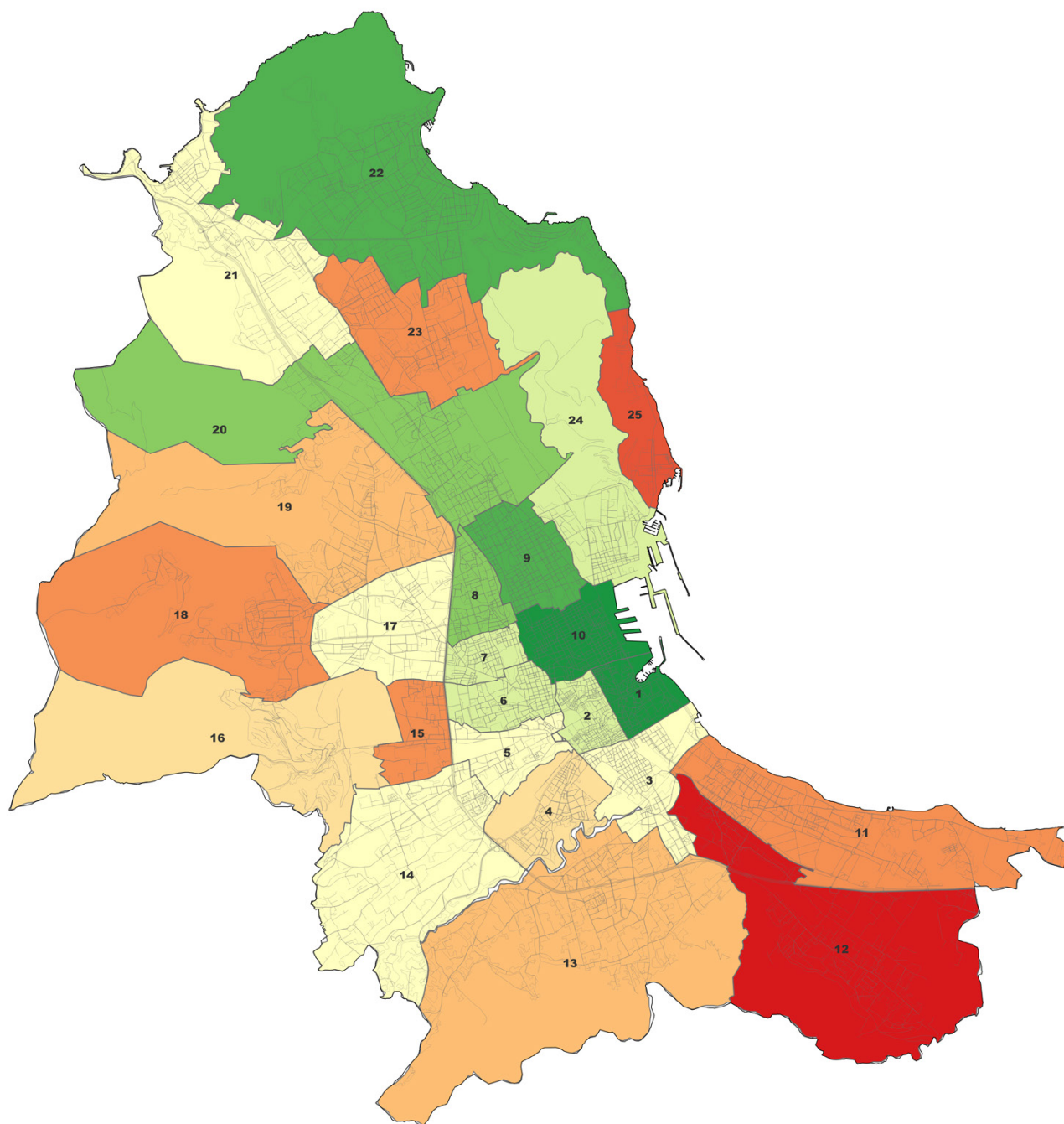
Mobility

M3 – Daily trips for work

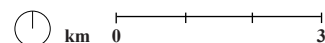
Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work and the total resident population that travels daily to their place of work or study.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage
0	0,0 - 18,7
1	18,7 - 26,8
2	26,8 - 34,9
3	34,9 - 43,1
4	43,1 - 51,2
5	51,2 - 59,3
6	59,3 - 67,5
7	67,5 - 75,6
8	75,6 - 83,7
9	83,7 - 91,9
10	91,9 - 100,0



PALERMO – Quartieri | Neighborhoods



Mobilità

M3 – Spostamenti quotidiani per motivi di lavoro

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro e il totale di popolazione residente che si sposta giornalmente per recarsi al luogo di lavoro o di studio.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

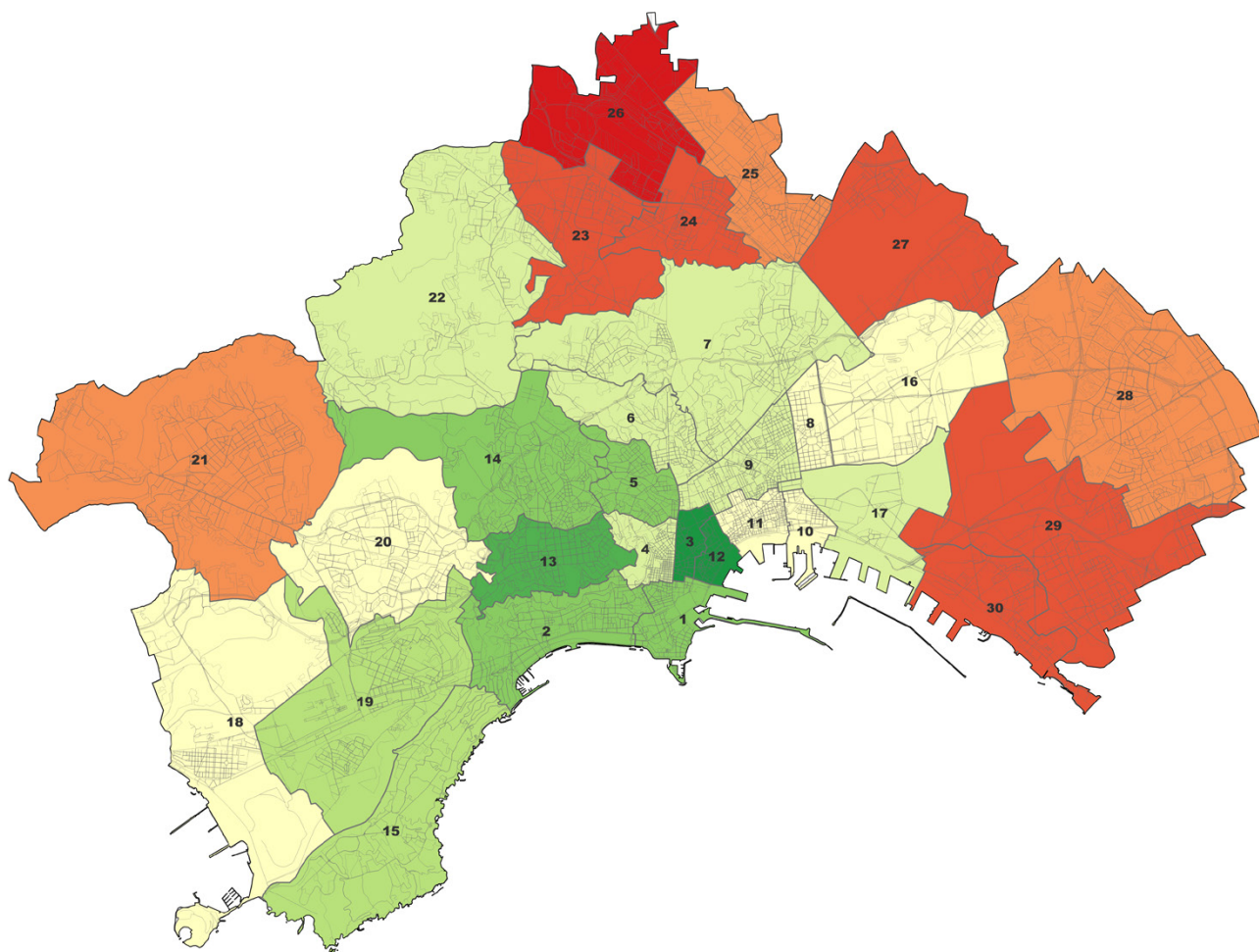
Mobility

M3 – Daily trips for work

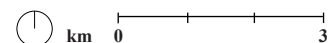
Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work and the total resident population that travels daily to their place of work or study.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage
0	50,9 - 52,3
1	52,3 - 53,6
2	53,6 - 54,8
3	54,8 - 56,0
4	56,0 - 57,2
5	57,2 - 58,5
6	58,5 - 59,7
7	59,7 - 60,9
8	60,9 - 62,2
9	62,2 - 63,4
10	63,4 - 64,6



NAPOLI – Quartieri | Neighborhoods



Mobilità

M3 – Spostamenti quotidiani per motivi di lavoro

Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro e il totale di popolazione residente che si sposta giornalmente per recarsi al luogo di lavoro o di studio.

Dati: Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni, ISTAT 2011.

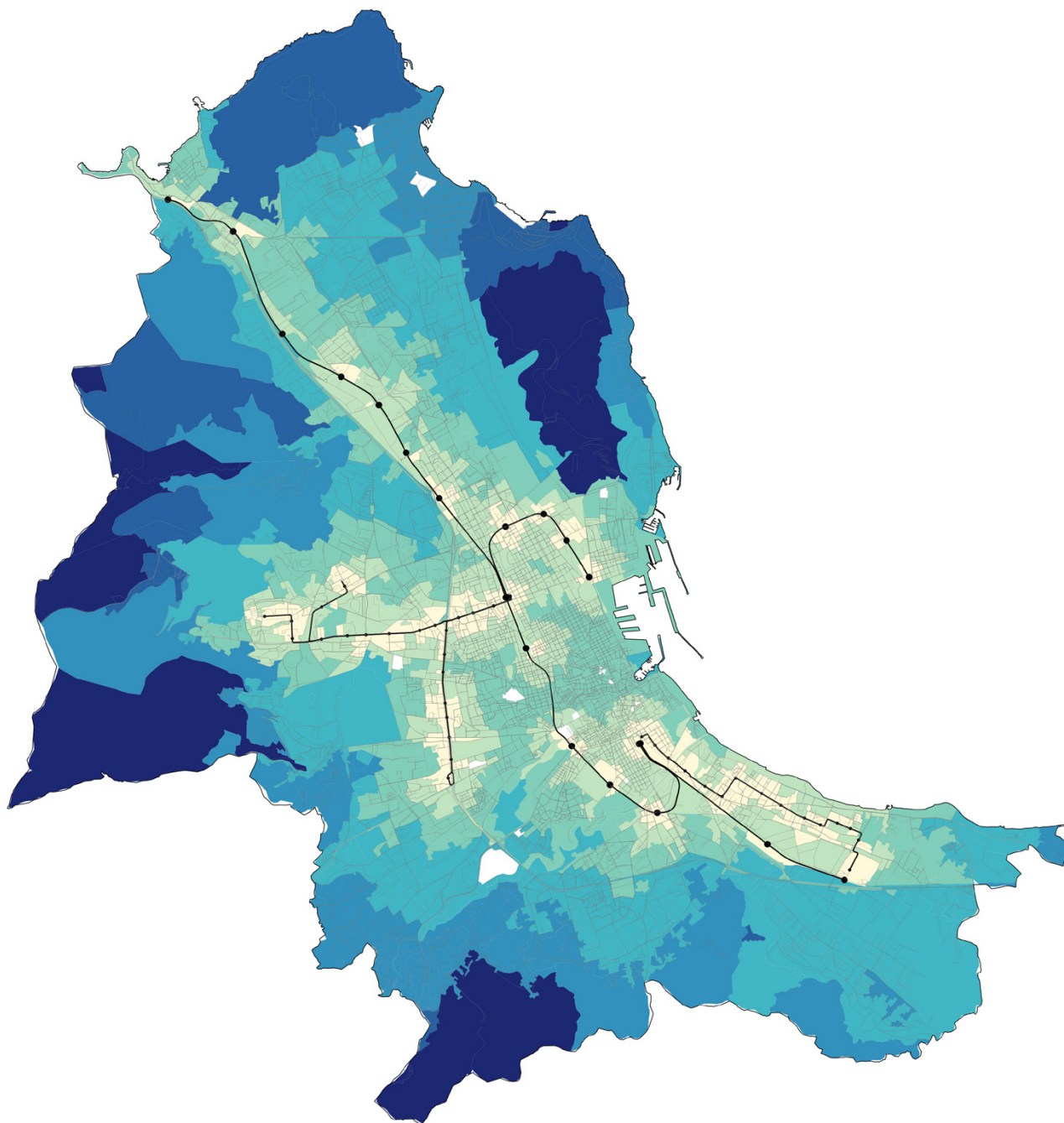
Mobility

M3 – Daily trips for work

Percentage ratio between the resident population that travels daily from their usual residence to their place of work and the total resident population that travels daily to their place of work or study.

Data: Permanent census of population and housing, ISTAT 2011.

Valore normalizzato / Normalized Value	Percentuale Percentage	
0	45,4 - 47,2	
1	47,2 - 49,0	
2	49,0 - 50,8	
3	50,8 - 52,6	
4	52,6 - 54,4	
5	54,4 - 56,2	
6	56,2 - 58,0	
7	58,0 - 59,8	
8	59,8 - 61,6	
9	61,6 - 63,4	
10	63,4 - 65,8	



PALERMO – Dati di riferimento | Source data

Mobilità

M4 – Accessibilità alla rete ferrotranviaria

Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario al 2025.

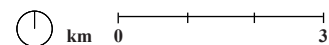
Base stradale: OpenStreetMap.

Mobility

M4 – Accessibility to the rail network

Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.

Street base: OpenStreetMap.

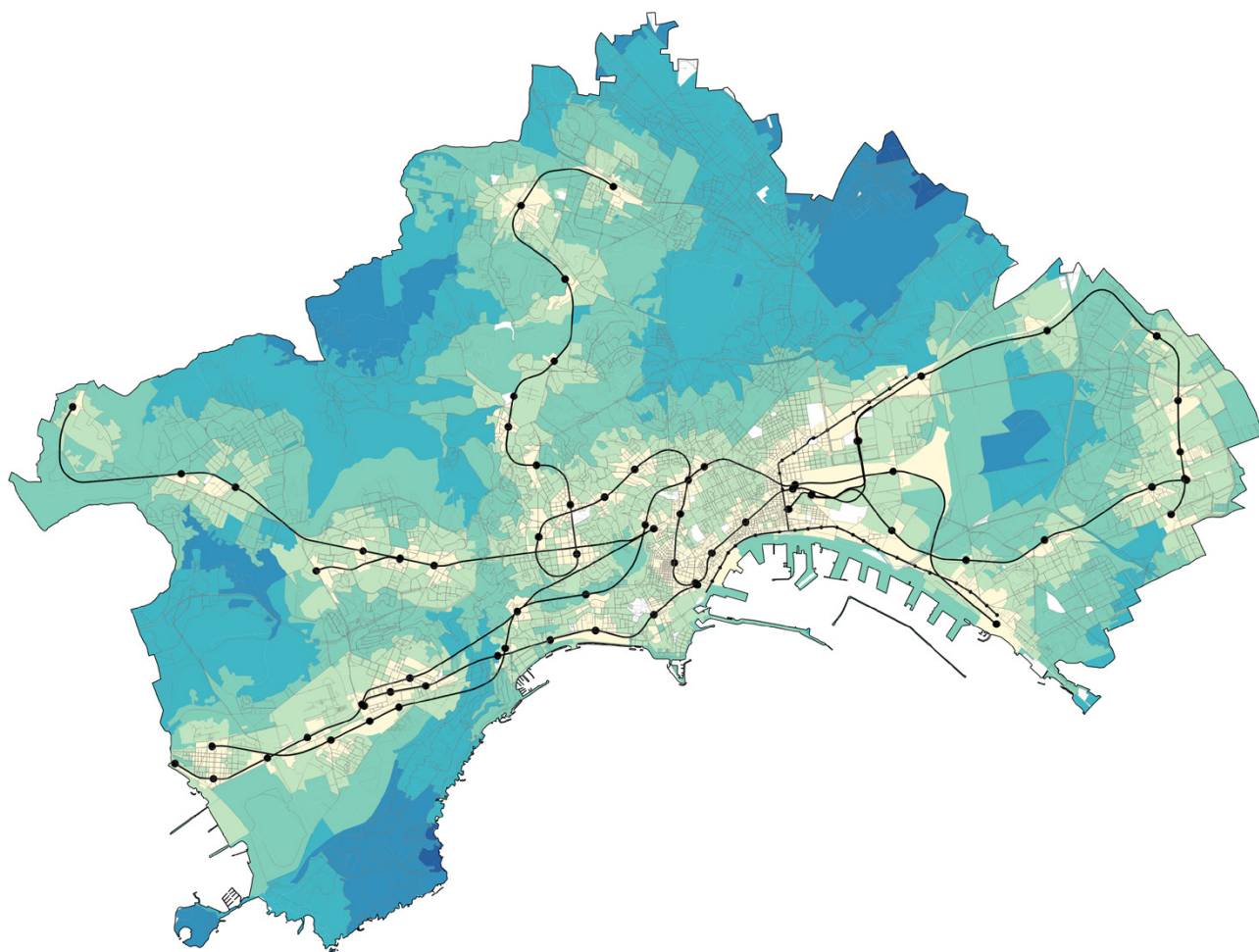


Minuti
Minutes

< 7
7 - 15
15 - 30
30 - 60
60 - 90
90 - 120
> 120

Linea/Line
Stazione/Station





NAPOLI – Dati di riferimento | Source data

Mobilità

M4 – Accessibilità alla rete ferrotranviaria

Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario al 2025.

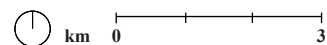
Base stradale: OpenStreetMap.

Mobility

M4 – Accessibility to the rail network

Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.

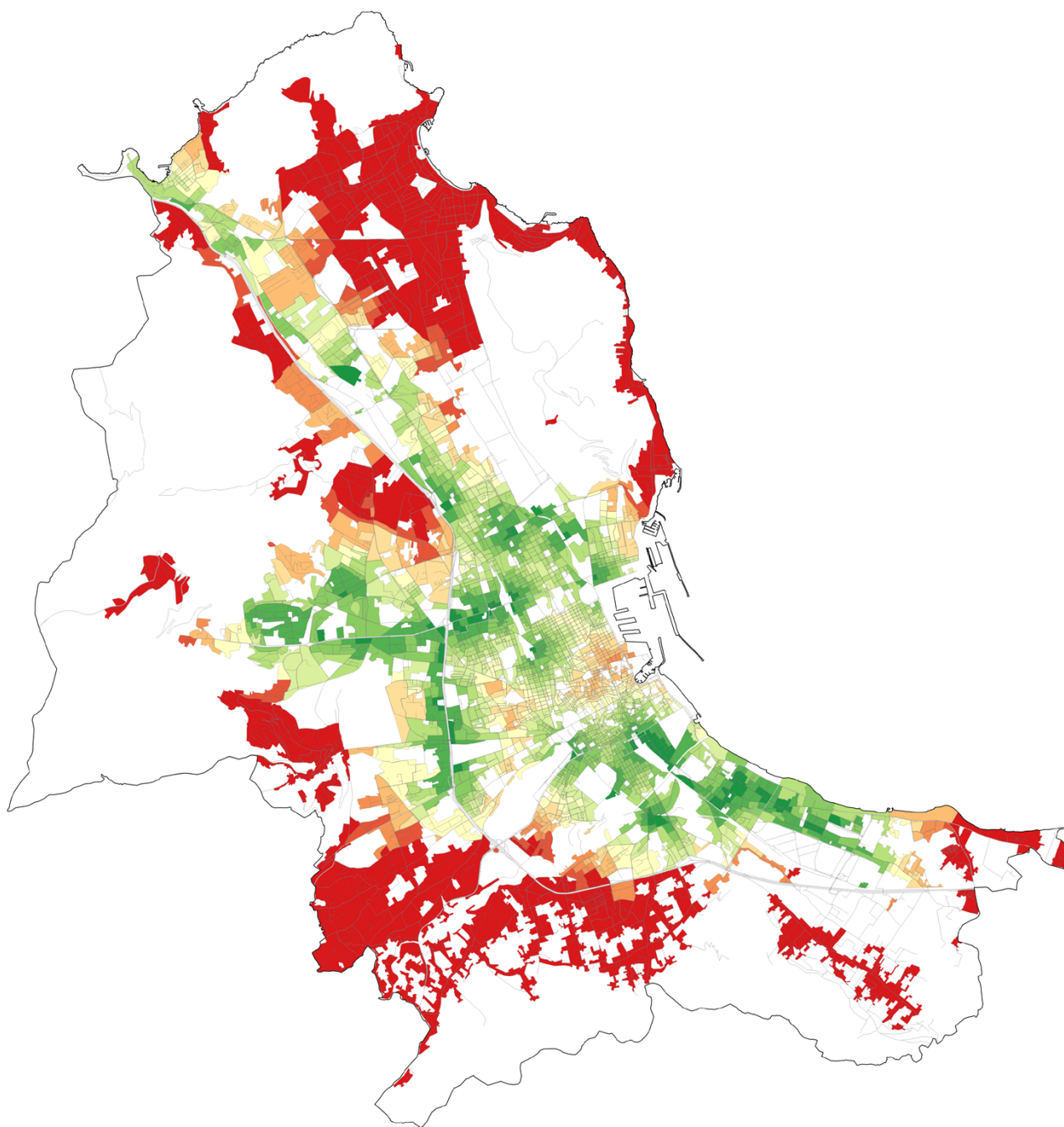
Street base: OpenStreetMap.



Minuti
Minutes

< 7
7 - 15
15 - 30
30 - 60
60 - 90
90 - 120
> 120

Linea/Line
Stazione/Station



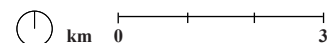
PALERMO

Mobilità

M4 – Accessibilità alla rete ferrotranviaria

Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario al 2025.

Base stradale: OpenStreetMap.



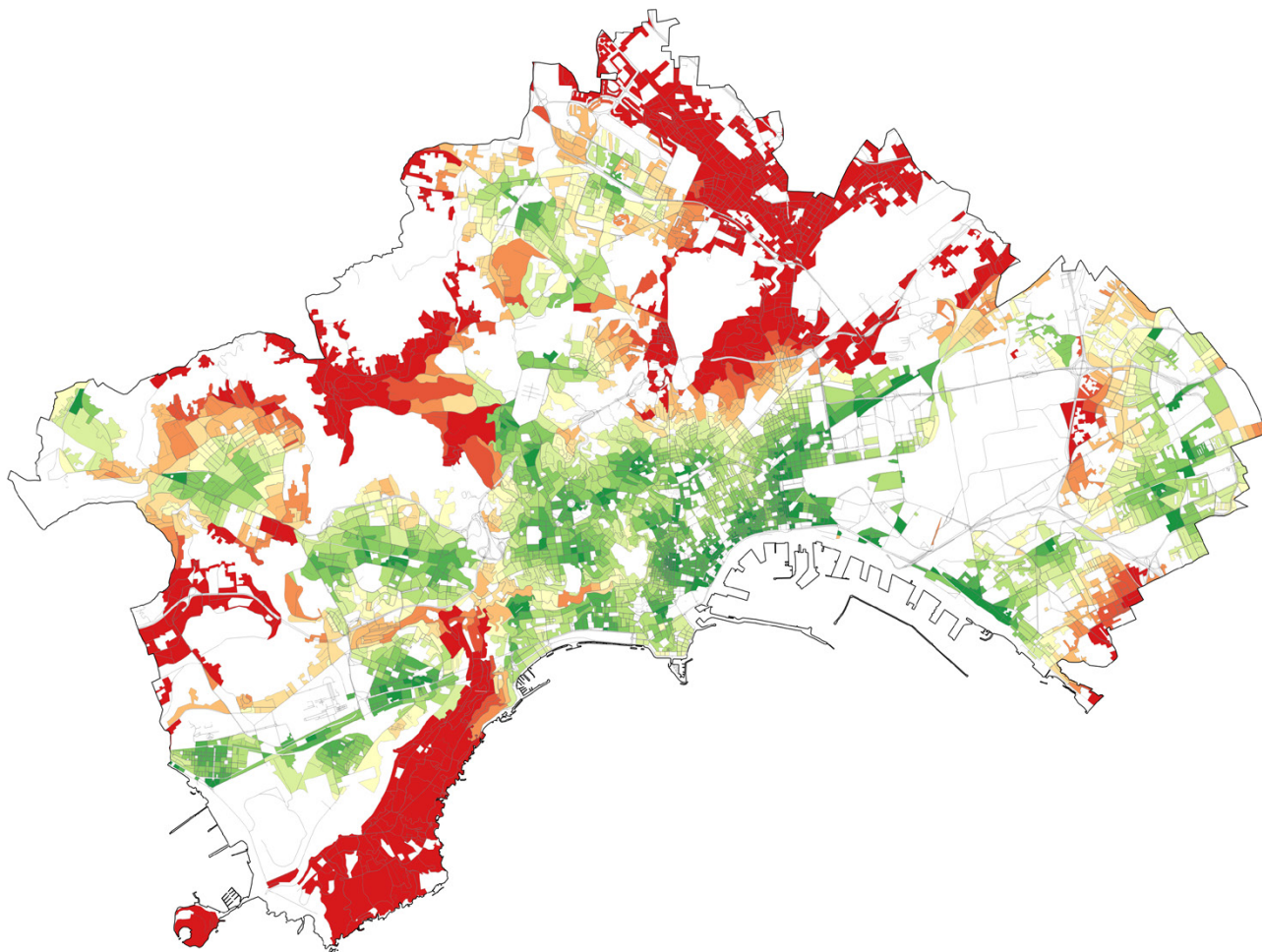
Mobility

M4 – Accessibility to the rail network

Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.

Street base: OpenStreetMap.

Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	34,2 - 145,7	
1	30,8 - 34,2	
2	27,5 - 30,8	
3	24,1 - 27,5	
4	20,7 - 24,1	
5	17,3 - 20,7	
6	13,9 - 17,3	
7	10,6 - 13,9	
8	7,2 - 10,6	
9	3,8 - 7,2	
10	0,4 - 3,8	



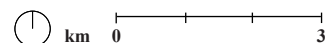
NAPOLI

Mobilità

M4 – Accessibilità alla rete ferrotranviaria

Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario al 2025.

Base stradale: OpenStreetMap.



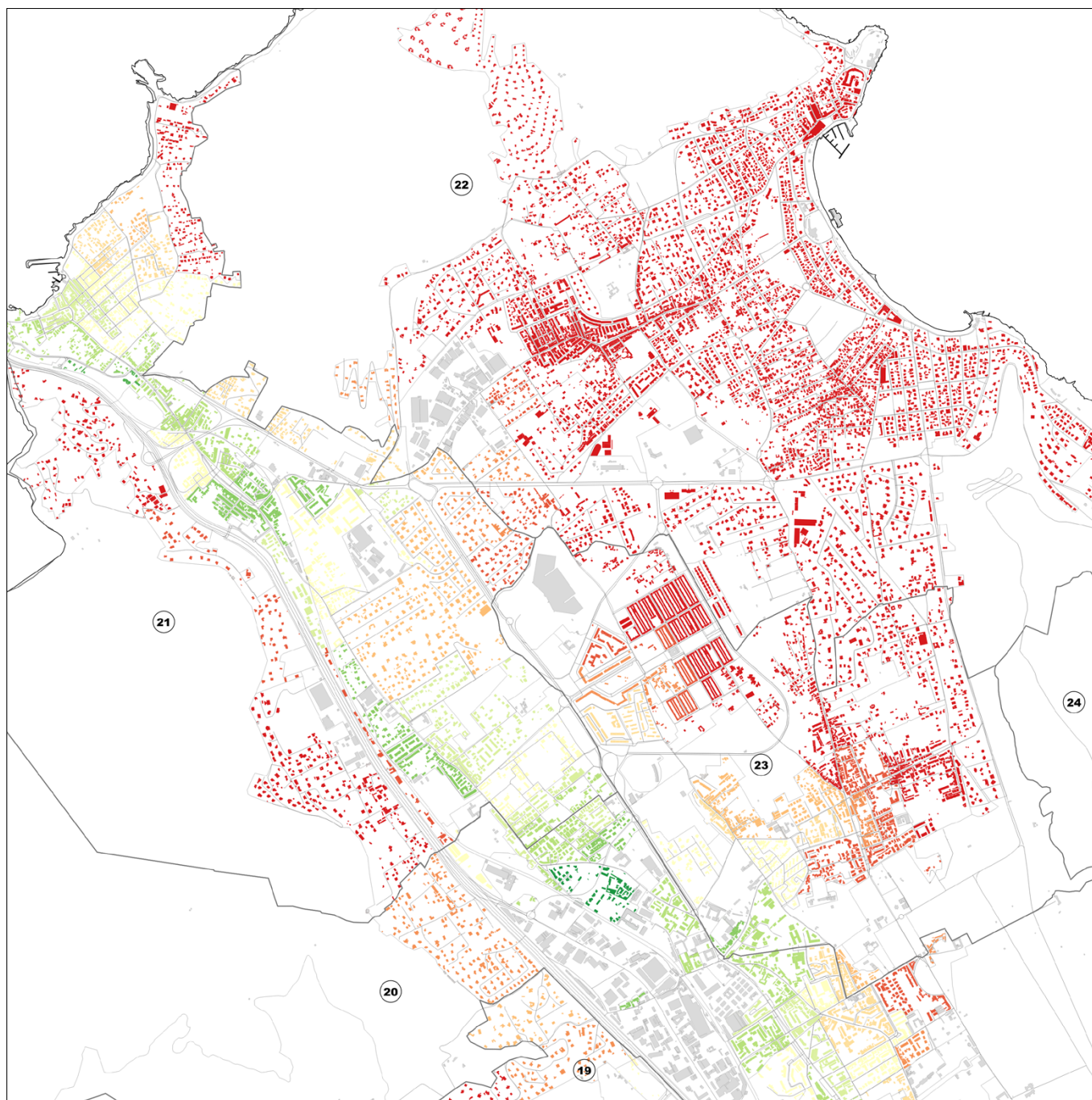
Mobility

M4 – Accessibility to the rail network

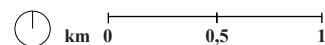
Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.

Street base: OpenStreetMap.

Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	31,4 - 95,2	
1	28,3 - 31,4	
2	25,2 - 28,3	
3	22,1 - 25,2	
4	18,9 - 22,1	
5	15,8 - 18,9	
6	12,7 - 15,8	
7	9,6 - 12,7	
8	6,5 - 9,6	
9	3,4 - 6,5	
10	0,3 - 3,4	



PALERMO – Area 1



Mobilità

M4 – Accessibilità alla rete ferrotranviaria

Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario al 2025.

Base stradale: OpenStreetMap.

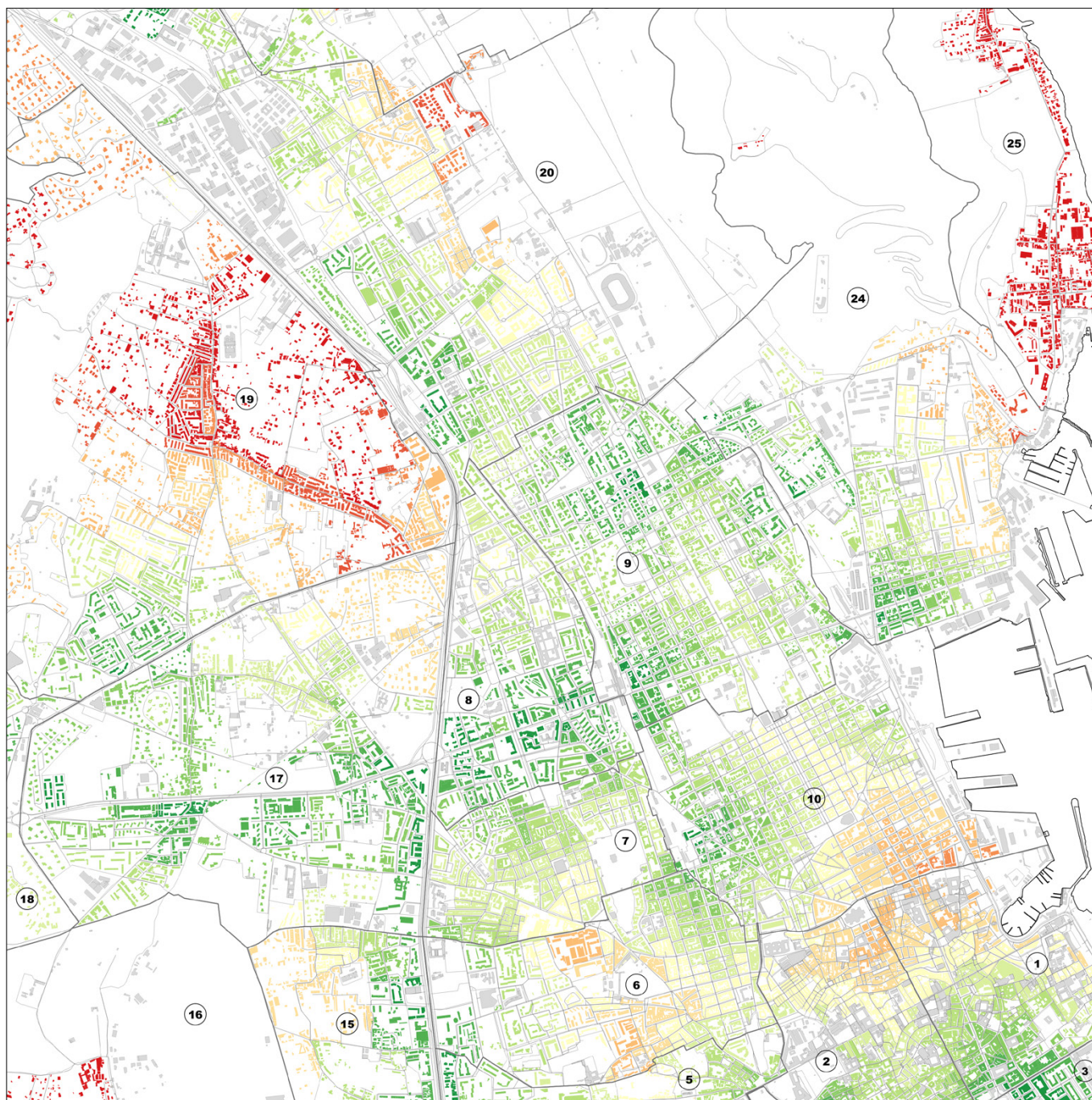
Mobility

M4 – Accessibility to the rail network

Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.

Street base: OpenStreetMap.

Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	34,2 - 145,7	Dark Red
1	30,8 - 34,2	Red
2	27,5 - 30,8	Orange
3	24,1 - 27,5	Light Orange
4	20,7 - 24,1	Yellow
5	17,3 - 20,7	Light Green
6	13,9 - 17,3	Green
7	10,6 - 13,9	Dark Green
8	7,2 - 10,6	Dark Green
9	3,8 - 7,2	Dark Green
10	0,4 - 3,8	Dark Green



PALERMO – Area 2

Mobilità

M4 – Accessibilità alla rete ferrotranviaria

Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario al 2025.

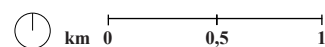
Base stradale: OpenStreetMap.

Mobility

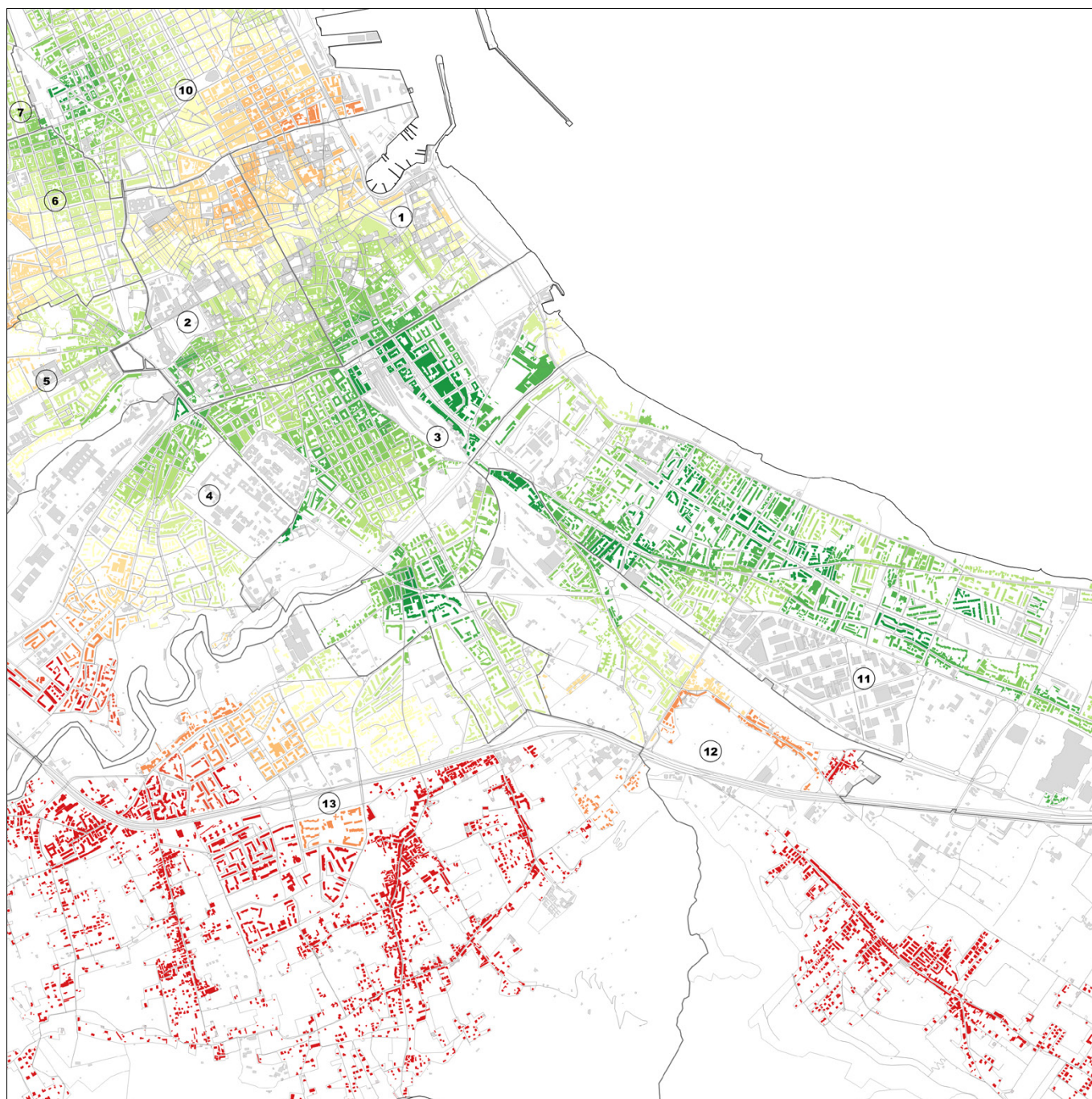
M4 – Accessibility to the rail network

Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.

Street base: OpenStreetMap.



Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	34,2 - 145,7	
1	30,8 - 34,2	
2	27,5 - 30,8	
3	24,1 - 27,5	
4	20,7 - 24,1	
5	17,3 - 20,7	
6	13,9 - 17,3	
7	10,6 - 13,9	
8	7,2 - 10,6	
9	3,8 - 7,2	
10	0,4 - 3,8	



PALERMO – Area 3



Mobilità

M4 – Accessibilità alla rete ferroviaria

Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferroviario al 2025.

Base stradale: OpenStreetMap.

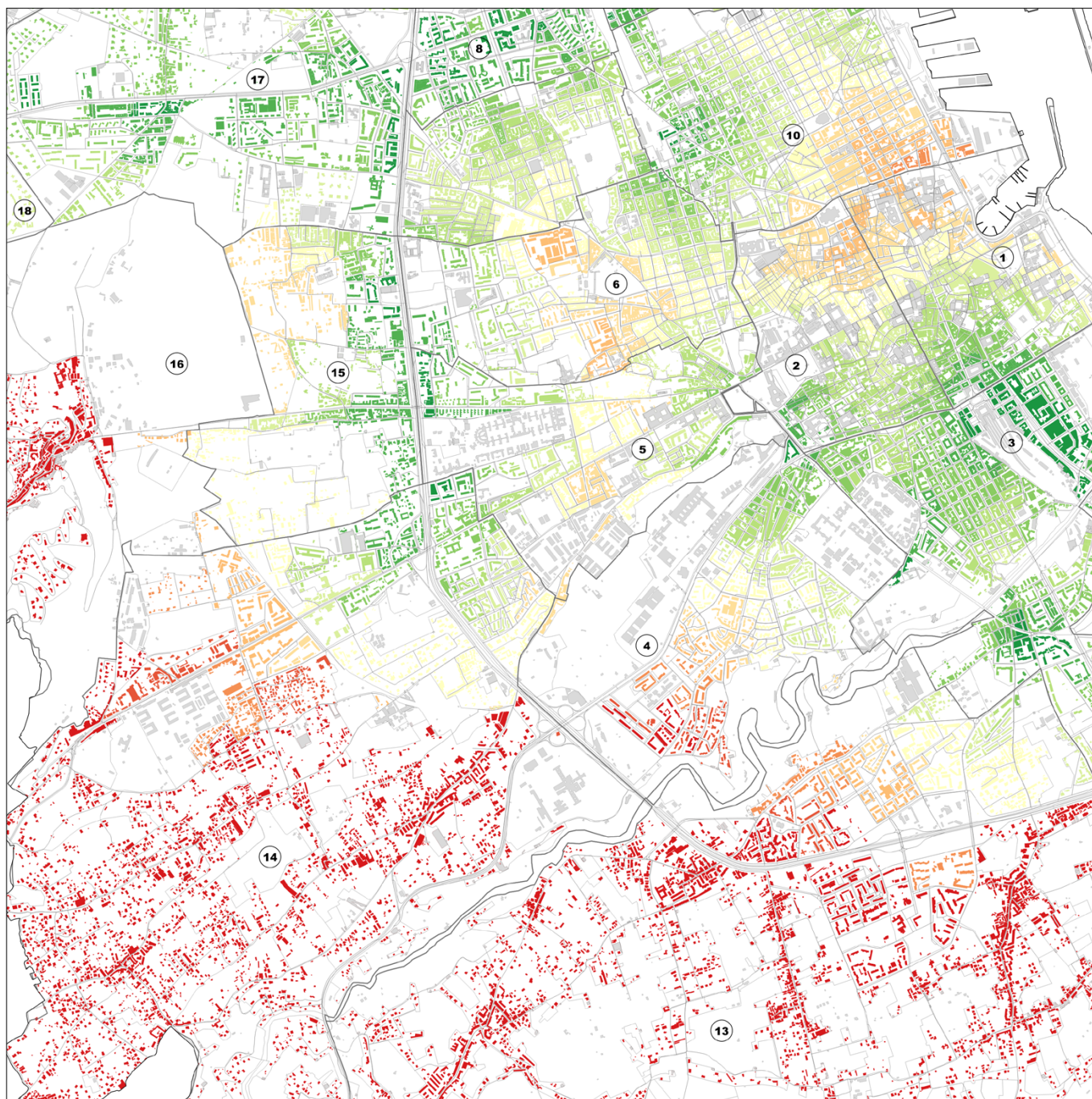
Mobility

M4 – Accessibility to the rail network

Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.

Street base: OpenStreetMap.

Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	34,2 - 145,7	
1	30,8 - 34,2	
2	27,5 - 30,8	
3	24,1 - 27,5	
4	20,7 - 24,1	
5	17,3 - 20,7	
6	13,9 - 17,3	
7	10,6 - 13,9	
8	7,2 - 10,6	
9	3,8 - 7,2	
10	0,4 - 3,8	



PALERMO – Area 4



Mobilità

M4 – Accessibilità alla rete ferrotranviaria

Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario al 2025.

Base stradale: OpenStreetMap.

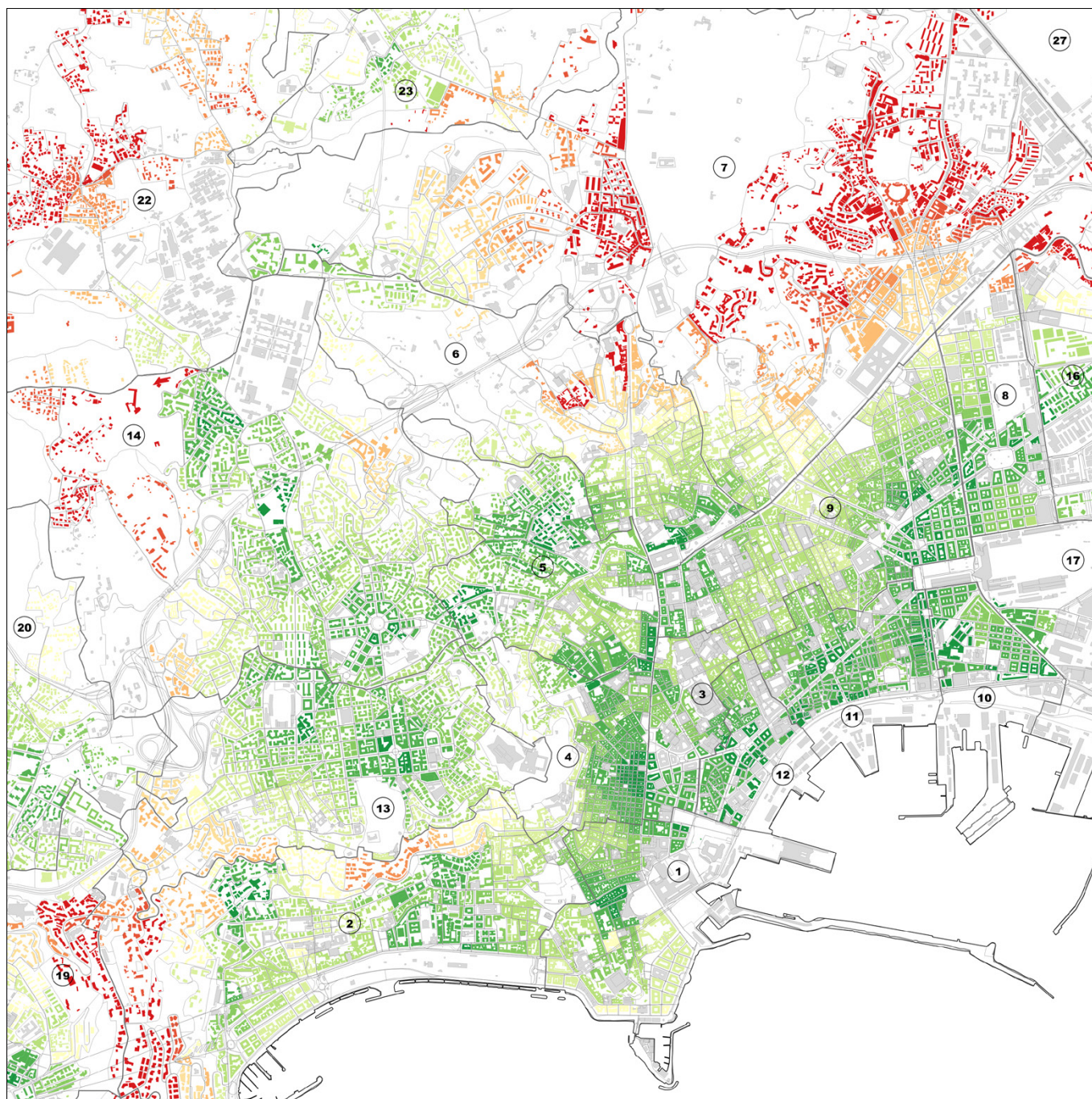
Mobility

M4 – Accessibility to the rail network

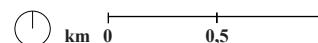
Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.

Street base: OpenStreetMap.

Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	34,2 - 145,7	
1	30,8 - 34,2	
2	27,5 - 30,8	
3	24,1 - 27,5	
4	20,7 - 24,1	
5	17,3 - 20,7	
6	13,9 - 17,3	
7	10,6 - 13,9	
8	7,2 - 10,6	
9	3,8 - 7,2	
10	0,4 - 3,8	



NAPOLI – Area 1



Mobilità

M4 – Accessibilità alla rete ferrotranviaria

Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario al 2025.

Base stradale: OpenStreetMap.

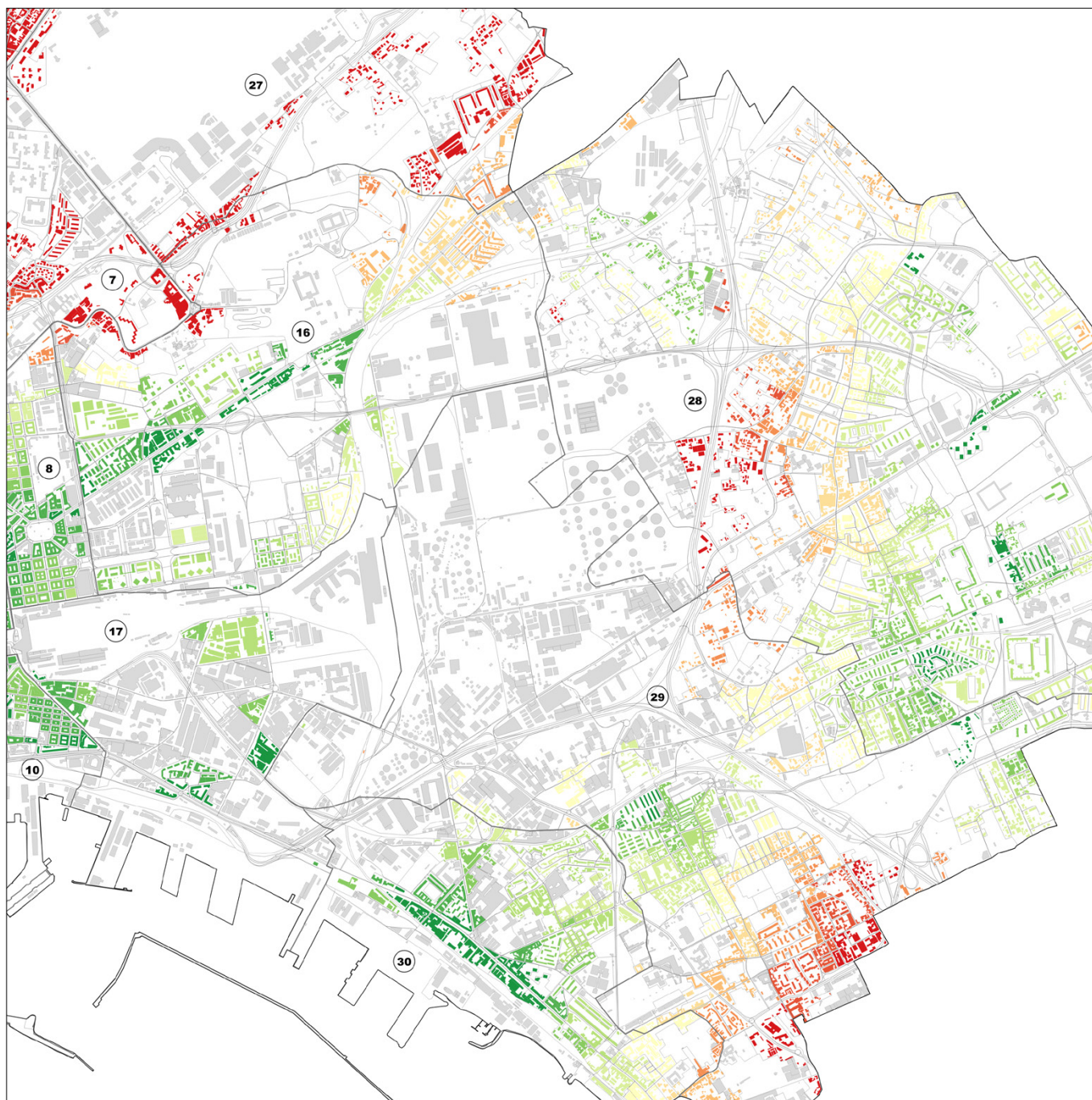
Mobility

M4 – Accessibility to the rail network

Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.

Street base: OpenStreetMap.

Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	31,4 - 95,2	
1	28,3 - 31,4	
2	25,2 - 28,3	
3	22,1 - 25,2	
4	18,9 - 22,1	
5	15,8 - 18,9	
6	12,7 - 15,8	
7	9,6 - 12,7	
8	6,5 - 9,6	
9	3,4 - 6,5	
10	0,3 - 3,4	



NAPOLI – Area 2

Mobilità

M4 – Accessibilità alla rete ferrotranviaria

Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario al 2025.

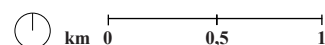
Base stradale: OpenStreetMap.

Mobility

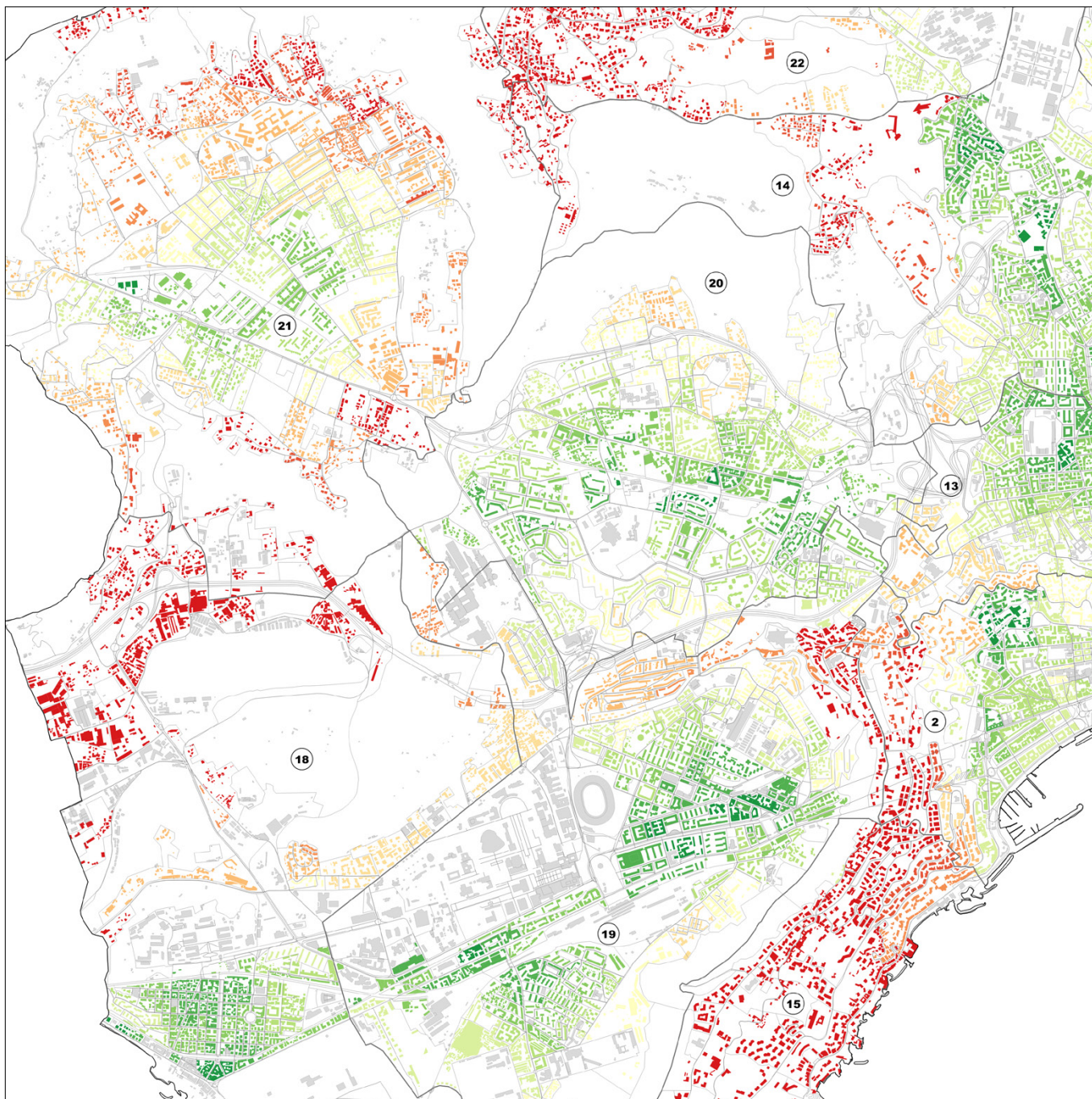
M4 – Accessibility to the rail network

Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.

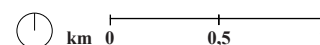
Street base: OpenStreetMap.



Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	31,4 - 95,2	
1	28,3 - 31,4	
2	25,2 - 28,3	
3	22,1 - 25,2	
4	18,9 - 22,1	
5	15,8 - 18,9	
6	12,7 - 15,8	
7	9,6 - 12,7	
8	6,5 - 9,6	
9	3,4 - 6,5	
10	0,3 - 3,4	



NAPOLI – Area 3



Mobilità

M4 – Accessibilità alla rete ferroviaria

Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferroviario al 2025.

Base stradale: OpenStreetMap.

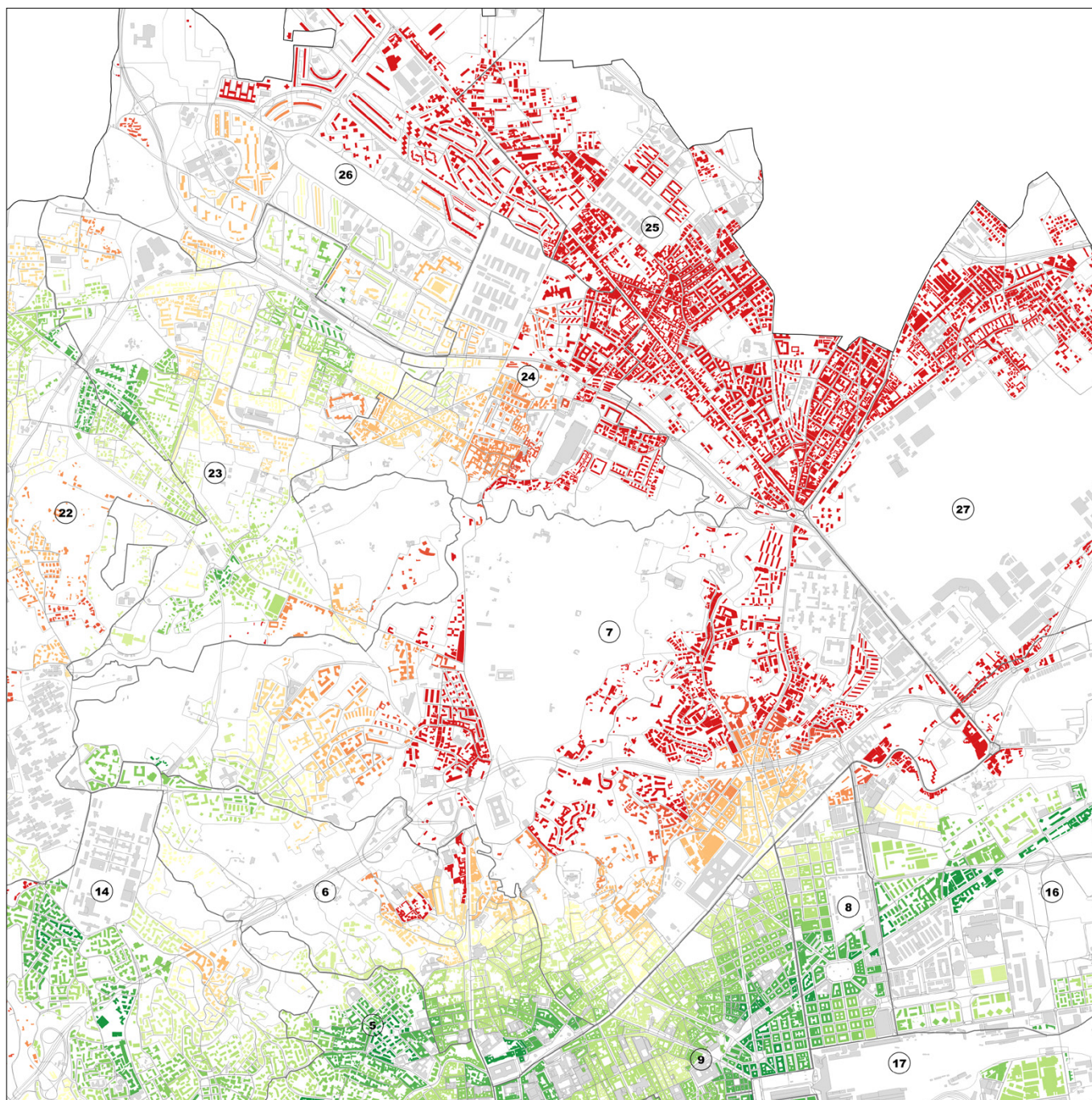
Mobility

M4 – Accessibility to the rail network

Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.

Street base: OpenStreetMap.

Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	31,4 - 95,2	
1	28,3 - 31,4	
2	25,2 - 28,3	
3	22,1 - 25,2	
4	18,9 - 22,1	
5	15,8 - 18,9	
6	12,7 - 15,8	
7	9,6 - 12,7	
8	6,5 - 9,6	
9	3,4 - 6,5	
10	0,3 - 3,4	



NAPOLI – Area 4



Mobilità

M4 – Accessibilità alla rete ferrotranviaria

Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario al 2025.

Base stradale: OpenStreetMap.

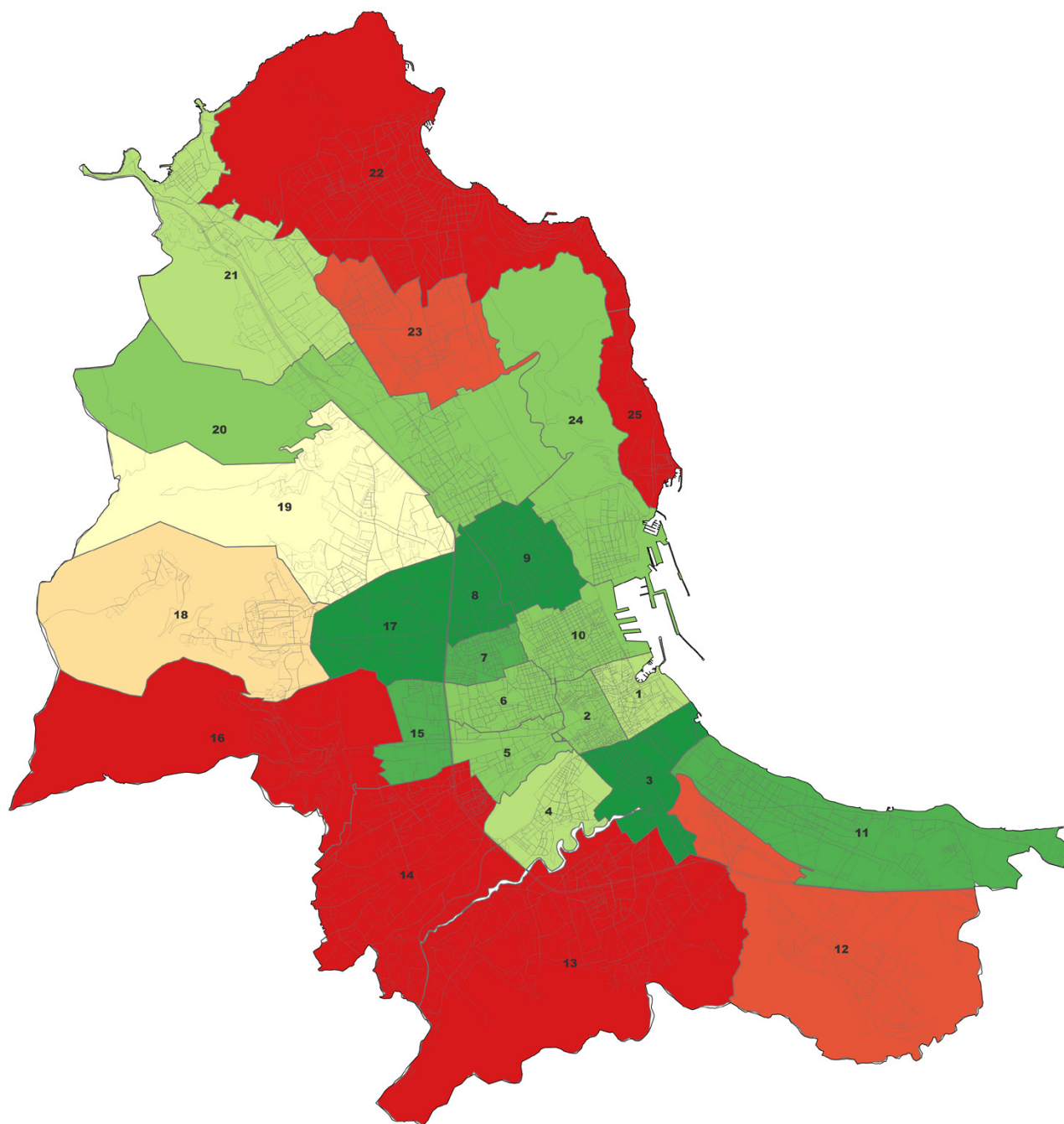
Mobility

M4 – Accessibility to the rail network

Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.

Street base: OpenStreetMap.

Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	31,4 - 95,2	
1	28,3 - 31,4	
2	25,2 - 28,3	
3	22,1 - 25,2	
4	18,9 - 22,1	
5	15,8 - 18,9	
6	12,7 - 15,8	
7	9,6 - 12,7	
8	6,5 - 9,6	
9	3,4 - 6,5	
10	0,3 - 3,4	



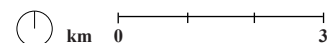
PALERMO – Quartieri | Neighborhoods

Mobilità

M4 – Accessibilità alla rete ferrotranviaria

Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario al 2025.

Base stradale: OpenStreetMap.



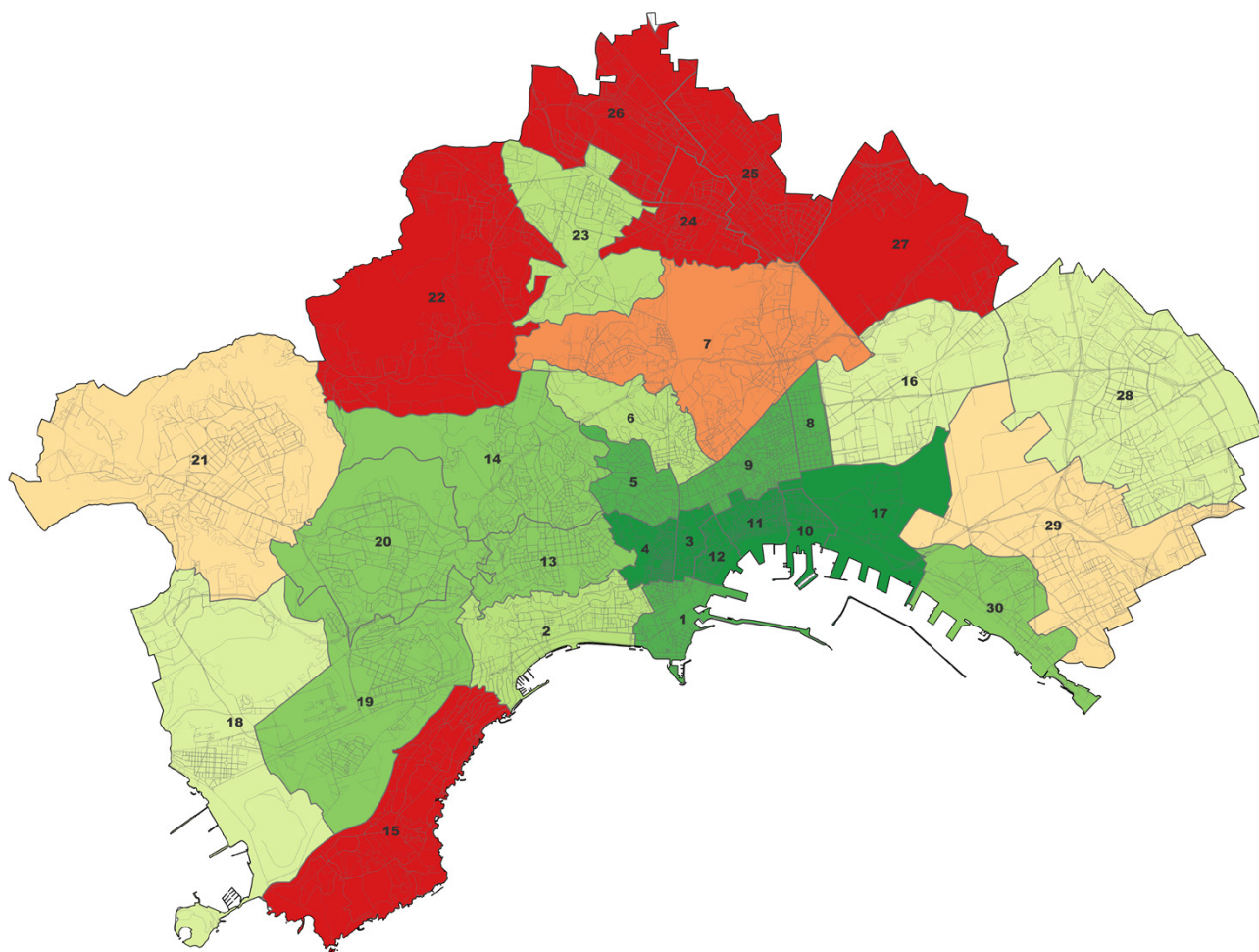
Mobility

M4 – Accessibility to the rail network

Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.

Street base: OpenStreetMap.

Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	35,2 - 64,0	
1	32,5 - 35,2	
2	29,8 - 32,5	
3	27,1 - 29,8	
4	24,4 - 27,1	
5	21,7 - 24,4	
6	19,0 - 21,7	
7	16,4 - 19,0	
8	13,7 - 16,4	
9	11,0 - 13,7	
10	8,3 - 11,0	



NAPOLI – Quartieri | Neighborhoods

Mobilità

M4 – Accessibilità alla rete ferrotranviaria

Percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario al 2025.

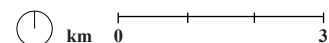
Base stradale: OpenStreetMap.

Mobility

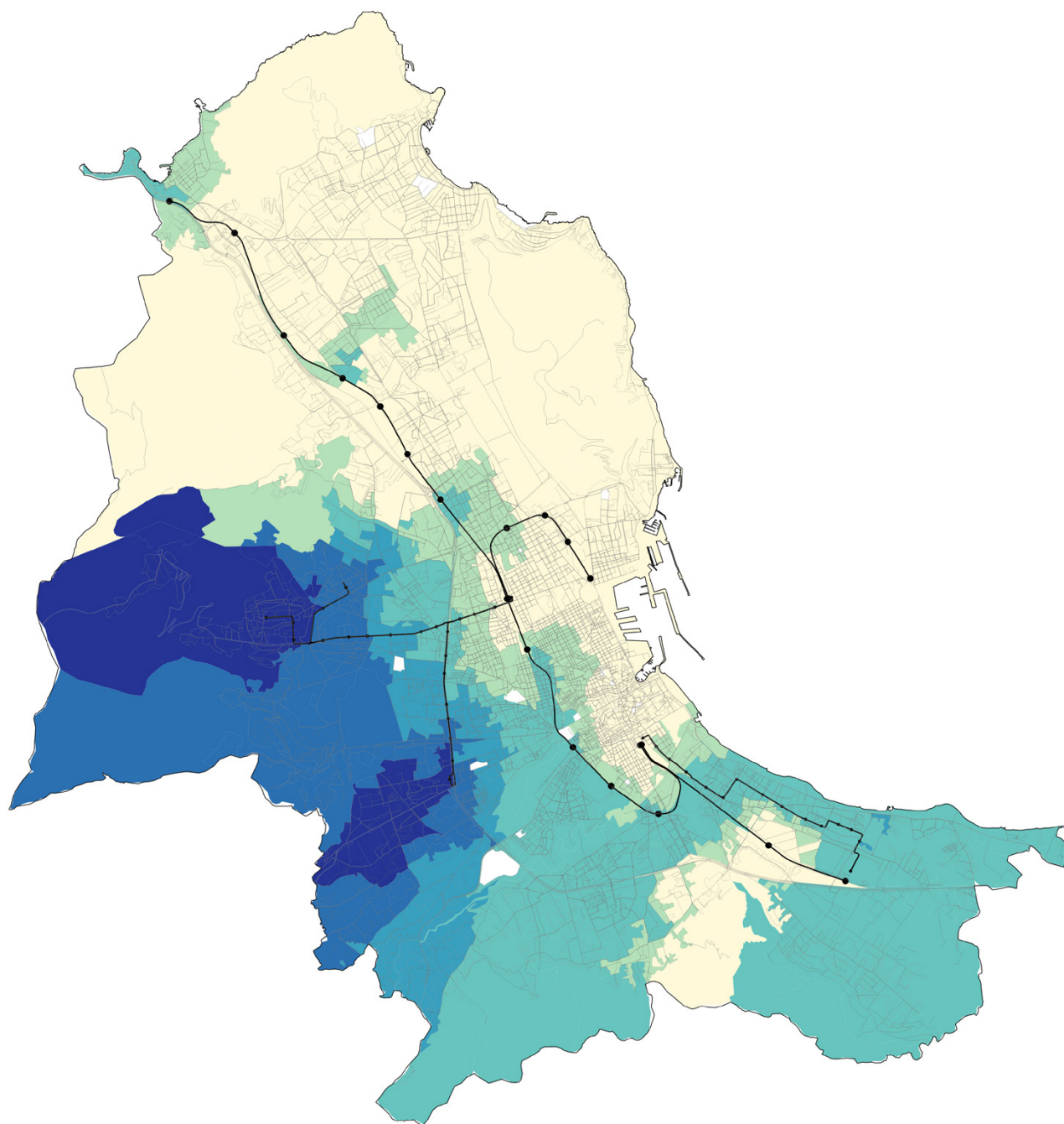
M4 – Accessibility to the rail network

Walking time in minutes to reach the rail and tram system in 2025.

Street base: OpenStreetMap.



Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	29,0 - 64,0	
1	26,5 - 29,0	
2	24,1 - 26,5	
3	21,7 - 24,1	
4	19,2 - 21,7	
5	16,8 - 19,2	
6	14,3 - 16,8	
7	11,9 - 14,3	
8	9,4 - 11,9	
9	7,0 - 9,4	
10	4,6 - 7,0	



PALERMO – Dati di riferimento | Source data

Mobilità

M5 – Variazione dell'accessibilità alla rete ferrotranviaria 2011-2025

Variazione della percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario 2011-2025.

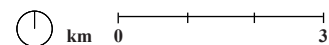
Base stradale: OpenStreetMap.

Mobility

M5 – Change in the accessibility to the rail network 2011-2025

Variation of walking time in minutes to reach the rail and tram system 2011-2025.

Street base: OpenStreetMap.



Minuti
Minutes

< 5

5 - 15

15 - 30

30 - 45

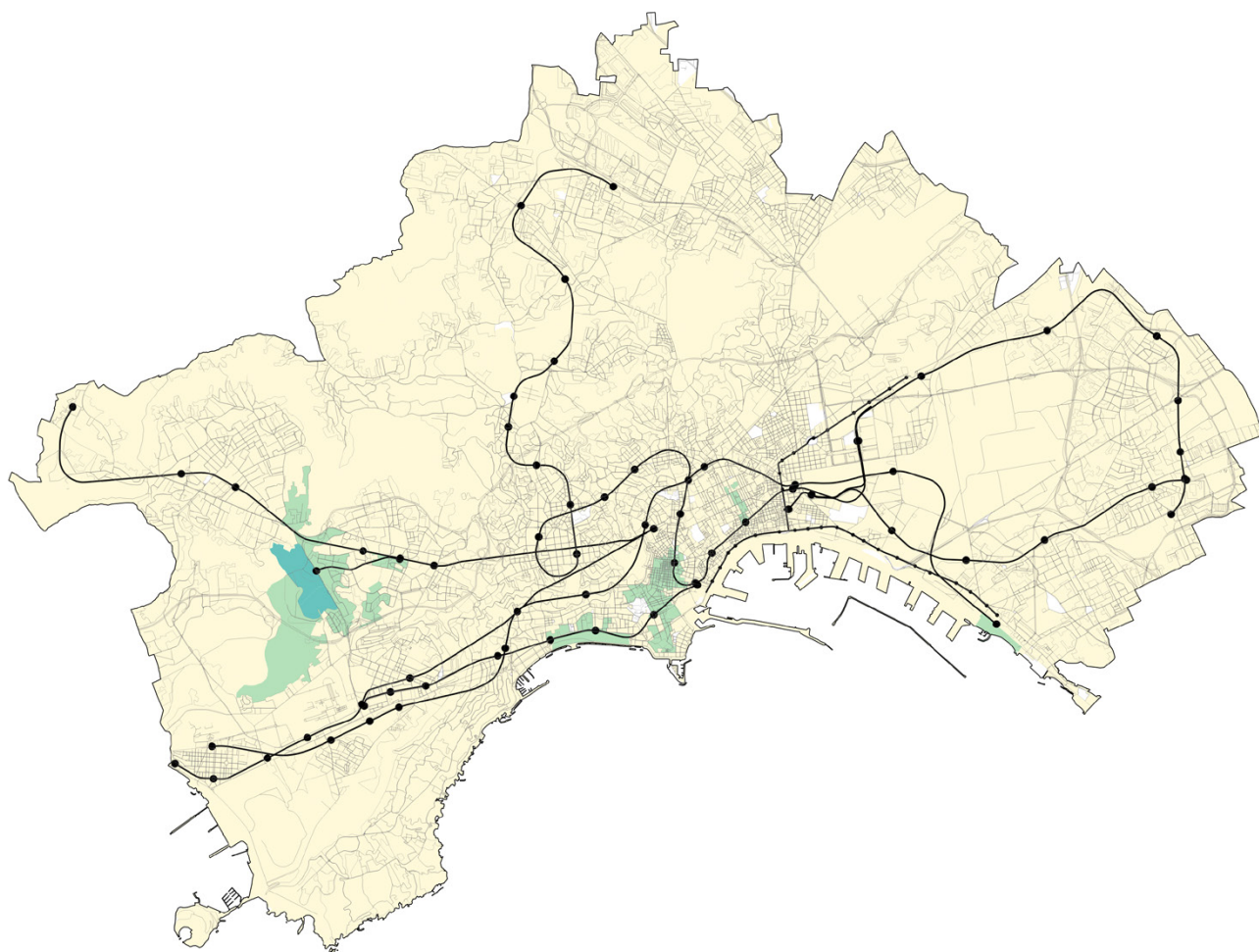
45 - 60

> 60

Linea/Line

Stazione/Station





NAPOLI – Dati di riferimento | Source data

Mobilità

M5 – Variazione dell'accessibilità alla rete ferrotranviaria 2011-2025

Variazione della percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario 2011-2025.

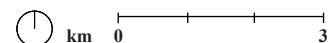
Base stradale: OpenStreetMap.

Mobility

M5 – Change in the accessibility to the rail network 2011-2025

Variation of walking time in minutes to reach the rail and tram system 2011-2025.

Street base: OpenStreetMap.



Minuti
Minutes

< 5

5 - 15

15 - 30

30 - 45

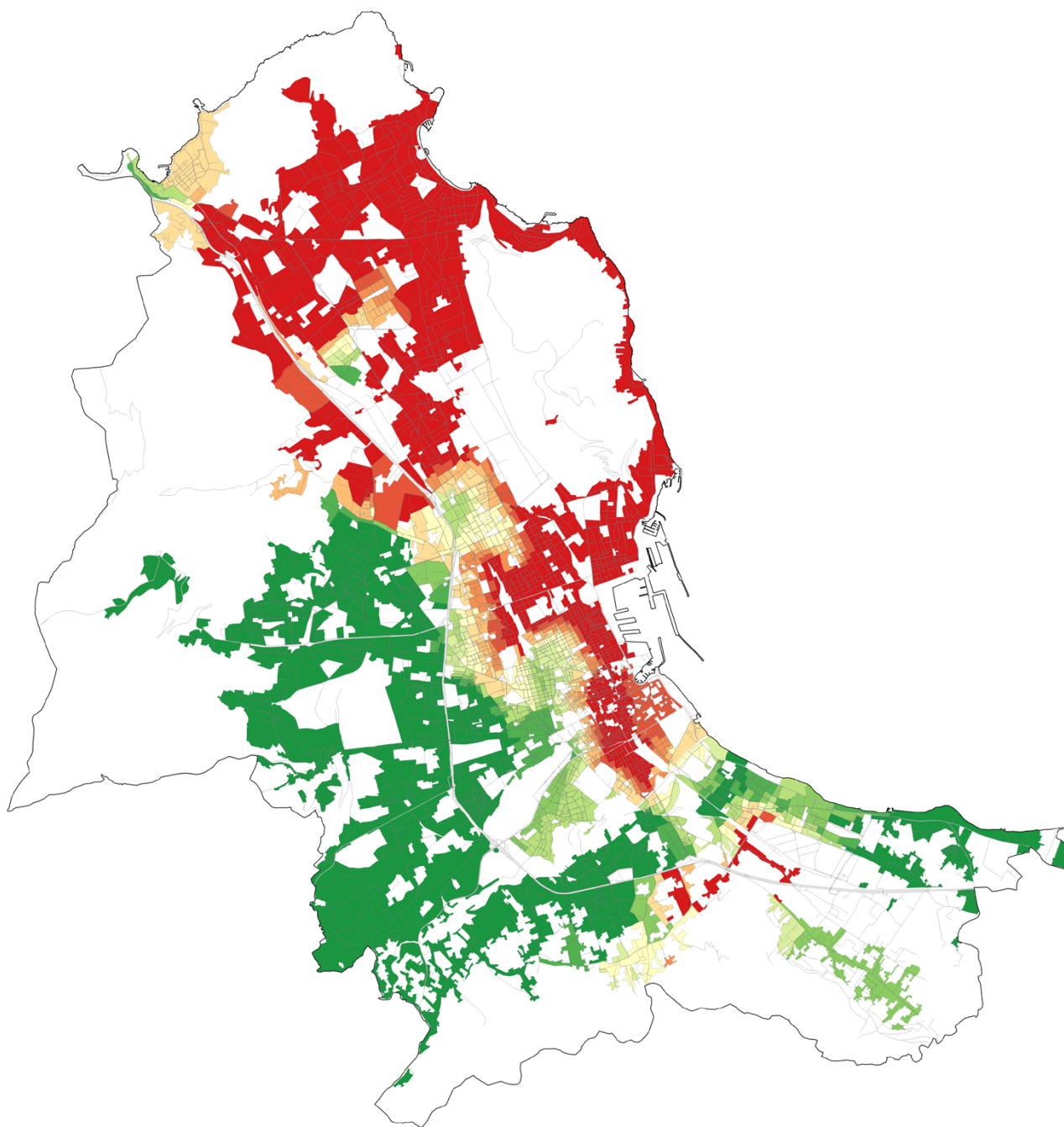
45 - 60

> 60

Linea/Line

Stazione/Station





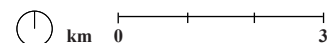
PALERMO

Mobilità

M5 – Variazione dell'accessibilità alla rete ferrotranviaria 2011-2025

Variazione della percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario 2011-2025.

Base stradale: OpenStreetMap.



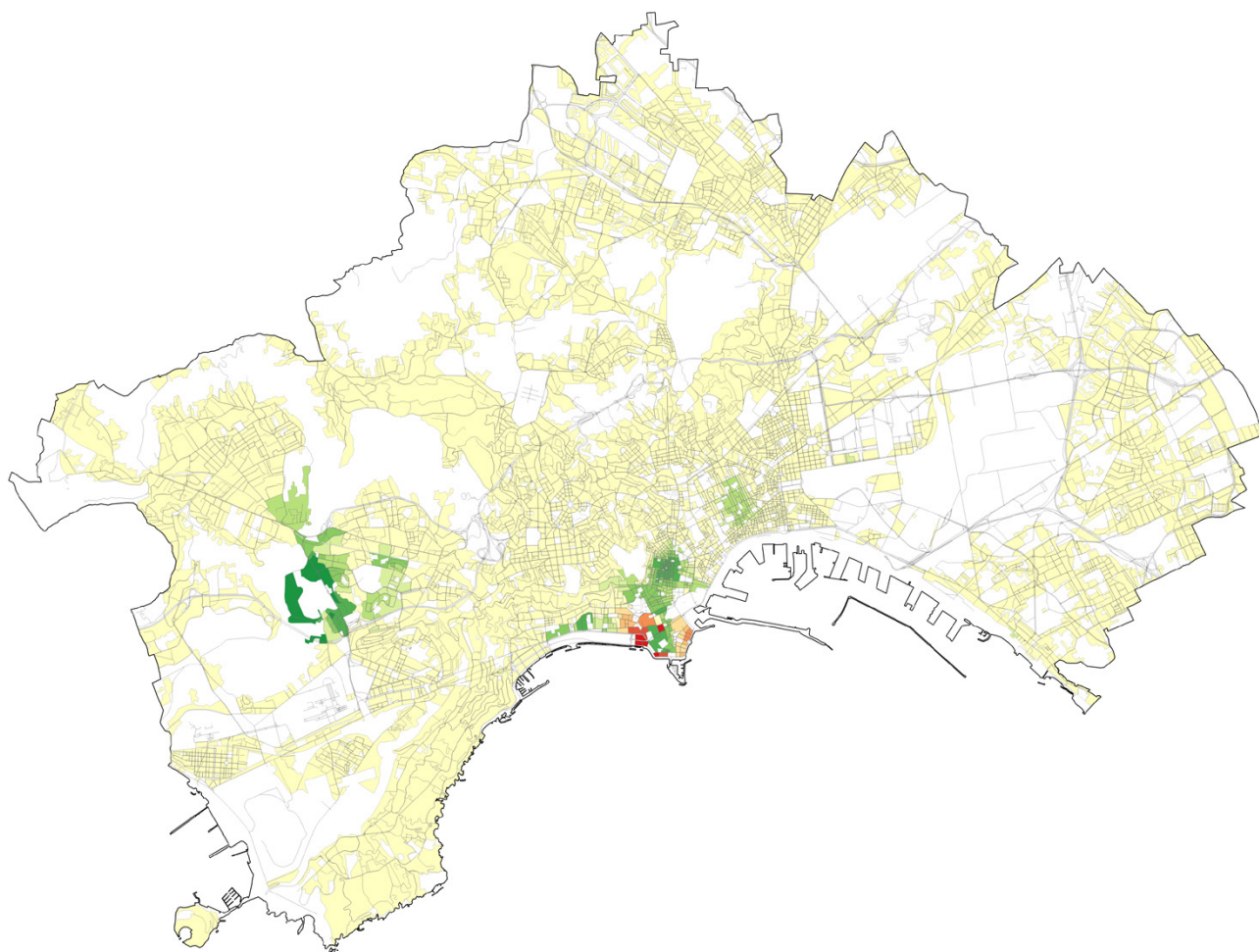
Mobility

M5 – Change in the accessibility to the rail network 2011-2025

Variation of walking time in minutes to reach the rail and tram system 2011-2025.

Street base: OpenStreetMap.

Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	0,0 - 2,3	
1	2,3 - 4,6	
2	4,6 - 6,8	
3	6,8 - 9,1	
4	9,1 - 11,4	
5	11,4 - 13,7	
6	13,7 - 15,9	
7	15,9 - 18,2	
8	18,2 - 20,5	
9	20,5 - 22,8	
10	22,8 - 80,4	



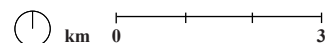
NAPOLI

Mobilità

M5 – Variazione dell'accessibilità alla rete ferrotranviaria 2011-2025

Variazione della percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario 2011-2025.

Base stradale: OpenStreetMap.

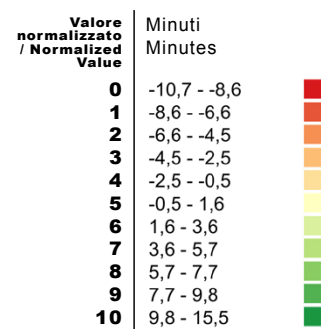


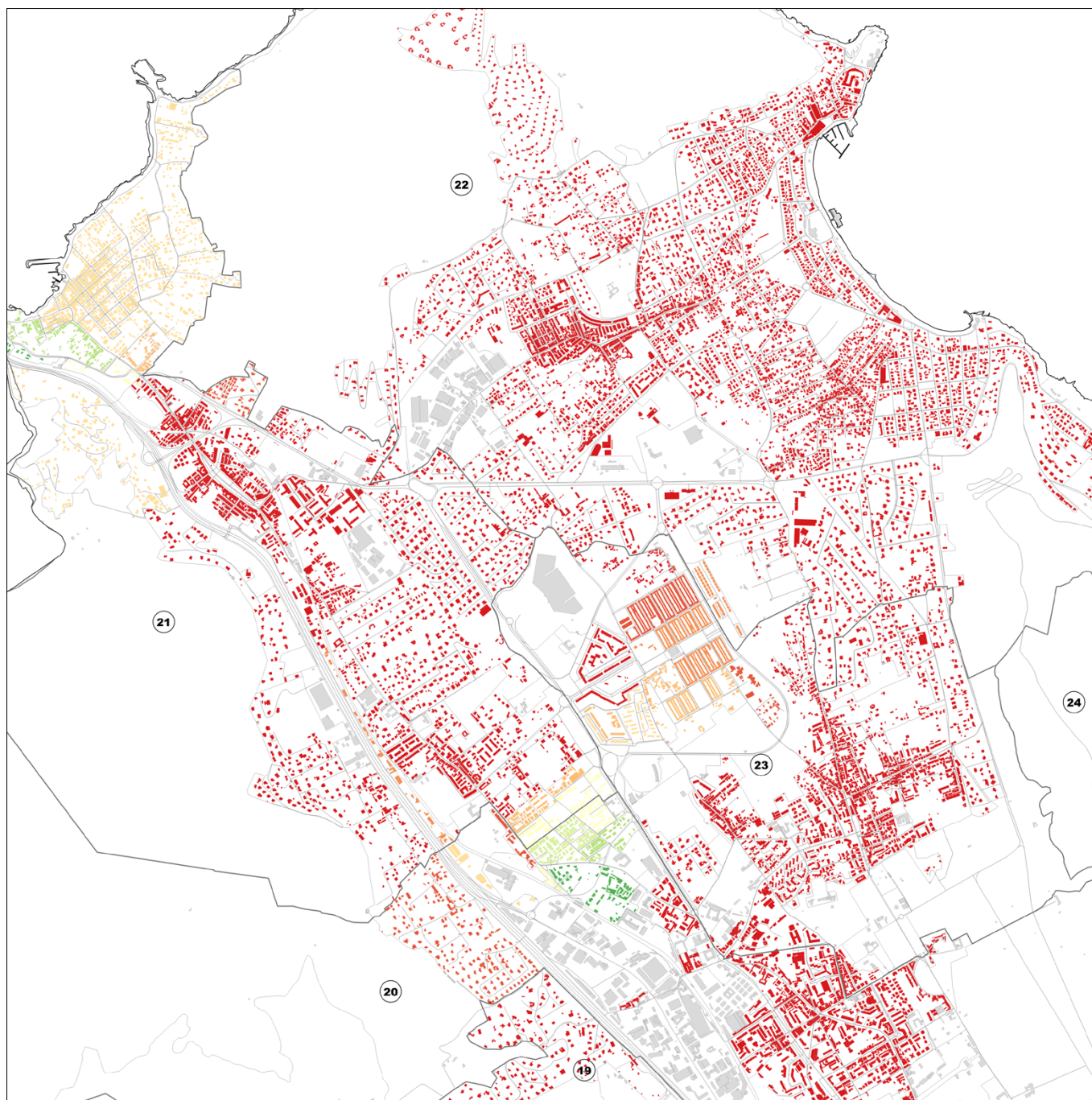
Mobility

M5 – Change in the accessibility to the rail network 2011-2025

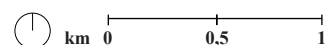
Variation of walking time in minutes to reach the rail and tram system 2011-2025.

Street base: OpenStreetMap.





PALERMO – Area 1



Mobilità

M5 – Variazione dell'accessibilità alla rete ferrotranviaria 2011-2025

Variazione della percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario 2011-2025.

Base stradale: OpenStreetMap.

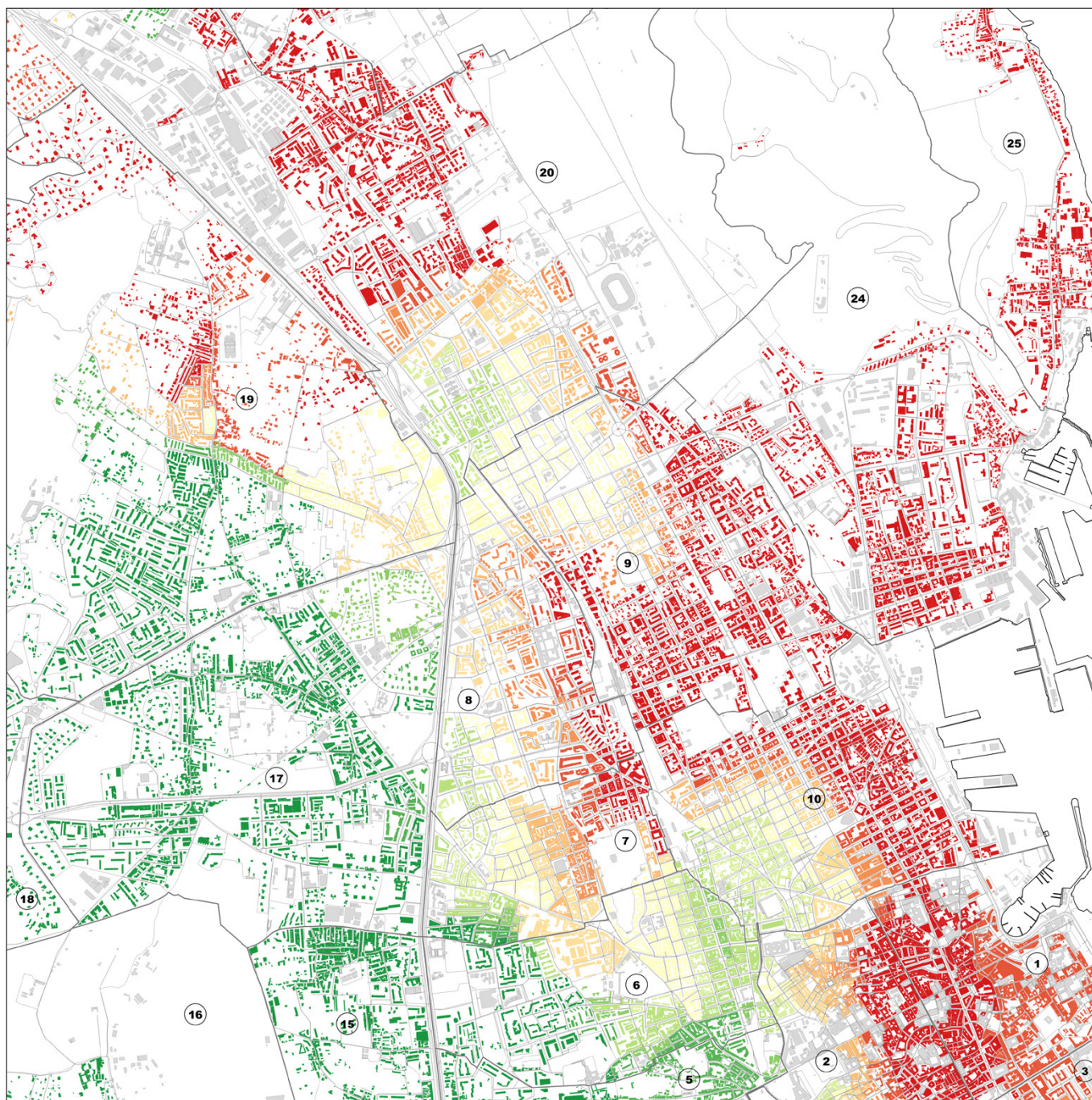
Mobility

M5 – Change in the accessibility to the rail network 2011-2025

Variation of walking time in minutes to reach the rail and tram system 2011-2025.

Street base: OpenStreetMap.

Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	0,0 - 2,3	
1	2,3 - 4,6	
2	4,6 - 6,8	
3	6,8 - 9,1	
4	9,1 - 11,4	
5	11,4 - 13,7	
6	13,7 - 15,9	
7	15,9 - 18,2	
8	18,2 - 20,5	
9	20,5 - 22,8	
10	22,8 - 80,4	



PALERMO – Area 2



Mobilità

M5 – Variazione dell'accessibilità alla rete ferrotranviaria 2011-2025

Variazione della percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario 2011-2025.

Base stradale: OpenStreetMap.

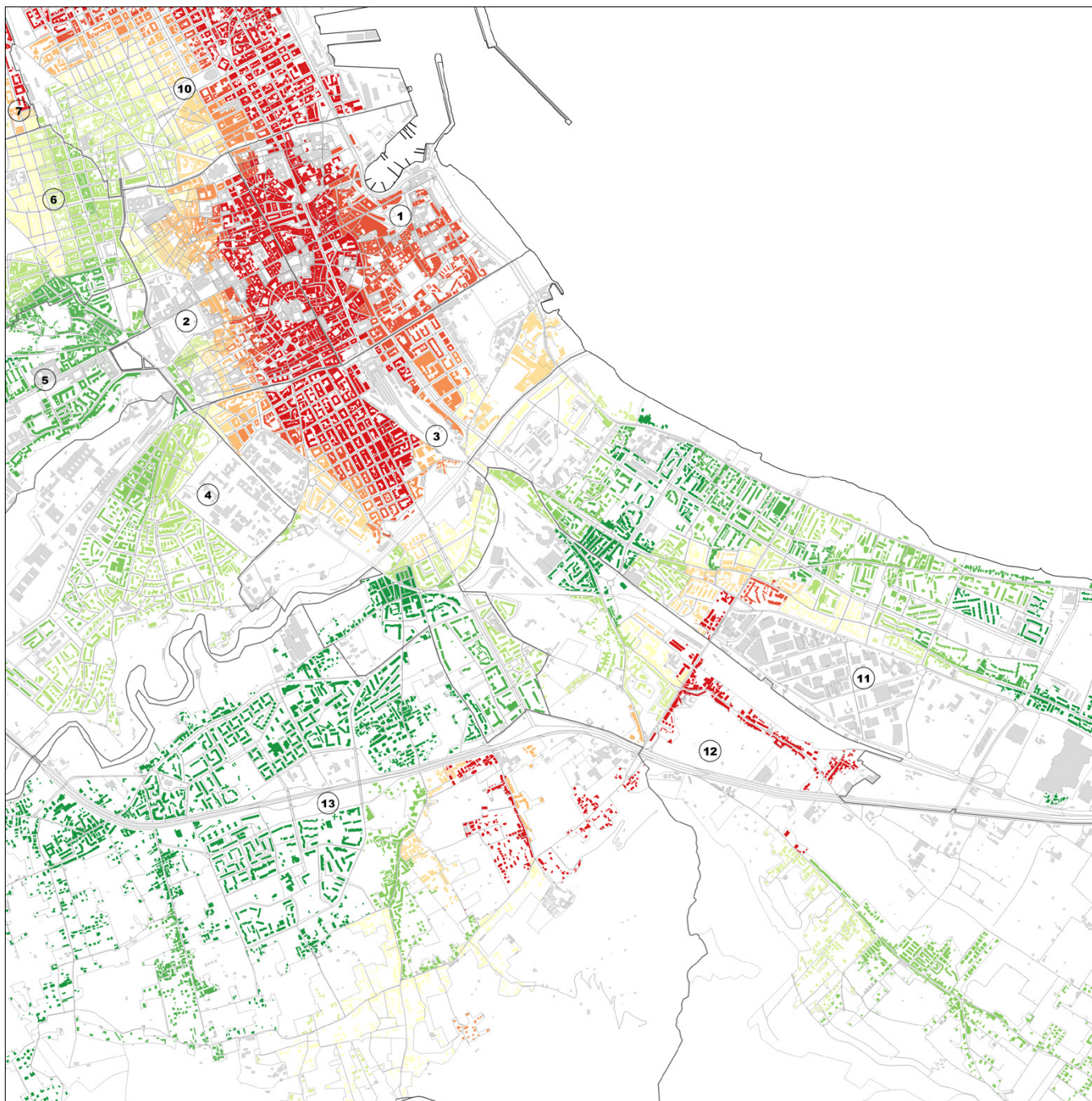
Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	0,0 - 2,3	
1	2,3 - 4,6	
2	4,6 - 6,8	
3	6,8 - 9,1	
4	9,1 - 11,4	
5	11,4 - 13,7	
6	13,7 - 15,9	
7	15,9 - 18,2	
8	18,2 - 20,5	
9	20,5 - 22,8	
10	22,8 - 80,4	

Mobility

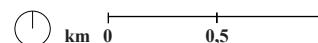
M5 – Change in the accessibility to the rail network 2011-2025

Variation of walking time in minutes to reach the rail and tram system 2011-2025.

Street base: OpenStreetMap.



PALERMO – Area 3



Mobilità

M5 – Variazione dell'accessibilità alla rete ferrotranviaria 2011-2025

Variazione della percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario 2011-2025.

Base stradale: OpenStreetMap.

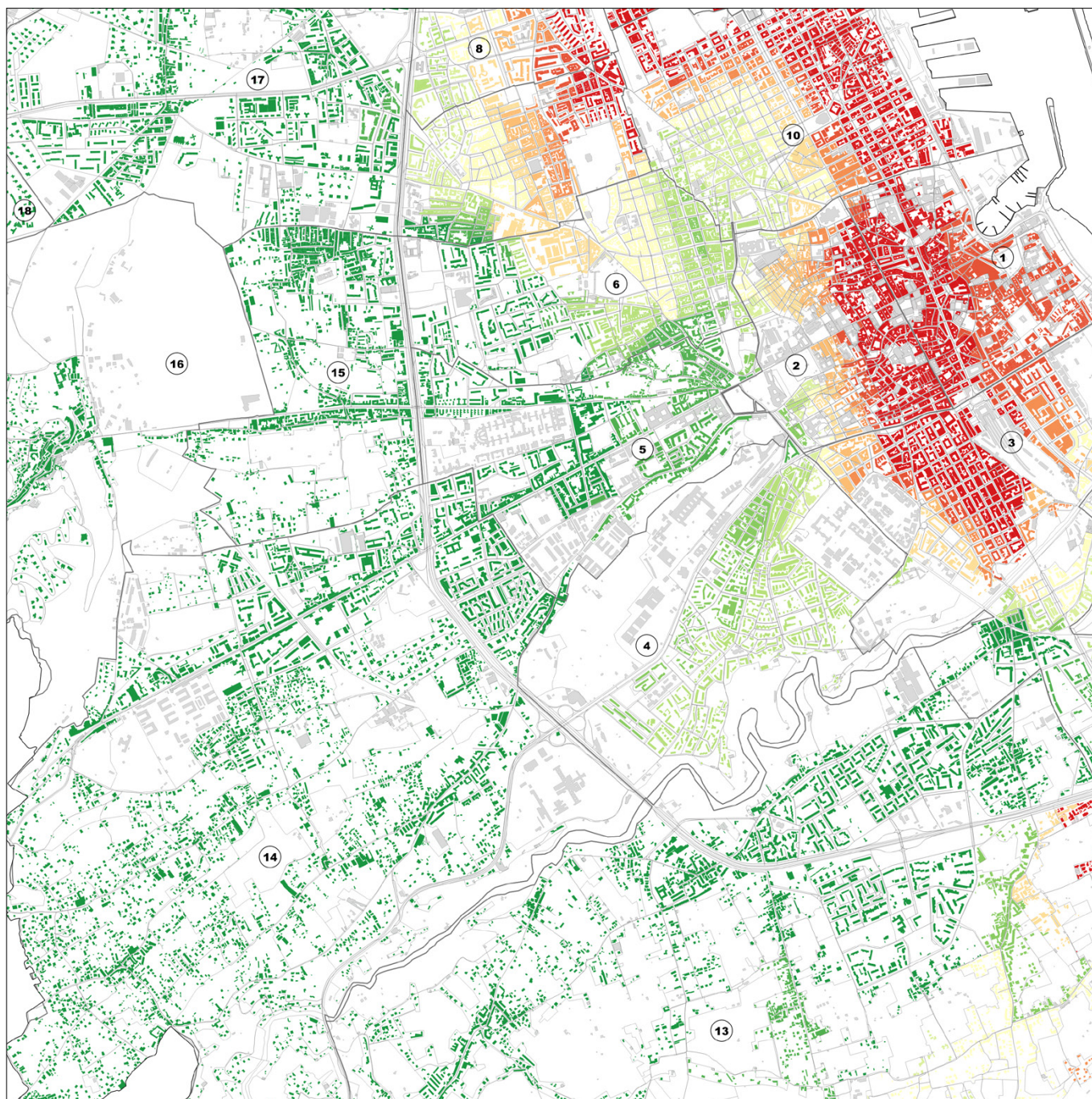
Mobility

M5 – Change in the accessibility to the rail network 2011-2025

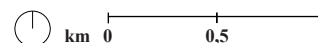
Variation of walking time in minutes to reach the rail and tram system 2011-2025.

Street base: OpenStreetMap.

Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	0,0 - 2,3	Red
1	2,3 - 4,6	Dark Red
2	4,6 - 6,8	Red-Orange
3	6,8 - 9,1	Orange
4	9,1 - 11,4	Light Orange
5	11,4 - 13,7	Yellow-Orange
6	13,7 - 15,9	Yellow
7	15,9 - 18,2	Light Green
8	18,2 - 20,5	Green
9	20,5 - 22,8	Dark Green
10	22,8 - 80,4	Dark Green



PALERMO – Area 4



Mobilità

M5 – Variazione dell'accessibilità alla rete ferrotranviaria 2011-2025

Variazione della percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario 2011-2025.

Base stradale: OpenStreetMap.

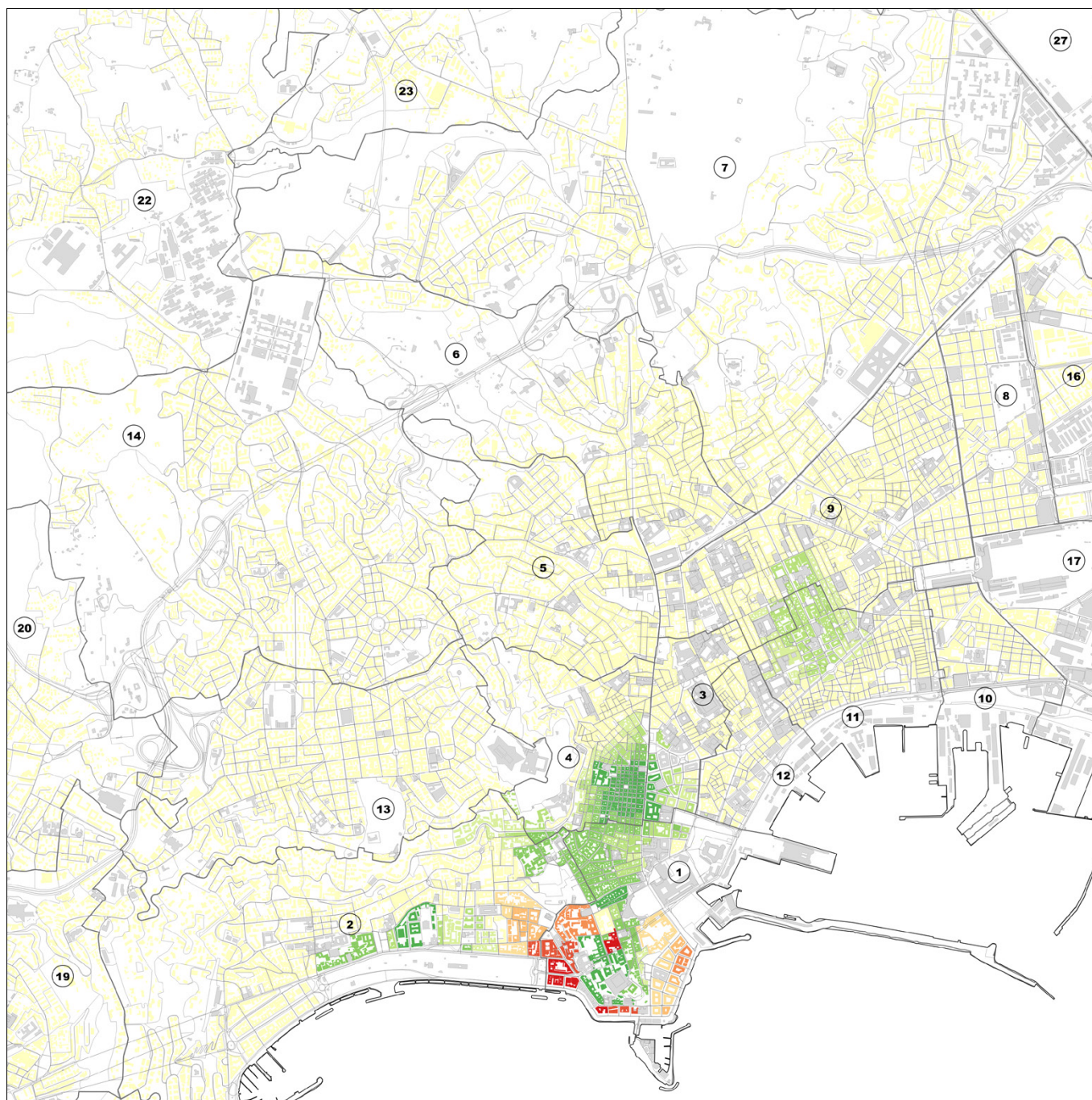
Mobility

M5 – Change in the accessibility to the rail network 2011-2025

Variation of walking time in minutes to reach the rail and tram system 2011-2025.

Street base: OpenStreetMap.

Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	0,0 - 2,3	
1	2,3 - 4,6	
2	4,6 - 6,8	
3	6,8 - 9,1	
4	9,1 - 11,4	
5	11,4 - 13,7	
6	13,7 - 15,9	
7	15,9 - 18,2	
8	18,2 - 20,5	
9	20,5 - 22,8	
10	22,8 - 80,4	



NAPOLI – Area 1

Mobilità

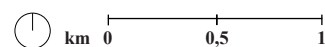
M5 – Variazione dell'accessibilità alla rete ferrotranviaria 2011-2025

Variazione della percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario 2011-2025.
Base stradale: OpenStreetMap.

Mobility

M5 – Change in the accessibility to the rail network 2011-2025

Variation of walking time in minutes to reach the rail and tram system 2011-2025.
Street base: OpenStreetMap.



Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	-10,7 - -8,6	
1	-8,6 - -6,6	
2	-6,6 - -4,5	
3	-4,5 - -2,5	
4	-2,5 - -0,5	
5	-0,5 - 1,6	
6	1,6 - 3,6	
7	3,6 - 5,7	
8	5,7 - 7,7	
9	7,7 - 9,8	
10	9,8 - 15,5	



NAPOLI – Area 2



Mobilità

M5 – Variazione dell'accessibilità alla rete ferrotranviaria 2011-2025

Variazione della percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario 2011-2025.

Base stradale: OpenStreetMap.

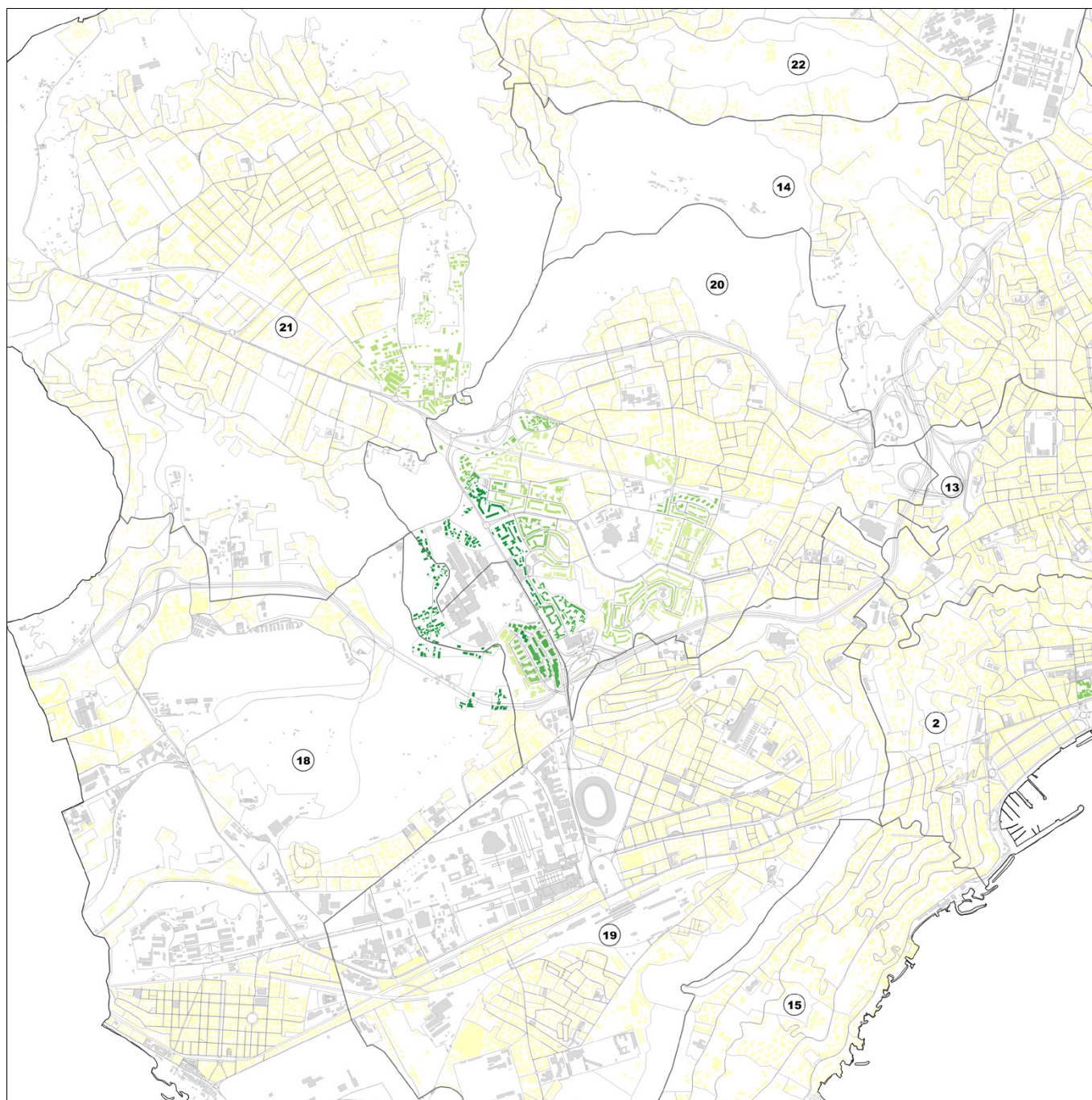
Mobility

M5 – Change in the accessibility to the rail network 2011-2025

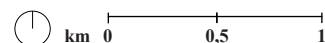
Variation of walking time in minutes to reach the rail and tram system 2011-2025.

Street base: OpenStreetMap.

Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	-10,7 - -8,6	
1	-8,6 - -6,6	
2	-6,6 - -4,5	
3	-4,5 - -2,5	
4	-2,5 - -0,5	
5	-0,5 - 1,6	
6	1,6 - 3,6	
7	3,6 - 5,7	
8	5,7 - 7,7	
9	7,7 - 9,8	
10	9,8 - 15,5	



NAPOLI – Area 3



Mobilità

M5 – Variazione dell'accessibilità alla rete ferrotranviaria 2011-2025

Variazione della percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario 2011-2025.

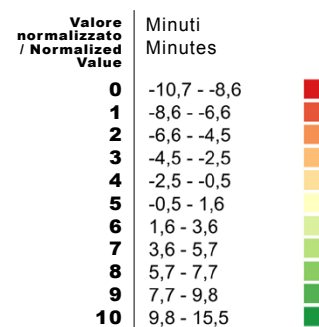
Base stradale: OpenStreetMap.

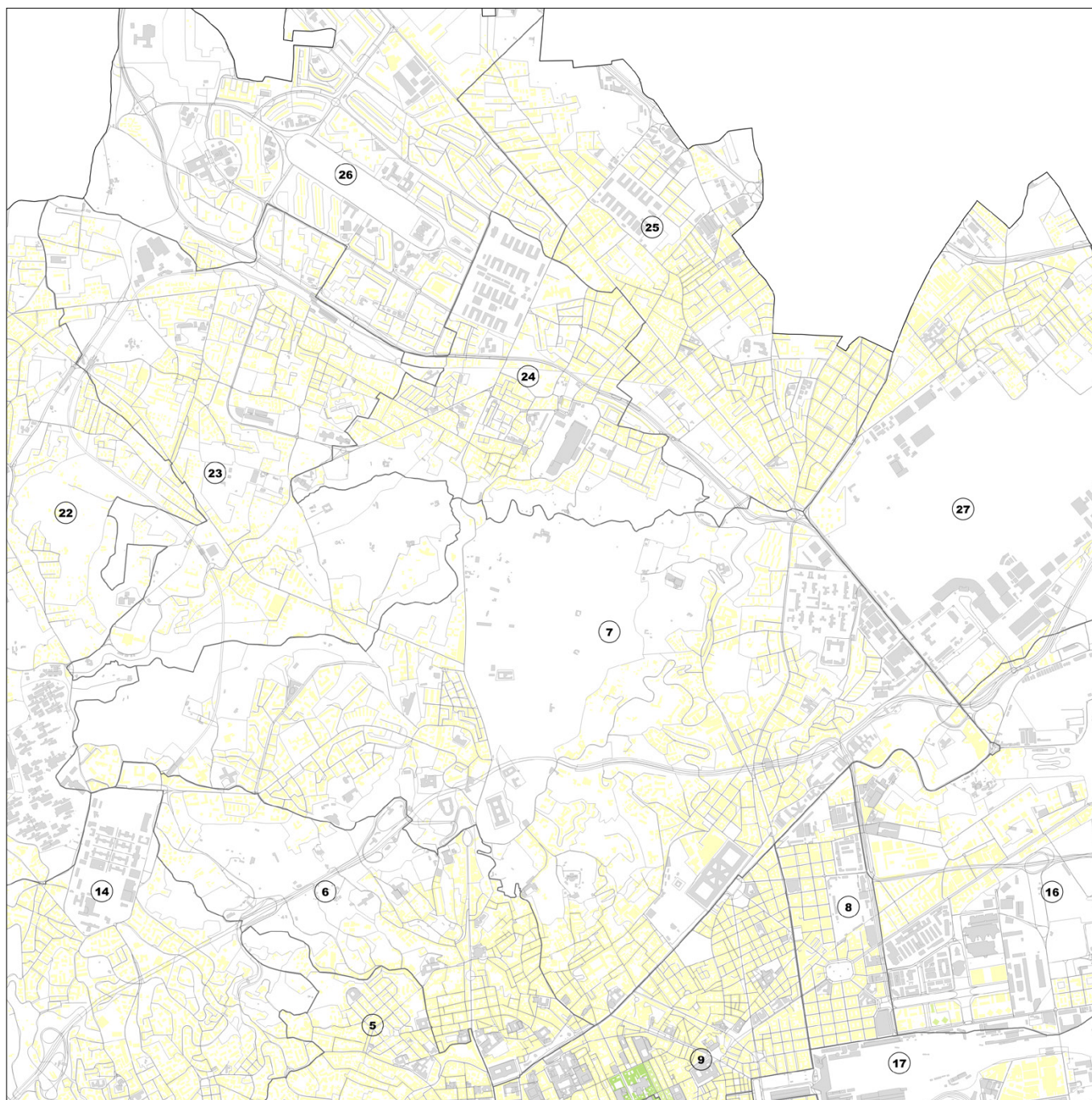
Mobility

M5 – Change in the accessibility to the rail network 2011-2025

Variation of walking time in minutes to reach the rail and tram system 2011-2025.

Street base: OpenStreetMap.





NAPOLI – Area 4



Mobilità

M5 – Variazione dell'accessibilità alla rete ferrotranviaria 2011-2025

Variazione della percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario 2011-2025.

Base stradale: OpenStreetMap.

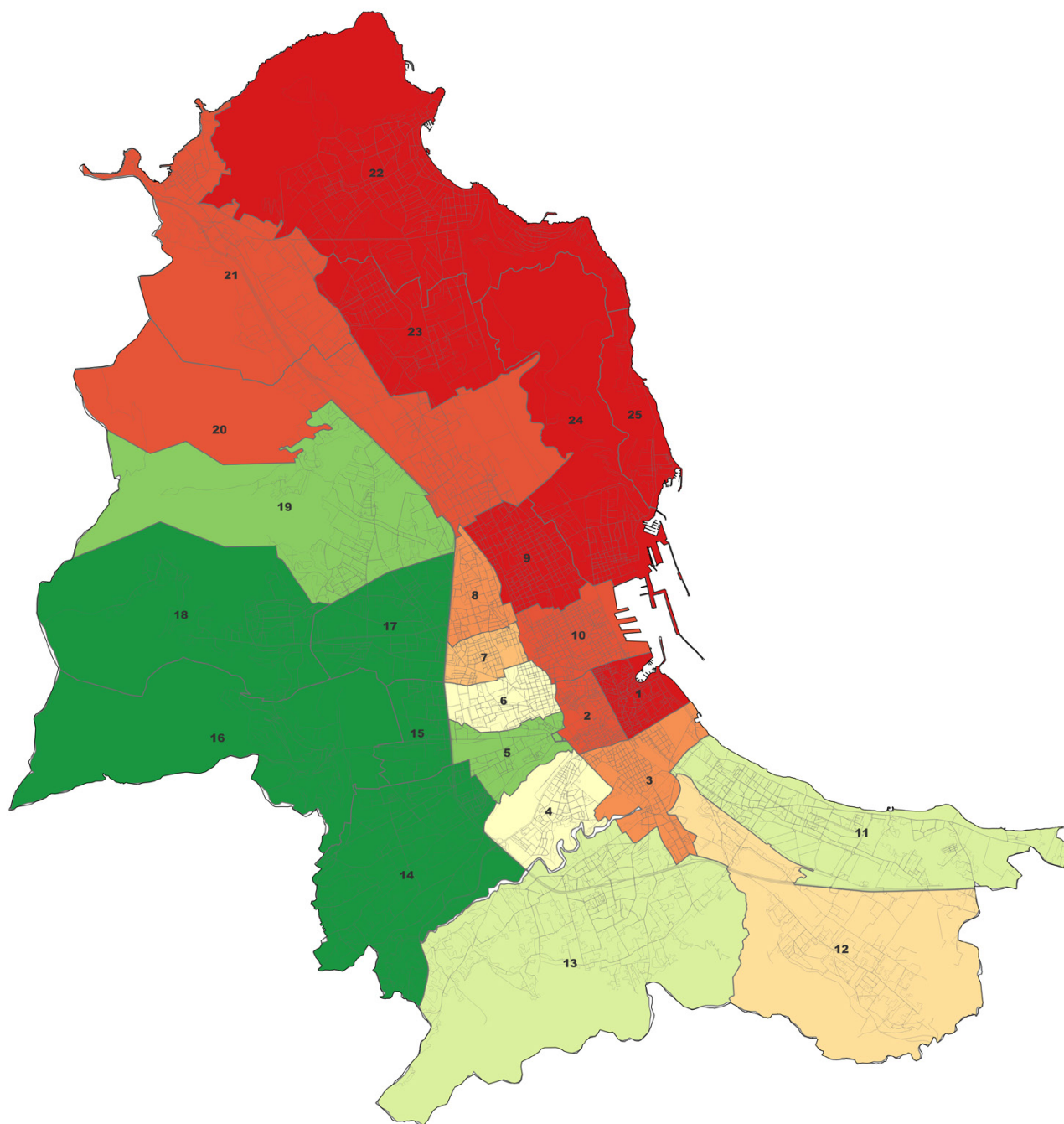
Mobility

M5 – Change in the accessibility to the rail network 2011-2025

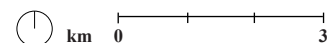
Variation of walking time in minutes to reach the rail and tram system 2011-2025.

Street base: OpenStreetMap.

Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	-10,7 - -8,6	
1	-8,6 - -6,6	
2	-6,6 - -4,5	
3	-4,5 - -2,5	
4	-2,5 - -0,5	
5	-0,5 - 1,6	
6	1,6 - 3,6	
7	3,6 - 5,7	
8	5,7 - 7,7	
9	7,7 - 9,8	
10	9,8 - 15,5	



PALERMO – Quartieri | Neighborhoods



Mobilità

M5 – Variazione dell'accessibilità alla rete ferrotranviaria 2011-2025

Variazione della percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario 2011-2025.

Base stradale: OpenStreetMap.

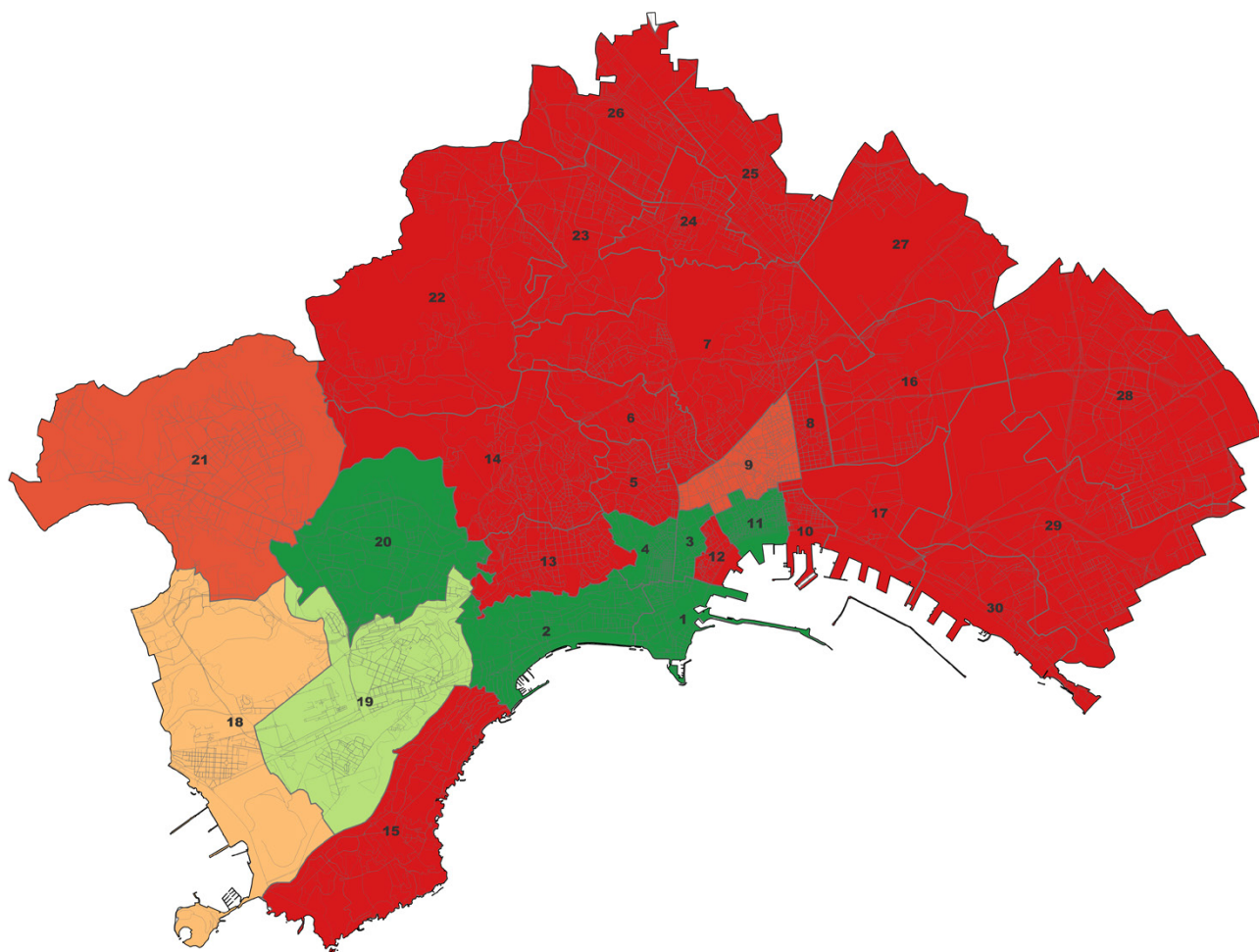
Mobility

M5 – Change in the accessibility to the rail network 2011-2025

Variation of walking time in minutes to reach the rail and tram system 2011-2025.

Street base: OpenStreetMap.

Valore normalizzato / Normalized Value	Minuti Minutes	
0	0,0 - 3,4	
1	3,4 - 6,7	
2	6,7 - 10,1	
3	10,1 - 13,5	
4	13,5 - 16,8	
5	16,8 - 20,2	
6	20,2 - 23,6	
7	23,6 - 26,9	
8	26,9 - 30,3	
9	30,3 - 33,7	
10	33,7 - 68,8	



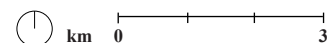
NAPOLI – Quartieri | Neighborhoods

Mobilità

M5 – Variazione dell'accessibilità alla rete ferrotranviaria 2011-2025

Variazione della percorrenza in minuti a piedi per raggiungere il sistema ferrotranviario 2011-2025.

Base stradale: OpenStreetMap.



Mobility

M5 – Change in the accessibility to the rail network 2011-2025

Variation of walking time in minutes to reach the rail and tram system 2011-2025.

Street base: OpenStreetMap.

