



Gli stili di mobilità degli italiani e le potenzialità di sviluppo del car sharing

Carlo Carminucci
ccarminucci@isfort.it

Roma 7 aprile 2009

La fonte dei dati: l'indagine "Audimob"

(Osservatorio Isfort – Fondazione BNC su stili e comportamenti di mobilità degli italiani)

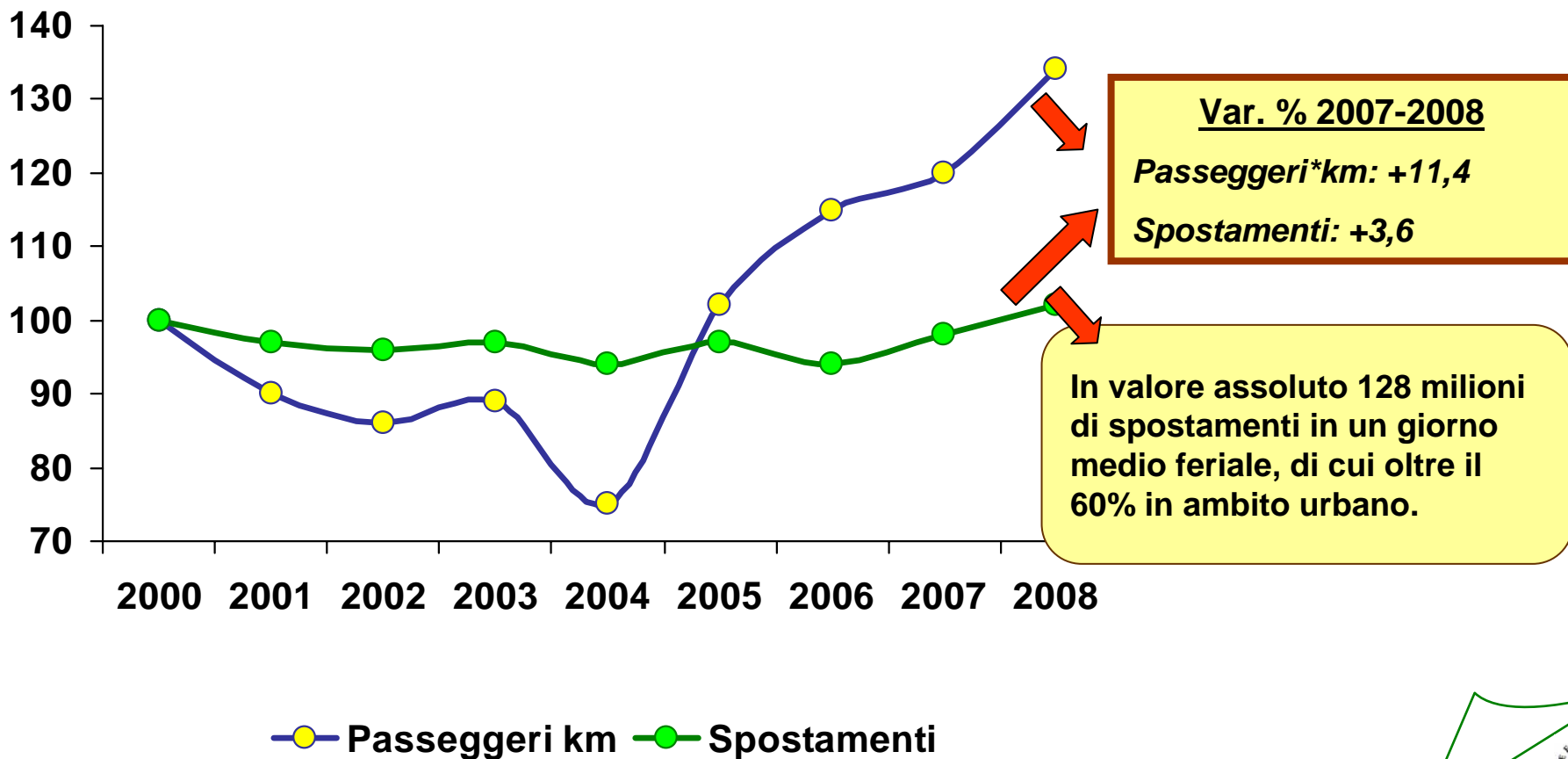
- indagine telefonica, con sistema CATI, sulla mobilità della popolazione italiana **tra 14 e 80 anni**; completate nove annualità, dal 2000 al 2008, in corso il 2009
- campione nazionale **rappresentativo** (margine di errore inferiore **all'1%**), distribuito su base regionale e principali caratteri demografici della popolazione, composto da circa **15mila unità-anno**; le survey sono trimestrali
- vengono rilevati in modo dettagliato e sistematico **tutti gli spostamenti** effettuati dell'intervistato nel **giorno precedente** l'intervista (solo giorni **feriali**), ad **eccezione** degli spostamenti **a piedi** che hanno richiesto **meno di 5 minuti** di tempo
- l'indagine raccoglie inoltre un set significativo di informazioni su **percezioni e valutazioni dei cittadini sulla mobilità** (soddisfazione per i mezzi di trasporto, opinioni sulle policy ecc.)

La domanda di mobilità in Italia: cinque profili o tendenze "a favore del car sharing"

- 1** Continua il ciclo espansivo della domanda, aumenta la congestione da traffico
- 2** I comportamenti di mobilità sono disarticolati e frammentati, nelle distanze e nelle motivazioni
- 3** I fattori di forza competitiva dell'auto sono, in buona parte, gli stessi del car sharing
- 4** I cittadini dichiarano (!?) di voler utilizzare di più i mezzi di trasporto alternativi all'auto (propria)
- 5** I cittadini dichiarano (!?) di essere "dalla parte della mobilità sostenibile"

1a. Il ciclo espansivo della domanda di mobilità....

Dinamica degli spostamenti e dei passeggeri*km totali
(numero indice 2000=100)

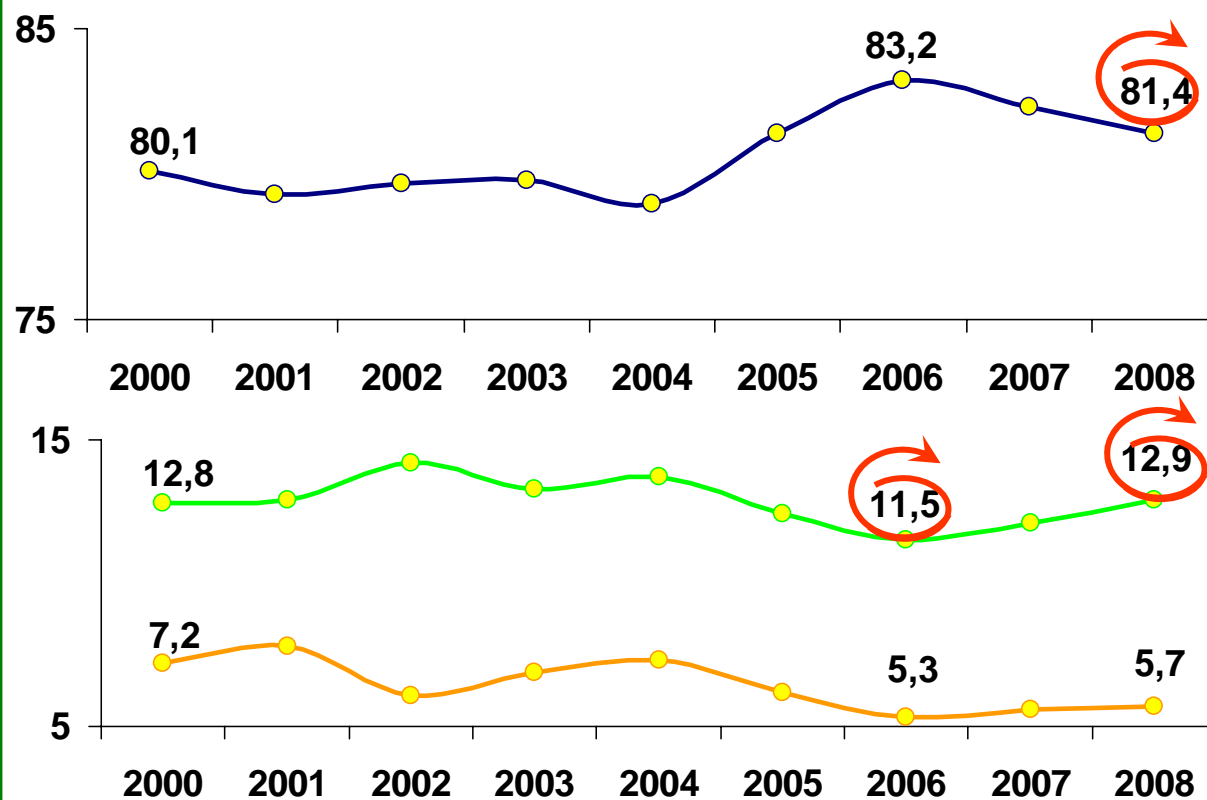


1b...e il perdurante dominio dell'automobile

Quota spostamenti a piedi o in bicicletta sul totale (%)

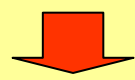
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
25,1	26,9	26,8	25,7	26,0	24,3	22,0	20,5	21,0

Distribuzione modale degli spostamenti motorizzati (%)



Moto, ciclomotore o scooter
 Mezzi privati (auto)
 Mezzi pubblici

Impatto potenziale sul car sharing



Il peso sostanzialmente stabile dell'auto privata in condizioni di crescita della domanda aumenta la congestione e spinge i policy maker, soprattutto nei contesti urbani, a disincentivarne l'uso e a promuovere soluzioni alternative di trasporto.

2a. La frammentazione della domanda : vince la prossimità, ma il modello sta cambiando

Distribuzione degli spostamenti per classi di distanza (%)

	2000	2006	2008
Spostamenti di prossimità (1-2 Km)	37,7	33,9	31,4
Spostamenti di corto raggio (3-10 Km)	42,1	40,0	41,8
Spostamenti di media distanza (11-50 Km)	18,1	23,3	23,6
Spostamenti di lunga distanza (oltre 50 Km)	2,1	2,8	3,3
Totale	100,0	100,0	100,0
<i>Lunghezza media degli spostamenti (km)</i>	<i>9,6</i>	<i>11,7</i>	<i>12,7</i>

Impatto potenziale sul car sharing



Domina la mobilità di breve distanza che è il target caratteristico dello spostamento in car sharing (indagine IPR). Le percorrenze tendono tuttavia ad allungarsi, soprattutto nella mobilità pendolare.

2b. La frammentazione della domanda: tante motivazioni per spostarsi (non solo lavoro e studio)

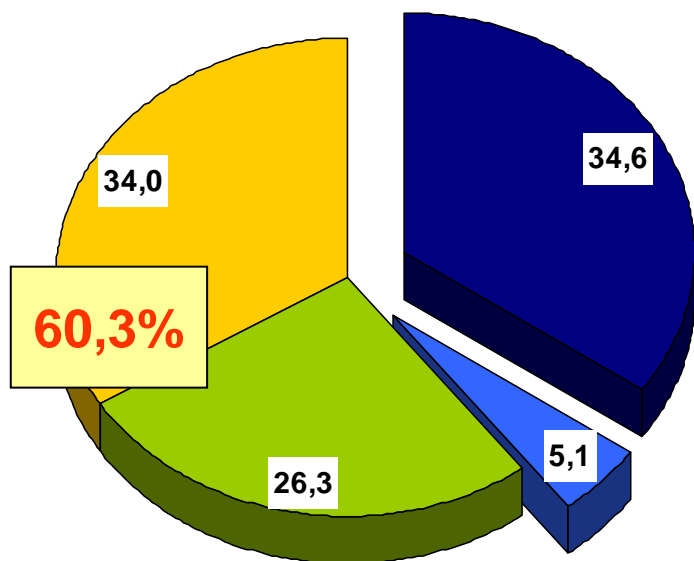
Impatto potenziale sul car sharing



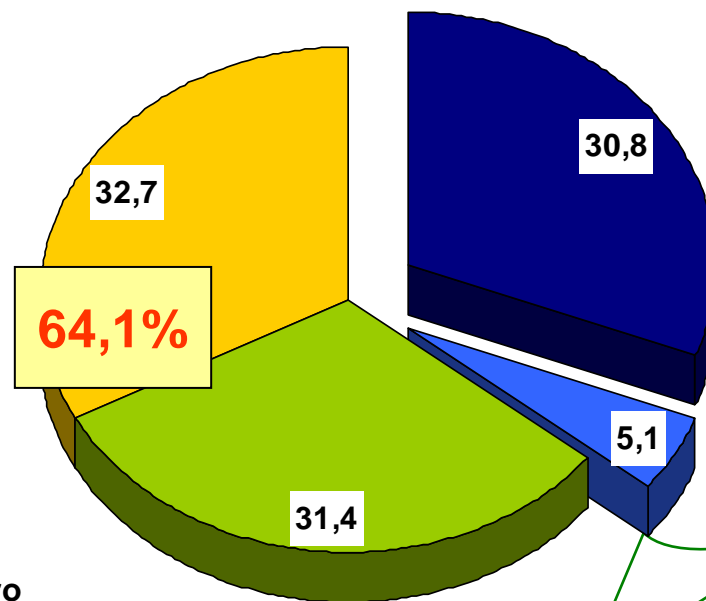
Tempo libero e gestione familiare sono sempre più le motivazioni prevalenti della mobilità: di nuovo, è il target caratteristico dello spostamento in car sharing (indagine IPR).

2000

Distribuzione degli spostamenti per motivazioni (%)



2008



■ Lavoro ■ Studio ■ Gestione familiare ■ Tempo libero

3. Nella percezione dei cittadini l'auto è più competitiva per la comodità e per i tempi del viaggio

Per quale ragione non ha utilizzato il mezzo pubblico?
(max 2 risposte, val. %)

Fattore "accessibilità/comodità"

(non coincidono gli orari, bisogna prendere più di un mezzo e non mi va, problemi di parcheggio, stazione lontana, devo fare altri spostamenti)

Fattore "tempo"

(fa prima il mezzo privato, incertezza dei tempi di attesa e di viaggio)

Fattore "(in)disponibilità"

(non c'è il mezzo per quello spostamento)

Fattore "preferenza"

(mi piace guidare, preferisco stare da solo nella mia auto)

Fattore "qualità"

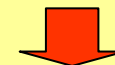
(il treno è troppo affollato, rumoroso, sporco, pericoloso...)

Fattore "costo"

(il mezzo pubblico costa troppo)

2003	2007
60,3	70,5
33,6	42,5
13,6	17,1
11,9	8,0
5,4	4,8
0,6	1,8

Impatto potenziale sul car sharing



Il car sharing può essere fortemente competitivo su questi stessi fattori, in città anche in misura superiore (parcheggi gratuiti, accessi a ZTL ecc.). Ma non ci deve essere penalizzazione nei tempi di ricerca delle vetture e dei parcheggi

4. I cittadini vorrebbero usare di più i mezzi alternativi all'auto

La propensione al cambio modale (val %)

In prospettiva i cittadini vorrebbero...		2008	
		Totale	Grandi città
Utilizzazione dell'auto	Aumentare	7,5	7,5
	Diminuire	36,7	36,6
	Non modificare	55,1	55,2
Utilizzazione di moto o ciclomotore	Aumentare	14,3	11,9
	Diminuire	2,5	2,5
	Non modificare	80,7	82,7
Utilizzazione di mezzi pubblici	Aumentare	41,6	46,0
	Diminuire	5,4	6,5
	Non modificare	52,2	46,9
Saldo "aumentare" – "diminuire"	Utilizzazione dell'auto	-29,2	-29,1
	Utilizzazione di moto/ciclomotore	+11,8	+9,4
	Utilizzazione di mezzi pubblici	+36,2	+39,5

Impatto potenziale sul car sharing



L'utente del car sharing è anche un forte utilizzatore di Tpl, moto e bici (indagine IPR). La propensione dichiarata dei cittadini a lasciare l'auto (a favore del mezzo pubblico, ma non solo) può rafforzare l'attenzione per il car sharing.

5. I cittadini a favore delle misure per la mobilità sostenibile (ma cresce lo scetticismo...)

Tasso di adesione ad alcune misure per la mobilità sostenibile (% di risposte punteggi 6-10)

	2008	2003	Diff. %
Applicare sconti sugli abbonamenti ai mezzi pubblici	92,0	94,5	-2,5
Aumentare le corsie ed i percorsi preferenziali per i mezzi pubblici	81,3	86,1	-4,8
Vietare alla circolazione di automobili il centro storico e altre zone affollate	74,7	82,1	-7,4
Modificare gli orari di apertura dei negozi	67,2	77,1	-9,9
Favorire l'utilizzo di una sola automobile fra più soggetti (car pooling)	68,3	71,7	-3,4
Far pagare il parcheggio ai non residenti (park pricing)	45,6	38,1	+7,5
Far pagare l'accesso al centro storico e alle strade intasate dal traffico (road pricing)	33,1	35,6	-2,5

Impatto potenziale sul car sharing



I cittadini in generale approvano le misure che aiutano a ridurre smog e congestione (ad eccezione dei pedaggi): potenziamento del trasporto pubblico, limitazione della circolazione privata, sviluppo di nuove soluzioni per il trasporto (car pooling). Il car sharing fa logicamente parte di questo pacchetto di misure.

La domanda di mobilità in Italia: profili o tendenze "a sfavore del car sharing"

- ➔ Il forte divario tra propensioni (dichiarazioni) e comportamenti effettivi dei cittadini, tipicamente nelle scelte dei mezzi di trasporto
- ➔ Il crescente scetticismo verso la "mobilità sostenibile", effetto soprattutto delle misure emergenziali contro l'inquinamento, poco capite e poco accettate
- ➔ La scarsa attitudine del "popolo dell'automobile" alla "contaminazione" modale:
 - ✦ il valore simbolico del "possesso" dell'automobile e del suo uso...
E infatti (indagine IPR) nella percezione collettiva abbonarsi al car sharing non significa abbandonare l'auto di proprietà, anche se questo alcune volte avviene
 - ✦ il peso dichiarato della scelta *tout court* a favore dell'auto vs mezzo pubblico ("non prendo il mezzo pubblico perché mi piace guidare, mi piace stare da solo nella mia auto")
 - ✦ chi va in auto è soddisfatto del viaggio, nonostante il tempo perso e i soldi spesi
 - ✦ al fondo c'è un'evidente incapacità dei cittadini di esercitare un "arbitraggio" consapevole tra le diverse soluzioni di trasporto (come conferma l'indagine IPR rispetto alla valutazione dei costi d'uso dell'auto di proprietà)

Il divario di soddisfazione tra mezzi individuali e mezzi collettivi

Grado di soddisfazione per i diversi mezzi di trasporto (punteggi medi 1-10)

	2004	2008	Tendenza
Moto/Ciclomotore	8,00	8,44	+
Bicicletta	7,94	8,25	+
Auto	7,53	7,83	+
Aereo	8,06	7,87	-
Metropolitana	6,64	7,30	+
Treno Eurostar/Intercity	7,31	6,54	-
Pullman/Autobus extraurbano	6,56	6,54	=
Treno locale	6,82	6,03	-
Autobus/Tram	6,21	6,03	-

Secondo l'indagine IPR, la soddisfazione complessiva degli utenti del car sharing si attesta a 7,7.

Spunti dall'analisi per le politiche di sviluppo del car sharing: quattro possibili indicazioni

La cultura collettiva della mobilità

1

Promuovere un approccio più consapevole nelle scelte modali, soprattutto nella valutazione dei costi: spesso volte rinunciando al possesso o all'uso dell'auto propria si persegue il proprio interesse, oltre a quello della collettività

2

Le politiche (urbane) di sistema per la mobilità sostenibile

Aggredire la rigidità dei meccanismi decisionali pro-auto, attraverso robuste misure dissuasive della circolazione privata (recupero di spazio per le modalità alternative di trasporto)

3

Le specifiche policy per il car sharing

Valorizzare i punti di forza, ad esempio l'accessibilità, assicurando un servizio più capillare (numero vetture e parcheggi); il tradizionale approccio sperimentale e gradualista forse non basta!

4

Le strategie dei gestori

Tradurre in azioni commerciali le nuove tendenze che emergono dal cambiamento degli stili di mobilità. Ad esempio:

- * il valore ecologico del car sharing potrebbe in futuro essere di scarso appeal per i cittadini (meglio comunicare i vantaggi economici e di accessibilità)
- * il viaggio di media-lunga distanza (pendolare e non) è in crescita da qualche anno; può essere intercettato dalla proposta del car sharing?

Le sei Italie della mobilità e il posizionamento del car sharing

Gruppo	Peso del gruppo	Dinamica 2000-2007 del peso del gruppo	Domanda di mobilità espressa	Politiche prioritarie di attrazione verso la mobilità sostenibile	Potenziale di attrazione per il car sharing
I resistenti della mobilità urbana	Alto (20,1%)	Alta	Alta	Sviluppare l'intermodalità in ambito urbano, anche per bici e tratte a piedi Migliorare la vivibilità dei contesti urbani	Alto
L'iperattivismo o giovanile	Molto basso (9,5%)	Molto bassa	Molto alta	Incrementare la flessibilità dell'offerta di trasporto pubblico, in particolare negli orari serali Sviluppare tecnologie per migliorare l'informazione sui servizi di trasporto pubblico Sensibilizzare le fasce giovanili sui temi della mobilità sostenibile	Alto
I casa-lavoro-casa del profondo Nord (e non solo)	Alto (21,6%)	Bassa	Alta	Assicurare la qualità del servizio di trasporto collettivo (rapidità, puntualità, comfort) sulla media percorrenza e renderlo competitivo sui costi Valorizzare la dimensione dell'ecosostenibilità del trasporto, come fattore di qualificazione della comunità territoriale	Basso
Il primato del tempo libero	Medio (16,4%)	Molto alta	Bassa	Incrementare la flessibilità dell'offerta di trasporto pubblico e promuovere soluzioni alternative al mezzo privato per spostamenti occasionali (bus a chiamata, car sharing, taxi collettivi, mobilità ciclopedonale), rivolte sia a giovani che ad anziani	Molto alto
Piccole faccende e poco più	Basso (13,9%)	Bassa	Molto bassa	Migliorare l'ambiente urbano rispetto ad inquinamento e accessibilità per chi si muove a piedi o in bicicletta Migliorare il trasporto pubblico attraverso servizi "dedicati" per le fasce anziane	Basso
Meglio non muoversi	Medio (18,6%)	Alta	Molto bassa	Come per il gruppo "Piccole faccende e poco più", ma il cluster è meno permeabile alle innovazioni	Molto basso



**Gli stili di mobilità degli italiani e
le potenzialità di sviluppo del car sharing**

**Grazie per
l'attenzione!**

**Carlo Carminucci
ccarminucci@isfort.it**

Roma 7 aprile 2009