

Indice

<i>Presentazione e guida alla lettura</i>	Pag.	2
Consumi di mobilità in frenata (ma non troppo): meno viaggi in auto, in forte crescita il trasporto pubblico	Pag.	3
I "Fondamentali" della mobilità - Gli individui	Pag.	5
1. Popolazione mobile	"	5
2. Numero medio di spostamenti giornalieri pro capite	"	6
3. Tempo medio in mobilità giornaliero pro capite	"	7
4. Distanza media giornaliera percorsa pro capite	"	8
Gli "Stili" di mobilità - Gli spostamenti	Pag.	9
5. Motivazioni della mobilità	"	9
6. Mezzi di trasporto utilizzati	"	10
7. Raggio della mobilità	"	11
8. Diagramma orario della mobilità	"	12
9. Frequenza della mobilità	"	13
La "qualità" e le "propensioni" della mobilità	Pag.	14
10. La soddisfazione per i mezzi di trasporto	"	14
11. Propensione alla modifica dei comportamenti d'uso dei mezzi di trasporto	"	16
<i>Nota metodologica</i>	Pag.	18

Presentazione e guida alla lettura

Il Rapporto congiunturale di fine anno sulla domanda di mobilità degli italiani presenta l'analisi di alcuni indicatori fondamentali della domanda riferiti alla media del 2008.

I dati risultanti dalle quattro rilevazioni del 2008 - effettuate nei mesi di febbraio, maggio, luglio e novembre - dell'Osservatorio "Audimob" su stili e comportamenti di mobilità degli italiani (vedi nota metodologica), vengono messi a confronto con le medie annuali delle precedenti rilevazioni. **I dati presentati sono tutti riferiti al campione con l'eccezione dei valori relativi al numero degli spostamenti e dei passeggeri*km, contenuti nelle tabelle e nei grafici del paragrafo introduttivo, per i quali sono state elaborate stime riportate all'universo.** La serie storica comprende complessivamente 36 rilevazioni distribuite nell'arco temporale 2000-2008.

L'obiettivo del Rapporto è quello di contribuire, nell'ambito dell'Osservatorio "Audimob", alla costruzione di un laboratorio di monitoraggio costante delle tendenze della mobilità degli individui in Italia che accompagni la ricerca analitica e la riflessione di approfondimento, e renda possibile la ricostruzione di quadri strutturali e tendenziali, nonché l'elaborazione di ipotesi sugli scenari previsivi.

Il confronto degli indicatori consente la registrazione di potenziali effetti ciclici sulla mobilità dipendenti da fattori esogeni (variazioni climatiche, ciclicità degli impieghi e delle attività, provvedimenti sul traffico, ecc.). Al tempo stesso, permette di individuare e misurare eventuali tendenze che si consolidano sul lungo periodo al di là degli effetti di ciclo.

Il presente Rapporto è costituito da un'analisi introduttiva - nella quale vengono riassunti i principali elementi emersi dall'analisi semestrale e se ne dà una lettura complessiva - e da tre sezioni contenenti schede di agevole lettura sui principali fenomeni esaminati in base alle diverse variabili sociali, demografiche e territoriali della popolazione:

1. i «fondamentali» della mobilità, ovvero gli indicatori di base oggettivi in grado di specificare le dimensioni fondamentali del fenomeno (la quota di popolazione mobile, il numero di spostamenti giornalieri effettuati, il tempo impiegato per muoversi e le distanze coperte);
2. gli «stili» di mobilità, cioè i comportamenti soggettivi opzionali e le scelte che determinano e circostanziano i "consumi" di mobilità nel Paese, esaminati attraverso alcuni indicatori selezionati (le motivazioni della mobilità, il diagramma orario degli spostamenti, la frequenza degli spostamenti, le scelte modali e i mezzi di trasporto utilizzati);
3. la «qualità» e le «propensioni» della mobilità, vale a dire il livello di soddisfazione percepito dagli utenti dei diversi mezzi di trasporto, e la propensione dichiarata di voler o meno modificare le proprie abitudini in termini di mezzo di trasporto utilizzato.

**I CONSUMI DI MOBILITÀ NON CONOSCONO (AL MOMENTO) CRISI:
RALLENTA LA CRESCITA DEGLI SPOSTAMENTI IN AUTO, ACCELERA QUELLA
DEI VIAGGI SUI MEZZI PUBBLICI**

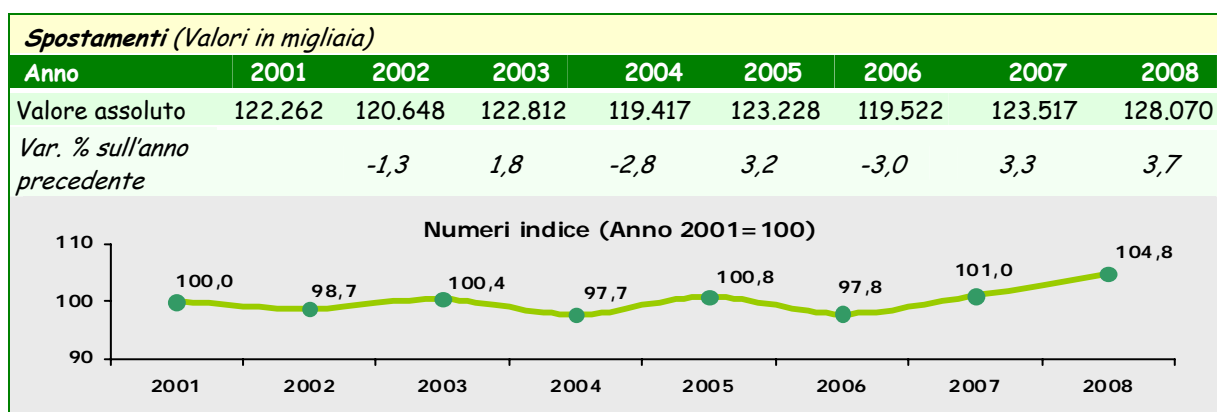
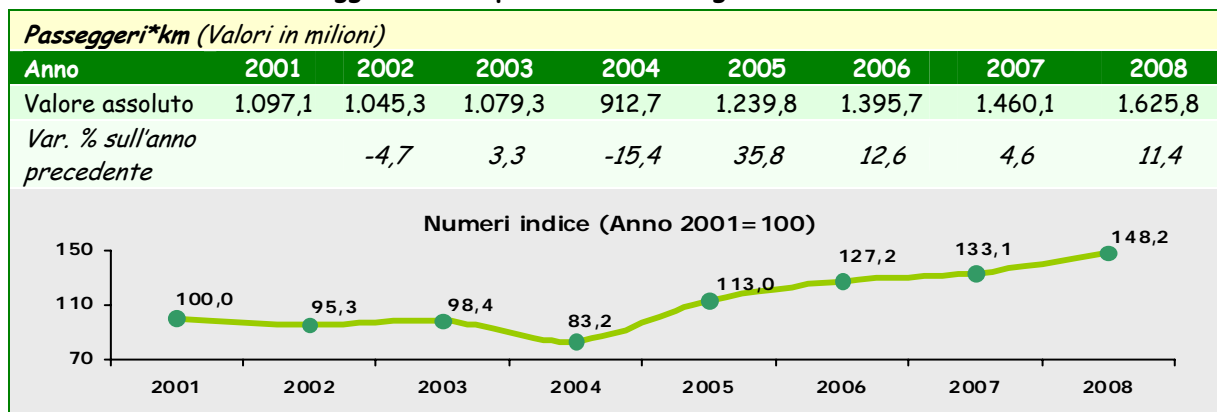
La crisi economica che ha investito il nostro Paese nel 2008 non ha determinato un minor consumo di mobilità da parte degli italiani, ma verosimilmente ha contribuito alla parziale modifica del mix di mezzi di trasporto utilizzati, oggi basato un po' meno sull'automobile e un po' più sulle modalità economicamente ed ambientalmente sostenibili, quali il trasporto pubblico e la bicicletta. Questo in estrema sintesi il messaggio-chiave che si ricava dalla lettura della dinamica della domanda di mobilità nel 2008 espressa dai dati dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort.

Il 2008 è quindi un anno di crescita della domanda di mobilità, osservabile dall'aumento, rispetto al 2007, sia del numero di passeggeri*km, pari ad un cospicuo +11,4%, sia del numero di spostamenti, pari ad un più contenuto +3,7%. La crescita differente di questi due indicatori permette di evidenziare un ulteriore elemento, ovvero il consolidamento di un nuovo modello di consumo di mobilità caratterizzato dall'allungamento temporale e spaziale degli spostamenti. Raggiungono infatti il valore massimo da quando sono iniziate le rilevazioni dell'Osservatorio (anno 2000), sia il tempo medio giornaliero speso in mobilità da parte di chi si muove, quasi 66 minuti, vale a dire oltre 10 minuti in più rispetto al 2004, sia la distanza media percorsa, ben 40 km, quasi il doppio rispetto al 2004. Aumentano inoltre il numero di persone che effettua spostamenti in un giorno feriale tipo (83,1% del 2008 contro l'81,4% del 2007) ed il numero medio pro-capite degli spostamenti (3,16 nel 2008).

I timori della crisi, ma soprattutto i livelli record del costo del carburante registrati nella prima parte del 2008, hanno influenzato ma non stravolto le scelte degli italiani per ciò che riguarda i mezzi di trasporto utilizzati. Infatti, i dati 2008 sanciscono il progresso del trasporto pubblico, in particolare nelle grandi città, in grado di intercettare buona parte della crescita dei consumi di mobilità e di ampliare quindi la propria fetta di mercato. È la prima volta che le rilevazioni "Audimob" registrano una crescita della quota modale dei mezzi pubblici concomitante ad un ciclo espansivo dei consumi di mobilità; di norma il trasporto collettivo aumenta il proprio share quando si contrae la domanda, proponendosi come alternativa "di ripiego" all'uso dell'auto. In termini percentuali la crescita tra il 2007 ed il 2008 del numero di spostamenti con mezzi pubblici è pari a +10,1%, dopo un +10,2% registrato nel confronto 2006-2007. Per effetto di queste positive dinamiche la quota modale del trasporto collettivo (tra i soli mezzi motorizzati) si attesta nel 2008 al 12,9%, contro il 12,1% del 2007 e l'11,5% del 2006. Per ciò che riguarda i viaggi in auto nel 2008 rallenta il sostenuto trend di crescita degli ultimi anni (dal 2005), registrando un modesto +1,8% rispetto al 2007. Si tratta comunque di un dato positivo, determinato da una consistente accelerazione nella seconda parte dell'anno, quando il costo del carburante è diminuito. Ed è un dato per molti versi sorprendente se si guarda alla crisi profonda del mercato dell'auto sfociata nella caduta verticale delle immatricolazioni nel corso dell'anno; in sostanza, il fatto che non si cambia l'auto a causa della recessione non significa che si lascia quella vecchia in garage. Rispetto alle quote modali, infatti, l'auto registra nel 2008 solo una modesta riduzione, passando dall'82,3% del 2007 all'81,4% del 2008.

Anche le propensioni di utilizzo dei mezzi di trasporto ed il livello di soddisfazione sembrano essere influenzati dagli effetti della crisi. Il 37% degli intervistati, circa il 4% in più rispetto al 2007, dichiara di prendere in considerazione la possibilità di diminuire l'uso dell'auto, mentre solo il 7,5% prospetta l'ipotesi di aumentarne l'uso. Orientamenti opposti interessano invece il trasporto pubblico: ben il 41,8%, il 2,3% in più nel confronto con il 2007, ammette di pensare ad un cambiamento delle proprie abitudini di mobilità attraverso un maggior uso del trasporto collettivo. Per ultimo, nell'analisi degli indici di soddisfazione emerge la diminuzione del voto medio assegnato all'automobile, che tuttavia rimane ancora particolarmente elevato (7,87 nel 2008 in una scala da 1 a 10), nonché la crescita del voto per quasi tutti i diversi mezzi di trasporto collettivo, i cui punteggi medi restano tuttavia ancora lontani dalla soddisfazione espressa dagli utenti per i mezzi privati, fatta l'eccezione della metropolitana che ottiene un voto medio generale (7,32) non distante da quello dell'automobile, e perfino superiore con riferimento alle sole grandi città (7,35 contro 7,20).

Passeggeri*km e spostamenti in un giorno feriale medio



Anno	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Piedi o bici	Valore assoluto	32.842	32.376	31.600	31.082	29.991	26.238	25.348	26.956
	Var. % anno prec.		-1,4	-2,4	-1,6	-3,5	-12,5	-3,4	6,3
Moto, scooter, ciclomotore	Valore assoluto	6.999	5.397	6.286	6.436	5.798	4.937	5.498	5.787
	Var. % anno prec.		-22,9	16,5	2,4	-9,9	-14,8	11,4	5,3
Mezzi privati (auto)	Valore assoluto	70.916	70.322	72.814	69.802	75.884	77.581	80.808	82.264
	Var. % anno prec.		-0,8	3,5	-4,1	8,7	2,2	4,2	1,8
Mezzi pubblici	Valore assoluto	11.505	12.552	12.112	12.097	11.556	10.765	11.863	13.064
	Var. % anno prec.		9,1	-3,5	-0,1	-4,5	-6,8	10,2	10,1

<i>Distribuzione % degli spostamenti per mezzo di trasporto</i>								
Anno	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Piedi o bici	26,9	26,8	25,7	26,0	24,3	22,0	20,5	21,0
Mezzi motorizzati	73,1	73,2	74,3	74,0	75,7	78,0	79,5	79,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<i>Distribuzione % degli spostamenti con mezzi motorizzati (quote modali)</i>								
Anno	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Moto/ciclomotore	7,8	6,1	6,9	7,3	6,2	5,3	5,6	5,7
Mezzi privati (auto)	79,3	79,7	79,8	79,0	81,4	83,2	82,3	81,4
Mezzi pubblici	12,9	14,2	13,3	13,7	12,4	11,5	12,1	12,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani, 2001-2008

I "Fondamentali" della mobilità - Gli individui

1. Popolazione mobile

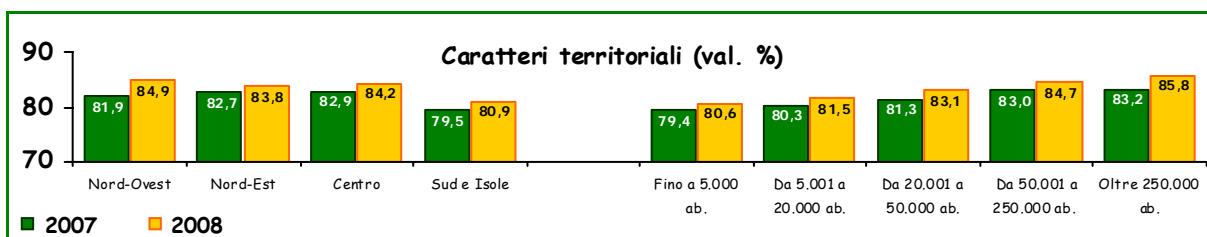
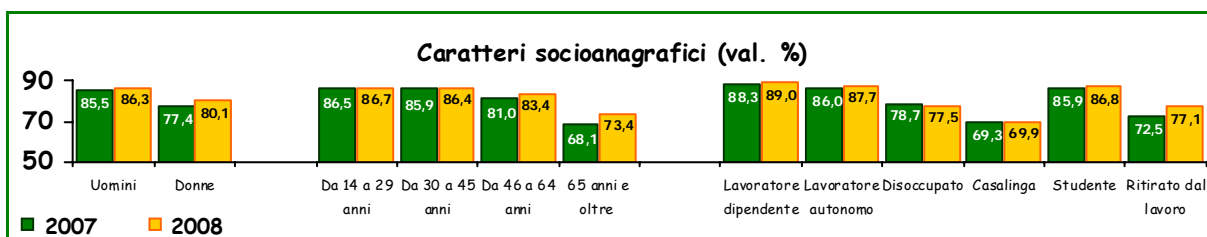
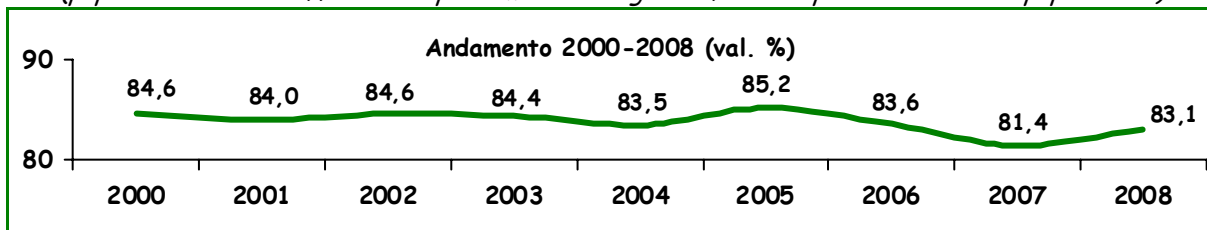
Nel 2008 si interrompe la fase di discesa dell'indice sulla "popolazione mobile". Infatti, dopo due anni di contrazione, con valori che hanno raggiunto il minimo di sempre (ovvero da quando sono iniziate le rilevazioni "Audimob") nel 2007, si osserva una crescita, anche consistente, nel corso del 2008, anno in cui la percentuale di persone con un'età compresa tra 14 ed 80 anni che ha effettuato almeno uno spostamento di durata superiore a 5 minuti si attesta sull'83,1% (1,7 punti in più rispetto al 2007).

La crescita della popolazione mobile tende a riflettersi anche nei vari sottoinsiemi del campione distinto per fattori di natura socioanagrafica e, in diversi casi, si notano differenze tra i valori 2007 e 2008 anche superiori ai due punti percentuali (ad esempio per le donne e per gli ultrasessantacinquenni). Ciò nonostante, ad una attenta lettura dei dati, emerge la diminuzione dei disoccupati che si muovono (-1,1%), unica classe in controtendenza rispetto al dato medio generale.

Nessuna differenza di segno rispetto alla dinamica media nazionale si registra distinguendo il campione in relazione ai caratteri territoriali. La quota di popolazione mobile tende a crescere in tutte le aree del Paese, in particolare nel Nord-Ovest (ben +3%), nonché nelle diverse tipologie di città considerate, raggiungendo il livello più alto in corrispondenza delle grandi città (85,8% nel 2008 e più 2,6% rispetto all'anno precedente).

Popolazione mobile

(popolazione che ha effettuato spostamenti in un giorno feriale tipo sul totale della popolazione)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2008

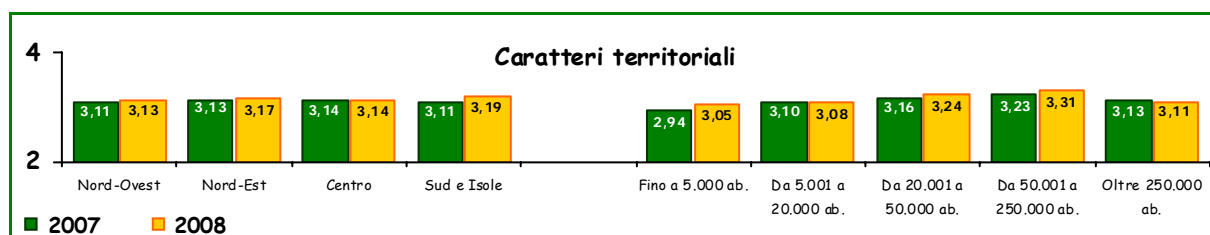
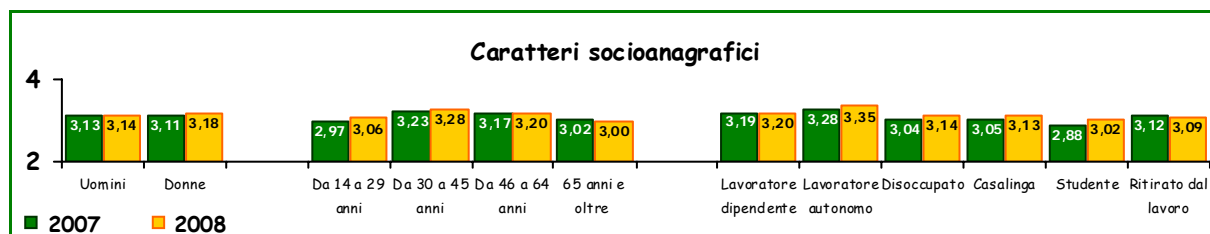
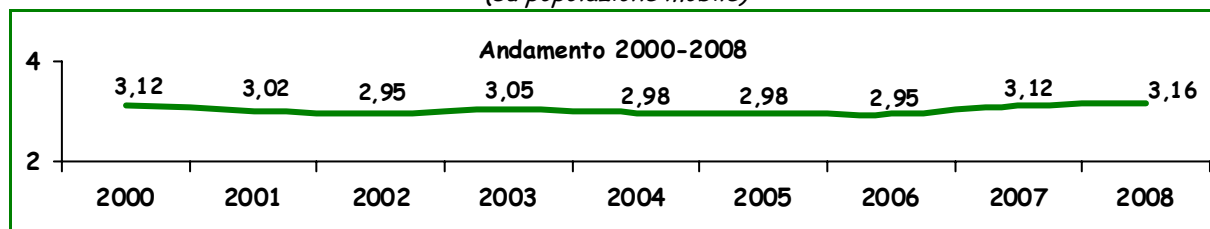
2. Numero medio di spostamenti giornaliero pro capite

Sono 3,16 gli spostamenti che in media chi si muove effettua all'interno di un giorno feriale. Questo valore, in crescita dello 0,04 rispetto al 2007, rappresenta il massimo dal 2000 ad oggi, ovvero dall'anno di avvio delle rilevazioni dell'“Osservatorio Audimob”.

L'aumento è evidente, considerando il campione distinto in relazione ai caratteri socioanagrafici, tra le persone con un'età inferiore a 46 anni (tra coloro con più di 29 anni e meno di 46, si registra un incremento pari allo 0,1), nonché tra i lavoratori autonomi, per i quali si registrano in media 3,4 spostamenti nel 2008, ovvero il dato più elevato all'interno delle varie categorie professionali, e +0,1 rispetto all'anno precedente. Da segnalare, inoltre, che una crescita del tutto simile a quella relativa ai lavoratori autonomi si osserva facendo riferimento ai disoccupati (3,1 viaggi nel 2008) ed agli studenti (3).

Incrementi nell'ordine dello 0,1 si notano anche distinguendo il campione in base alle diverse aree del Paese. In particolare, ciò è vero nel Nord-Est e nel Meridione, vale a dire le due aree dell'Italia con il numero medio di spostamenti più elevato (3,2 nel 2008). Elementi di interesse emergono anche classificando il campione secondo l'ampiezza demografiche delle città di residenza: forte crescita nelle città con un numero di abitanti inferiore a 50mila abitanti (nel caso delle piccole città, meno di 5mila residenti, si nota un +0,3 e 3,1 spostamenti medi giornalieri nel 2008); leggera contrazione del dato nelle grandi città.

Numero medio di spostamenti giornaliero pro capite
(su popolazione mobile)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2008

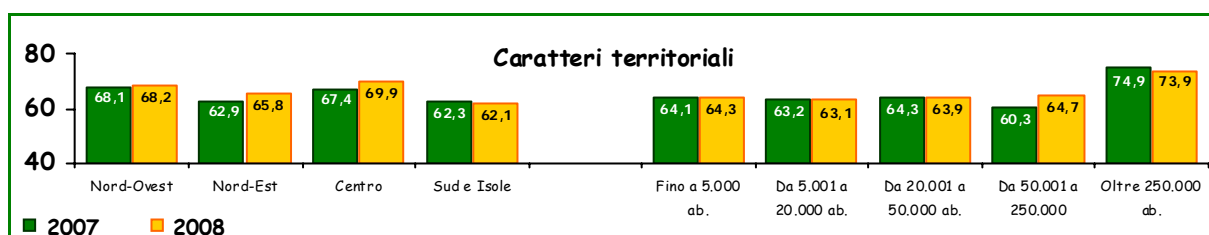
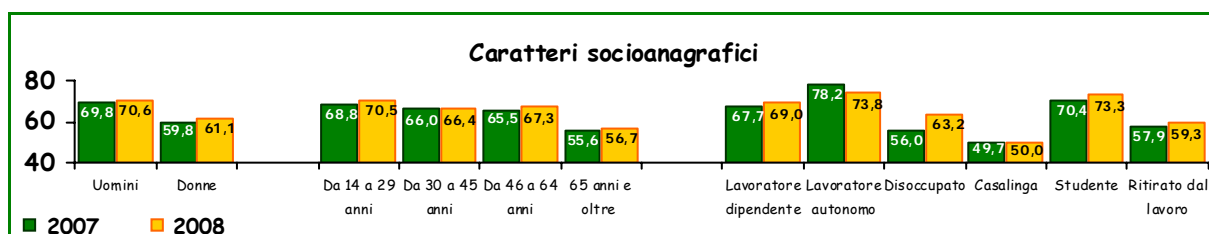
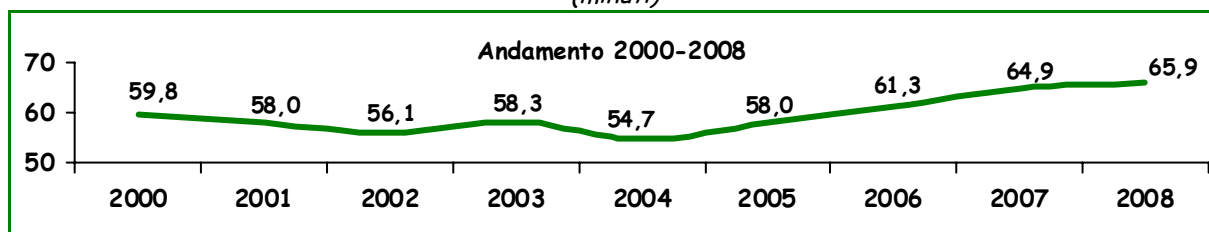
3. Tempo medio in mobilità giornaliero pro capite

Prosegue anche nel 2008 la crescita del tempo medio dedicato alla mobilità all'interno di un giorno feriale tipo, che raggiunge il livello massimo mai osservato dall'avvio delle rilevazioni "Audimob", ovvero quasi 66 minuti (65,9 per l'esattezza), oltre 10 minuti in più rispetto al 2004, quando chi si muoveva dedicava in media "solo" 55 minuti scarsi.

L'aumento del tempo speso per gli spostamenti si registra sia tra gli uomini (70,6 minuti nel 2008 e +0,8 minuti rispetto al 2007), sia tra le donne (61,1 minuti e +1,3), nonché in relazione a tutte le diverse classi d'età, in particolare tra i più giovani (70,5 minuti e +1,7) e tra coloro con più di 45 anni e meno di 65 (67,3 minuti e +1,8). Nella distinzione del campione per condizione professionale, al contrario, non in tutti i sottoinsiemi si registra un aumento del tempo destinato alla mobilità. Infatti, nel caso dei lavoratori autonomi si nota una decisa diminuzione dell'indicatore, ben 4,4 minuti in meno, che tuttavia non incide sul primato generale di questa categoria professionale; da segnalare, inoltre, la crescita considerevole all'interno dei disoccupati (+7,2 minuti) che porta il tempo medio speso in mobilità a superare abbondantemente i 60 minuti.

In relazione alle diverse aree del Paese, emerge l'incremento considerevole del tempo per gli spostamenti nel Nord-Est (+2,9 minuti), che con 65,8 minuti si avvicina ai livelli massimi del Nord-Ovest (68,2 minuti e +0,1 rispetto al 2007) e del Centro (69,9 minuti e +2,5). Per ultimo, guardando all'ampiezza demografica delle città, si nota la contrazione dell'indice nelle grandi città (-1 minuto) e la crescita in quelle con più di 50mila abitanti e meno di 250mila (+4,4).

Tempo medio in mobilità giornaliero pro capite
(minuti)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2008

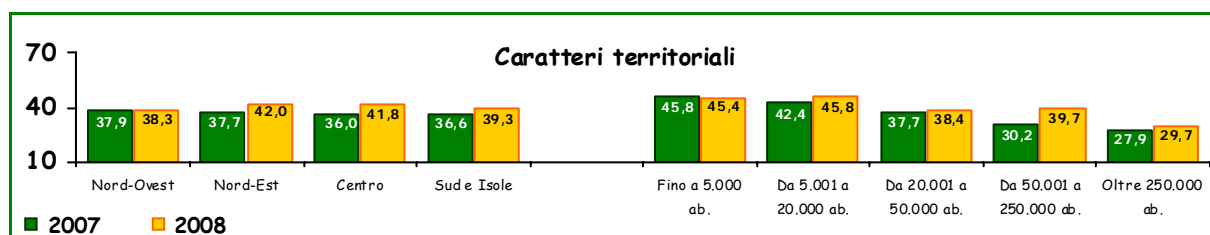
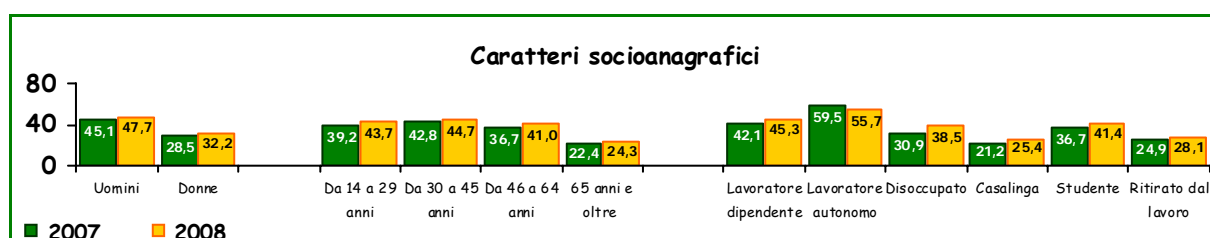
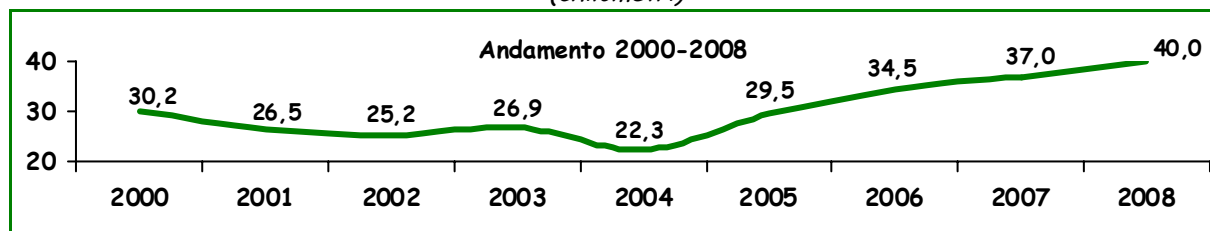
4. Distanza media giornaliera percorsa pro capite

La crescita del numero medio di chilometri percorsi da chi decide di spostarsi continua anche nel 2008, raggiungendo il tetto record di 40 km. Rispetto al 2007 l'incremento è pari a 3 km, ma allargando il campo di osservazione al 2004, anno in cui si è registrato il valore più basso dall'avvio delle rilevazioni "Audimob", si nota come l'indice è quasi raddoppiato.

Sia gli uomini che le donne hanno contribuito alla crescita delle distanze medie percorse tra il 2007 ed il 2008. In particolare, all'interno di quest'ultimo sottoinsieme si registra un +4,3 che porta il numero dei chilometri percorsi a superare i 30 (32,2 km per l'esattezza). La crescita interessa l'intero campione distinto per classi d'età (nel caso dei più giovani si nota un +4,5 km), mentre nella classificazione per condizione professionale si registra l'unico caso di contrazione del dato: i lavoratori autonomi hanno effettuato in media spostamenti per un totale di 55,7 km nel 2008, 3,8 km in meno rispetto al 2007.

Prendendo come parametro di riferimento il dato medio nazionale ed analizzando le dinamiche in relazione ai caratteri territoriali del campione, emergono alcuni fenomeni di particolare rilevanza, tra cui la decisa crescita dell'indicatore nel Nord-Est e nel Centro (in entrambi i casi il valore riferito al 2008 supera i 40 km), nonché nelle città con un numero di residenti compreso tra 50mila e 250mila; in quest'ultimo caso si nota un +9,5 km ed un valore medio nel 2008 che tende ad allontanarsi da quelle delle grandi città, ancora "ferme" sotto i 30 km.

Distanza media giornaliera percorsa pro capite (chilometri)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2008

Gli "Stili" di mobilità - Gli spostamenti

5. Motivazioni della mobilità

Appare sostanzialmente stabile la ripartizione percentuale degli spostamenti all'interno delle diverse motivazioni. Godere del tempo libero rappresenta anche nel 2008 il motivo principale per iniziare un viaggio (32,7% ma in diminuzione dell'1,2% rispetto al 2007), seguito dalle faccende familiari (32,3% e +1%) e dal lavoro; quest'ultimo grazie ad un +0,4% (29,9% nel 2008) riesce ad arrestare la fase di contrazione iniziata nel 2003, quando rappresentava oltre il 37% del totale. Lo studio, in diminuzione dello 0,4%, si mantiene sull'ordine del 5%.

La diminuzione della quota di spostamenti per tempo libero interessa sia gli uomini (-1,7% e 33,1% nel 2008), sia le donne (-0,5% e 32,4%), così come interessa tutte le diverse classi del campione distinto per età (tra coloro con più di 45 anni, ad esempio, la diminuzione non scende mai sotto l'1,3%) e per condizione professionale. Al contrario cresce la quota di viaggi per lavoro, escludendo i casi relativi ai più giovani (-0,6%), ai professionisti (-0,7%) e agli studenti (-0,2%).

Facendo sempre riferimento agli spostamenti per lavoro ma classificando il campione per area territoriale, emerge chiaramente la perdita di quote nel Nord del Paese (ad esempio nel Nord-Ovest si registra un -2%), ma anche la crescita nel Centro (+1,1% e 30,6%) e nel Meridione (+1,3% e 27,4%). Infine, con riferimento all'ampiezza demografica delle città di residenza si nota come nei centri con più di 250mila abitanti cresce la quota di spostamenti per studio e gestione familiare, mentre arretra quella per lavoro e tempo libero.

Motivazioni della mobilità
(spostamenti per luogo di destinazione - Valore percentuale)

	Lavoro		Studio		Gestione familiare		Tempo libero		Totale	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008		
Totale	29,5	29,9	5,4	5,0	31,3	32,3	33,9	32,7	100,0	
Sesso	Maschio	36,2	37,0	5,4	5,1	23,5	24,8	34,8	33,1	100,0
	Femmina	22,3	23,0	5,3	4,9	39,5	39,8	32,9	32,4	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	20,9	20,3	21,7	20,9	14,1	15,8	43,3	43,0	100,0
	Da 30 a 45 anni	43,1	43,3	1,0	1,1	31,9	33,2	23,9	22,4	100,0
	Da 46 a 64 anni	31,6	33,5	0,5	0,4	34,7	34,4	33,2	31,7	100,0
	65 anni e oltre	6,3	7,3	0,4	0,3	49,1	49,6	44,2	42,9	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	52,1	52,0	0,8	0,8	23,2	24,1	23,8	23,0	100,0
	Occupato in conto proprio	56,8	55,9	0,6	0,7	21,2	22,6	21,4	20,8	100,0
	Disoccupato	5,4	7,0	3,0	3,4	42,3	41,3	49,3	48,2	100,0
	Casalanga	1,5	1,8	0,6	0,6	63,2	63,2	34,8	34,4	100,0
	Studente	4,3	4,1	34,9	33,6	12,2	13,7	48,6	48,5	100,0
	Ritirato dal lavoro	2,6	3,1	0,5	0,4	47,9	50,2	48,9	46,3	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	32,5	30,8	4,4	5,0	31,7	33,1	31,4	31,1	100,0
	Nord-Est	31,5	32,6	5,0	4,4	30,8	30,7	32,8	32,3	100,0
	Centro	29,5	30,6	5,3	5,1	31,8	32,1	33,5	32,2	100,0
	Sud e Isole	26,1	27,4	6,4	5,3	30,9	32,7	36,6	34,5	100,0
Ampiezza demografica nelle città di	Fino a 5.000 ab.	33,5	31,6	5,7	5,1	29,4	31,6	31,3	31,7	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	30,6	31,7	5,5	5,7	30,8	30,6	33,1	32,1	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	28,5	30,8	5,7	4,9	30,8	31,8	35,0	32,5	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	27,4	29,5	5,2	4,2	32,2	32,8	35,3	33,5	100,0
	Oltre 250.000 ab.	27,9	26,2	5,0	5,2	32,8	34,9	34,4	33,7	100,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2008

6. Mezzi di trasporto utilizzati

Nel 2008 gli spostamenti a piedi/bici riescono a conquistare quote di mercato rispetto ai viaggi con mezzi motorizzati. Infatti, tra il 2007 e del 2008, si nota una crescita della "mobilità lenta" pari allo 0,6% (21% nel 2008). Diminuisce, di conseguenza, la mobilità motorizzata anche se nella classificazione del campione in relazione ai caratteri socioanagrafici e territoriali si registrano alcune eccezioni al dato medio generale: ad esempio, nel caso dei più giovani (+0,9% e 85,6%), degli studenti (+0,8% e 83%) e del Centro Italia (+0,9% e 83,1%). Di particolare interesse è la contrazione degli spostamenti motorizzati tra i disoccupati (-6% e 74,7% nel 2008).

Considerando ancora il comportamento della categoria dei disoccupati ma spostando l'attenzione sulla distribuzione per mezzo utilizzato degli spostamenti motorizzati, si nota chiaramente l'abbassamento della quota dei viaggi con l'auto (-5,5% e 82,5%), mentre cresce quella degli spostamenti con i mezzi pubblici (+2,5% e 10,4%) e con le moto (+2,8% e 7,1%). Identiche dinamiche si notano anche considerando il campione nel suo insieme: l'auto perde quote di mercato (-0,6% e 82%) a favore del trasporto pubblico (+0,4% e 12,3%) e delle due ruote (+0,3% e 5,7%).

La crescita del trasporto pubblico non interessa, tuttavia, tutto il Paese; è intensa nel Nord-Ovest (+2,5% e 17%), mentre è negativa nel Nord-Est (-0,6% e 11%) e nel Sud (-0,6% e 8,9%). Per ultimo, si segnala come nella distinzione del campione per ampiezza demografica delle città di residenza, lo sviluppo della "mobilità pubblica" si concentri quasi esclusivamente nelle grandi città (+2,2% e 27,6%).

Mezzi di trasporto
(spostamenti per modalità - Valore percentuale)

		Piedi o bici		Mezzi motorizzati		solo mezzi motorizzati				Totale		
		2007	2008	2007	2008	Moto, ciclomotore		Mezzi privati (auto)			Mezzi pubblici	
						2007	2008	2007	2008		2007	2008
Totale		20,4	21,0	79,6	79,0	5,4	5,7	82,6	82,0	11,9	12,3	100,0
Sesso	Maschio	16,8	17,8	83,2	82,2	7,8	8,1	81,4	80,8	10,8	11,1	100,0
	Femmina	24,2	24,3	75,8	75,7	2,7	3,0	84,1	83,3	13,3	13,7	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	15,3	14,4	84,7	85,6	8,8	10,2	69,0	68,2	22,2	21,7	100,0
	Da 30 a 45 anni	13,5	14,3	86,5	85,7	5,6	5,5	87,8	87,6	6,7	6,9	100,0
	Da 46 a 64 anni	22,1	23,5	77,9	76,5	3,9	4,0	86,8	86,0	9,2	10,0	100,0
	65 anni e oltre	40,2	39,6	59,8	60,4	1,8	1,6	84,0	82,1	14,2	16,3	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	13,0	13,6	87,0	86,4	5,7	5,2	86,3	85,5	8,0	9,2	100,0
	Occupato in conto proprio	12,2	13,5	87,8	86,5	5,0	6,6	86,6	87,1	8,5	6,3	100,0
	Disoccupato	19,5	25,3	80,5	74,7	4,3	7,1	87,7	82,5	7,9	10,4	100,0
	Casalinga	30,6	33,4	69,4	66,6	1,0	1,0	91,2	90,7	7,8	8,3	100,0
	Studente	17,8	17,0	82,2	83,0	11,5	12,5	56,5	56,8	31,9	30,7	100,0
	Ritirato dal lavoro	36,7	36,7	63,3	63,3	2,7	2,7	86,0	84,1	11,3	13,2	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	22,1	23,1	77,9	76,9	4,7	4,4	80,8	78,7	14,5	17,0	100,0
	Nord-Est	22,7	23,0	77,3	77,0	4,7	5,4	83,8	83,7	11,6	11,0	100,0
	Centro	17,8	16,9	82,2	83,1	7,2	7,9	79,5	78,5	13,3	13,6	100,0
	Sud e Isole	19,3	20,7	80,7	79,3	5,3	5,5	85,2	85,7	9,5	8,9	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	14,6	15,3	85,4	84,7	2,2	1,9	87,8	89,1	10,0	9,0	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	17,3	17,0	82,7	83,0	4,1	3,7	86,8	87,0	9,1	9,3	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	20,2	19,0	79,8	81,0	4,5	4,6	86,3	87,4	9,2	8,1	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	23,2	24,6	76,8	75,4	6,9	7,4	83,5	83,0	9,6	9,6	100,0
	Oltre 250.000 ab.	27,2	28,4	72,8	71,6	10,5	11,3	64,1	61,1	25,4	27,6	100,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2008

7. Il raggio della mobilità

Sostanzialmente stabile, nel confronto 2007-2008, la ripartizione degli spostamenti per la lunghezza del percorso. La quota dei viaggi di prossimità (entro i 2km), in leggera crescita (+0,6% rispetto al 2007), rimane la più alta (31,4% nel 2008), seguita da quella di media distanza (tra 11 e 50km), di corto raggio (tra 3 e 5km) e locali (tra 6 e 10km), tutte contraddistinte da una contrazione che non supera mai lo 0,4%.

Poche le variazioni anche analizzando il campione nei suoi caratteri socioanagrafici. Le poche meritevoli di segnalazione riguardano la crescita della quota di mobilità locale tra i più giovani (+1,9% e 23,7%), tra i disoccupati (+4,1% e 22,7%) e tra gli studenti (+2,8% e 23%), nonché la diminuzione dei viaggi a corto raggio tra gli ultrasessantacinquenni (-2% e 21,7%) e tra le casalinghe (-1,8% e 21,2%).

Quasi nulle invece le differenze tra il 2007 ed il 2008 delle quote di mobilità nella classificazione del campione per area del Paese. Le variazioni tendono ad allinearsi a quelle medie nazionali, tranne alcune eccezioni: nel Sud e nelle Isole con riferimento alla mobilità di prossimità (-0,6% e 35,5%), a quella locale (+0,7% e 18,6%) ed a quella di media distanza (+0,1% e 21,7%), nonché nel Nord-Est per quanto riguarda gli spostamenti a corto raggio (+0,2% e 21,9%). Infine, non si registra nulla di particolarmente rilevante anche classificando il campione in relazione all'ampiezza demografica delle città di residenza.

Raggio della mobilità
(spostamenti per lunghezza del percorso - Valore percentuale)

	Prossimità		Corto raggio		Locale		Media distanza		Lunga distanza		Totale	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008		
Totale	30,8	31,4	22,0	21,7	20,6	20,2	23,7	23,4	2,9	3,2	100,0	
Sesso	Maschio	23,6	25,0	21,9	21,2	22,6	21,4	28,0	28,0	3,9	4,4	100,0
	Femmina	38,4	37,9	22,1	22,3	18,4	19,0	19,2	18,9	1,8	1,9	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	24,9	23,4	20,4	19,9	21,8	23,7	29,6	29,7	3,3	3,2	100,0
	Da 30 a 45 anni	25,7	27,0	21,5	22,0	22,9	21,3	26,9	26,4	3,0	3,3	100,0
	Da 46 a 64 anni	31,9	32,5	22,8	22,8	20,6	19,9	21,4	21,2	3,2	3,6	100,0
	65 anni e oltre	48,7	49,7	23,7	21,7	13,7	13,9	12,5	12,9	1,5	1,9	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	22,5	23,3	21,3	22,2	23,9	22,2	29,2	28,7	3,1	3,6	100,0
	Occupato in conto proprio	21,0	24,9	21,0	20,5	23,6	20,9	28,6	28,1	5,8	5,7	100,0
	Disoccupato	38,4	35,7	20,2	20,4	18,6	22,7	20,3	19,5	2,4	1,7	100,0
	Casalinga	48,9	50,9	23,0	21,2	15,2	15,9	11,7	10,8	1,2	1,3	100,0
	Studente	27,3	25,8	21,0	19,9	20,2	23,0	28,2	28,3	3,3	3,0	100,0
	Ritirato dal lavoro	44,7	45,1	24,1	22,9	15,8	15,7	13,7	14,2	1,7	2,1	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	28,6	31,4	21,9	21,8	22,9	21,1	23,5	22,7	3,1	3,1	100,0
	Nord-Est	27,6	28,1	21,7	21,9	21,3	20,6	26,8	26,2	2,7	3,2	100,0
	Centro	27,4	27,4	23,3	22,8	21,7	21,7	24,9	24,9	2,7	3,2	100,0
	Sud e Isole	36,1	35,5	21,4	21,0	17,9	18,6	21,6	21,7	3,1	3,2	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	22,0	24,7	15,8	16,5	21,6	20,3	36,4	34,7	4,2	3,8	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	28,0	27,9	18,5	18,0	22,0	20,8	28,2	29,8	3,3	3,6	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	33,5	32,7	23,3	23,5	18,1	19,5	21,8	20,8	3,3	3,4	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	35,4	35,0	26,8	26,3	18,9	19,0	16,8	16,6	2,1	3,2	100,0
	Oltre 250.000 ab.	34,4	36,3	25,3	24,0	22,5	21,5	16,1	16,3	1,6	1,9	100,0

Prossimità (fino a 2 km); Corto raggio (3-5 km); Locale (6-10 km); Media distanza (11-50 km); Lunga distanza (oltre 50 km)

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2008

8. Diagramma orario della mobilità

Nella prima parte della giornata (dalle 6.00 di mattina alle 14.00) si concentrano circa il 52% del totale degli spostamenti, nel pomeriggio/sera (dalle 14.00 alle 20.00) il 39,5%, mentre nella notte si registra "solo" l'8,2% dei viaggi. I dati del 2008, prima esposti, tendono a ripercorrere quelli già osservati nel corso del 2007, se si esclude una leggera crescita, nell'ordine dell'1%, della quota di spostamenti effettuati nel pomeriggio.

Nel classificare il campione per genere, non si registrano particolari differenze con i dati medi generali, così come nel caso della distinzione per classi d'età. Osservando, invece, il campione in relazione alla condizione professionale degli intervistati, si notano alcuni elementi di interesse: all'interno della categoria dei disoccupati diminuiscono in modo consistente i viaggi compresi tra le 9.00 e 14.00 (dal 41,3% del 2007 al 35,2% del 2008), al contrario di ciò che avviene per i lavoratori autonomi, caratterizzati da una crescita dell'indicatore (+0,4% e 30% nel 2008).

La diminuzione della quota di spostamenti nelle prima parte della giornata interessa tutte del diverse aree del Paese, ma possiede gradi di intensità diversi. Infatti, è sicuramente maggiore con riferimento al Nord-Est ed al Centro (in entrambi i casi si registra un decremento superiore al 2%), minore con riferimento al Nord-Ovest ed al Meridione. Dinamiche del tutto simili a quelle medie generali si osservano, infine, nell'analisi del diagramma orario della mobilità incrociato con l'ampiezza demografica delle città di residenza degli intervistati.

Diagramma orario della mobilità
(spostamenti per fasce orarie - Valore percentuale)

		Dalle 6.00 alle 9.00		Dalle 9.01 alle 14.00		Dalle 14.01 alle 20.00		Dopo le 20		Totale
		2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	
Totale		20,7	20,9	32,7	31,4	38,5	39,5	8,1	8,2	100,0
Sesso	Maschio	21,7	21,9	29,5	28,8	38,8	39,7	9,9	9,6	100,0
	Femmina	19,6	19,9	36,1	34,1	38,1	39,4	6,2	6,7	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	19,4	19,7	26,6	26,0	40,4	40,8	13,5	13,5	100,0
	Da 30 a 45 anni	24,2	24,2	28,2	27,0	39,6	40,7	8,0	8,1	100,0
	Da 46 a 64 anni	20,7	21,2	34,8	32,7	38,3	39,5	6,2	6,6	100,0
	65 anni e oltre	14,8	14,9	47,6	45,6	33,4	35,3	4,1	4,1	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	24,4	24,8	24,2	23,4	42,2	42,8	9,1	8,9	100,0
	Occupato in conto proprio	22,8	22,1	29,6	30,0	38,2	38,1	9,4	9,8	100,0
	Disoccupato	14,2	15,5	41,3	35,2	35,7	38,9	8,8	10,3	100,0
	Casalinga	18,5	17,9	46,3	44,2	31,5	34,5	3,6	3,4	100,0
	Studente	19,4	19,7	27,8	26,7	39,7	39,8	13,2	13,8	100,0
	Ritirato dal lavoro	15,3	15,1	46,2	44,5	34,3	36,1	4,2	4,3	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	20,9	21,8	30,9	30,0	40,7	41,2	7,5	7,0	100,0
	Nord-Est	22,3	21,7	32,0	30,3	38,5	40,1	7,2	7,9	100,0
	Centro	20,8	20,7	33,1	30,9	39,0	41,0	7,2	7,4	100,0
	Sud e Isole	19,7	19,8	34,2	33,4	36,5	37,1	9,6	9,6	100,0
Ampiezza demografica nelle città di	Fino a 5.000 ab.	21,8	21,8	32,2	30,5	37,7	39,2	8,3	8,5	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	21,9	21,8	31,9	30,0	37,7	39,5	8,5	8,7	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	20,2	21,2	31,9	31,2	39,1	39,1	8,8	8,5	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	20,1	20,0	33,8	32,5	38,5	39,2	7,6	8,2	100,0
	Oltre 250.000 ab.	19,4	19,6	33,6	32,9	39,7	40,6	7,3	6,9	100,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2008

9. Frequenza della mobilità

La quota di spostamenti effettuati nel 2008 tutti i giorni è pari al 45,8%, vale a dire lo 0,2% in più rispetto al 2007. In crescita anche il peso dei viaggi meno frequenti (quelli realizzati meno di 3 giorni la settimana), che nel 2008 raggiungono il 40% del totale (+0,7% rispetto al 2007).

Nel distinguere il campione in relazione al sesso degli intervistati, non emergono differenze particolarmente rilevanti con le dinamiche medie generali, così come nel caso della classificazione per classi d'età, ad eccezione della significativa crescita (+2,4%) della quota di viaggi effettuati meno di 3 giorni la settimana tra i più giovani (età compresa tra 14 e 29 anni). Maggiori elementi di interesse si hanno invece in considerazione della condizione professionale degli intervistati: il peso della mobilità quotidiana tende a diminuire all'interno della categoria degli occupati, siano essi alle dipendenze (-0,5% e 56,6% nel 2008) o autonomi (-2% e 47,4%), mentre cresce nelle altre categorie, in particolare tra i disoccupati (+4,5% e 34,3%).

Mantenendo come parametro di riferimento le dinamiche medie generali, l'analisi della frequenza in relazione alle diverse aree del Paese non offre particolari spunti di riflessione, mentre guardando all'ampiezza demografica delle città emerge chiaramente la diminuzione della "mobilità quotidiana" nelle città con oltre 50mila abitanti (nel caso di quello con oltre 250mila residenti si nota un -0,8%), controbilanciata dalla crescita nei centri di minore dimensione (+1,7% nei centri con una popolazione compresa tra 20mila e 50mila abitanti).

Frequenza della mobilità
(spostamenti per frequenza dello stesso spostamento - Valore percentuale)

	Tutti i giorni		Da 3 a 4 giorni la settimana		Meno di 3 giorni la settimana		Totale	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008		
Totale	45,6	45,8	15,0	14,2	39,3	40,0	100,0	
Sesso	Maschio	48,4	48,3	14,6	13,6	37,0	38,0	100,0
	Femmina	42,7	43,3	15,5	14,8	41,8	42,0	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	47,1	47,6	19,1	16,3	33,7	36,1	100,0
	Da 30 a 45 anni	52,4	52,3	12,1	11,9	35,5	35,8	100,0
	Da 46 a 64 anni	43,6	44,4	13,6	13,9	42,8	41,7	100,0
	65 anni e oltre	32,2	32,4	18,3	16,7	49,4	50,9	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	57,1	56,6	10,9	10,7	32,0	32,7	100,0
	Occupato in conto proprio	49,4	47,4	11,4	12,8	39,2	39,9	100,0
	Disoccupato	29,8	34,3	20,4	15,6	49,8	50,1	100,0
	Casalinga	34,3	34,4	17,8	17,4	47,9	48,2	100,0
	Studente	44,1	45,2	21,7	18,8	34,2	36,1	100,0
	Ritirato dal lavoro	30,3	30,9	18,6	17,3	51,1	51,8	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	45,3	46,1	14,0	12,4	40,7	41,5	100,0
	Nord-Est	46,7	46,6	13,0	12,2	40,3	41,2	100,0
	Centro	45,3	45,3	15,8	15,1	39,0	39,6	100,0
	Sud e Isole	45,5	45,4	16,5	16,2	38,0	38,4	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	48,8	48,2	14,2	13,7	37,0	38,1	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	47,3	48,5	14,4	13,3	38,2	38,2	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	45,3	47,0	15,6	14,4	39,1	38,6	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	44,5	44,2	16,1	14,8	39,4	41,0	100,0
	Oltre 250.000 ab.	42,0	41,2	14,7	15,0	43,3	43,8	100,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2008

La "qualità" e le "propensioni" della mobilità

10. La soddisfazione per i mezzi di trasporto

Il mezzo di trasporto che nel 2008 ha raccolto maggiori consensi è la moto/ciclomotore, a cui viene assegnato un voto medio pari a 8,4 (all'interno di una scala che va dall'1, voto minimo, al 10, voto massimo). Il dato tende a riflettere quello già osservato nel corso del 2007, mentre proseguendo nel confronto temporale emerge la diminuzione del livello di soddisfazione espresso per le auto, che tuttavia rimane ancora elevato (-0,12 e 7,87 nel 2008), nonché la crescita del voto medio per quasi tutti i diversi mezzi di trasporto collettivo (l'unica eccezione riguarda il treno locale con un -0,05), ognuno caratterizzato da un voto medio superiore alla sufficienza.

La minore soddisfazione espressa per l'automobile si riscontra in tutti i diversi sottoinsiemi ottenibili dall'analisi sociodemografica del campione, e risulta particolarmente rilevante tra coloro che possiedono un'età superiore a 45 anni (-0,14) e tra i disoccupati (-0,19). Quest'ultima categoria si dimostra critica anche nei confronti dei mezzi di trasporto pubblico (ad eccezione dell'autobus extraurbano), mentre tende a premiare la bicicletta (+0,45 e 8,25).

Tendenze simili a quelle generali si riscontrano anche osservando i gradi di soddisfazione nelle diverse aree del Paese: l'auto perde consensi in tutte le aree territoriali ed in tutte le diverse tipologie di città, mentre il trasporto pubblico riesce, tendenzialmente, a far crescere il proprio grado di gradimento.

La soddisfazione per i mezzi di trasporto - Anno 2008
(Valori medi - Voto da 1 a 10)

		Bicicletta	Moto	Auto	Autobus, tram	Metro	Autobus extraurbano	Treno locale	Treno a lunga percorrenza	Aereo
Totale		8,26	8,40	7,87	6,09	7,32	6,63	6,54	6,06	7,84
Sesso	Maschio	8,10	8,44	7,61	6,02	7,29	6,51	6,54	6,02	7,75
	Femmina	8,49	8,32	8,11	6,14	7,34	6,72	6,54	6,10	7,95
Età	Da 14 a 29 anni	7,83	8,09	7,69	5,73	6,89	6,17	6,47	5,87	7,95
	Da 30 a 45 anni	8,33	8,71	7,92	6,00	7,37	6,65	6,62	6,02	7,82
	Da 46 a 64 anni	8,41	8,53	7,87	6,16	7,42	6,76	6,44	6,13	7,78
	65 anni e oltre	8,52	8,63	7,99	6,57	7,72	7,51	6,72	6,56	7,79
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	8,31	8,59	7,86	5,90	7,26	6,53	6,57	6,01	7,78
	Occupato in conto proprio	8,29	8,57	7,72	5,88	7,16	6,48	6,26	5,89	7,63
	Disoccupato	8,25	8,34	7,77	5,82	7,18	6,53	5,82	5,65	8,07
	Casalinga	8,63	8,63	8,26	6,36	7,55	7,08	6,67	6,64	8,22
	Studente	7,74	8,00	7,62	5,80	6,96	6,14	6,68	5,90	7,94
	Ritirato dal lavoro	8,42	8,63	7,91	6,54	7,74	7,39	6,68	6,40	7,95
Area del Paese	Nord-Ovest	8,34	8,43	7,89	6,32	7,64	6,61	6,57	5,90	7,79
	Nord-Est	8,49	8,48	8,07	6,78	7,81	7,15	6,85	6,40	7,79
	Centro	8,08	8,50	7,71	5,67	7,03	6,51	6,63	6,12	7,83
	Sud e Isole	7,96	8,29	7,83	5,71	7,04	6,49	6,23	5,93	7,91
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	8,16	8,01	8,34	6,65	7,35	6,84	6,44	5,93	7,83
	Da 5.001 a 20.000 ab.	8,28	8,19	8,08	6,32	7,26	6,54	6,65	6,09	7,92
	Da 20.001 a 50.000 ab.	8,22	8,40	7,93	6,24	7,15	6,56	6,51	6,04	7,91
	Da 50.001 a 250.000 ab.	8,43	8,63	7,76	6,27	7,43	6,69	6,42	5,94	7,82
	Oltre 250.000 ab.	8,14	8,66	7,20	5,70	7,35	6,50	6,61	6,26	7,76

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2008

La soddisfazione per i mezzi di trasporto - Anno 2007

(Valori medi - Voto da 1 a 10)

		Bicicletta	Moto	Auto	Autobus, tram	Metro	Autobus extraurbano	Treno locale	Treno lunga distanza	Aereo
Totale		8,22	8,40	7,99	6,05	7,22	6,56	6,59	6,01	7,79
Sesso	Maschio	8,13	8,48	7,75	6,14	7,25	6,44	6,58	6,00	7,73
	Femmina	8,34	8,24	8,23	5,97	7,20	6,65	6,60	6,01	7,87
Età	Da 14 a 29 anni	7,68	8,03	7,78	5,78	6,80	6,09	6,55	5,77	7,95
	Da 30 a 45 anni	8,26	8,79	8,05	6,10	7,27	6,60	6,46	5,97	7,65
	Da 46 a 64 anni	8,47	8,63	8,01	5,95	7,38	6,83	6,65	6,10	7,83
	65 anni e oltre	8,65	8,40	8,12	6,54	7,73	7,43	6,79	6,68	7,75
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	8,27	8,63	7,98	5,96	7,24	6,50	6,52	5,87	7,76
	Occupato in conto proprio	8,26	8,73	7,80	5,99	7,16	6,36	6,58	5,88	7,67
	Disoccupato	7,80	8,13	7,96	5,85	7,33	6,22	6,24	5,79	7,71
	Casalinga	8,41	8,58	8,39	6,16	7,34	7,17	7,04	6,75	8,08
	Studente	7,67	7,93	7,70	5,77	6,72	6,11	6,58	5,85	8,03
	Ritirato dal lavoro	8,54	8,63	8,06	6,45	7,75	7,33	6,73	6,41	7,71
Area del Paese	Nord-Ovest	8,35	8,66	8,01	6,25	7,57	6,55	6,51	5,76	7,61
	Nord-Est	8,36	8,42	8,17	6,73	7,77	6,93	6,61	6,30	7,83
	Centro	8,14	8,46	7,81	5,78	6,68	6,53	6,53	6,14	7,75
	Sud e Isole	7,88	8,22	7,98	5,61	7,14	6,43	6,68	5,95	7,94
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	8,03	7,99	8,39	6,48	7,14	6,89	6,51	6,00	7,85
	Da 5.001 a 20.000 ab.	8,19	8,30	8,16	6,29	7,08	6,41	6,53	5,92	7,73
	Da 20.001 a 50.000 ab.	8,25	8,37	8,04	6,23	7,35	6,46	6,71	6,05	8,02
	Da 50.001 a 250.000 ab.	8,41	8,56	7,95	6,28	7,30	6,70	6,55	5,86	7,81
	Oltre 250.000 ab.	8,18	8,66	7,24	5,57	7,23	6,29	6,63	6,28	7,62

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2008

11. Propensione alla modifica dei comportamenti d'uso dei mezzi di trasporto

Nel 2008 alla domanda sulle propensioni di utilizzo dei mezzi di trasporto, il 37% degli intervistati, vale a dire circa il 4% in più rispetto al 2007, dichiara di prendere in considerazione la possibilità di diminuire l'uso dell'automobile, mentre "solo" il 7,5% prospetta l'ipotesi di aumentarne l'uso. Orientamenti opposti interessano invece il trasporto pubblico: ben il 41,8%, il 2,3% in più nel confronto con il 2007, degli intervistati confessa di pensare ad un cambiamento delle proprie abitudini di mobilità attraverso un maggior uso del trasporto collettivo.

Nel classificare il campione in relazione ai caratteri socioanagrafici, non emergono dinamiche di segno opposto a quelle già osservate, tuttavia alcune categorie dimostrano più di altre il desiderio di diminuire l'uso dell'auto a favore del mezzo pubblico, ma anche delle moto/ciclomotori, e non manca una eccezione. In particolare, si fa riferimento alle persone con meno di 46 anni, ai disoccupati ed alle casalinghe quando si parla di crescita sostanziale della "propensione verso il trasporto pubblico", mentre l'eccezione riguarda i lavoratori autonomi, per effetto della contrazione della quota di chi manifesta la volontà di voler aumentare l'utilizzo del trasporto pubblico (dal 40,7% del 2007 al 38,9% del 2008).

Poche le differenze con le dinamiche medie generali anche nella distinzione del campione per area del Paese, mentre guardando alle dimensioni delle città di residenza emerge la minore crescita della quota di persone che esprime l'intenzione di diminuire l'uso dell'auto (circa il 36% sia nel 2007 che nel 2008) per aumentare l'utilizzo del trasporto pubblico.

Propensione alla modifica dei comportamenti d'uso dell'auto (Valori percentuali)

		2007			2008		
		Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo	Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo
Totale		7,5	33,3	-25,8	7,5	37,0	-29,5
Sesso	Maschio	6,5	38,5	-32,1	6,1	42,5	-36,4
	Femmina	8,5	28,2	-19,8	8,8	31,8	-23,0
Età	Da 14 a 29 anni	16,1	27,8	-11,8	15,5	32,3	-16,7
	Da 30 a 45 anni	4,7	38,5	-33,8	5,1	43,0	-37,9
	Da 46 a 64 anni	4,7	37,8	-33,2	5,0	40,6	-35,7
	65 anni e oltre	6,4	23,9	-17,5	6,2	26,7	-20,5
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	4,0	41,8	-37,8	4,6	45,9	-41,3
	Occupato in conto proprio	5,0	38,5	-33,5	4,8	39,4	-34,6
	Disoccupato	13,1	29,3	-16,2	14,6	33,5	-18,9
	Casalinga	7,8	23,2	-15,5	8,9	27,4	-18,5
	Studente	19,7	25,4	-5,6	18,8	29,4	-10,7
	Ritirato dal lavoro	5,8	27,9	-22,2	5,4	30,7	-25,3
Area del Paese	Nord-Ovest	6,5	33,7	-27,2	6,0	36,5	-30,6
	Nord-Est	5,7	33,9	-28,2	4,7	37,2	-32,5
	Centro	6,6	34,4	-27,8	7,0	38,8	-31,8
	Sud e Isole	9,6	32,0	-22,4	10,2	36,2	-26,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	7,6	30,2	-22,6	7,0	34,8	-27,8
	Da 5.001 a 20.000 ab.	7,2	32,1	-24,9	7,7	37,9	-30,2
	Da 20.001 a 50.000 ab.	7,0	35,1	-28,1	7,3	39,3	-32,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	7,6	33,4	-25,9	7,2	36,0	-28,8
	Oltre 250.000 ab.	8,3	36,1	-27,8	7,9	36,8	-28,9

Tra le possibili risposte, l'intervistato può anche scegliere tra "non modificare l'utilizzo" o "non sa"

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2008

Anno 2008

La domanda di mobilità degli italiani

Propensione alla modifica dei comportamenti d'uso dei mezzi pubblici (Valori percentuali)

		2007			2008		
		Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo	Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo
Totale		39,5	5,6	+34,0	41,8	5,2	+36,6
Sesso	Maschio	41,2	4,6	+36,6	43,4	4,7	+38,6
	Femmina	37,9	6,4	+31,5	40,3	5,7	+34,7
Età	Da 14 a 29 anni	32,5	17,2	+15,3	35,1	16,4	+18,7
	Da 30 a 45 anni	41,2	2,9	+38,3	44,4	2,9	+41,5
	Da 46 a 64 anni	45,3	2,1	+43,2	46,6	2,1	+44,5
	65 anni e oltre	35,9	1,5	+34,4	37,5	1,4	+36,2
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	43,6	3,4	+40,2	47,3	3,3	+44,1
	Occupato in conto proprio	40,7	2,6	+38,2	38,9	3,3	+35,6
	Disoccupato	39,7	8,2	+31,5	41,4	9,3	+32,1
	Casalinga	36,2	2,7	+33,4	36,7	2,3	+34,4
	Studente	30,8	22,0	+8,8	34,5	21,5	+13,1
	Ritirato dal lavoro	39,5	1,4	+38,1	40,6	1,2	+39,4
Area del Paese	Nord-Ovest	39,5	4,8	+34,7	41,1	5,1	+35,9
	Nord-Est	36,8	4,4	+32,3	39,4	3,7	+35,7
	Centro	42,0	5,4	+36,6	44,7	6,0	+38,7
	Sud e Isole	39,7	6,8	+32,9	42,0	5,6	+36,4
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	36,2	5,2	+31,0	38,9	4,8	+34,2
	Da 5.001 a 20.000 ab.	38,0	5,4	+32,6	39,9	5,6	+34,4
	Da 20.001 a 50.000 ab.	37,6	5,9	+31,7	43,3	4,8	+38,5
	Da 50.001 a 250.000 ab.	41,3	5,2	+36,1	40,6	4,6	+35,9
	Oltre 250.000 ab.	45,3	6,2	+39,0	46,9	6,1	+40,8

Tra le possibili risposte, l'intervistato può anche scegliere tra "non modificare l'utilizzo" o "non sa"

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2008

Propensione alla modifica dei comportamenti d'uso delle moto/ciclomotori (Valori percentuali)

		2007			2008		
		Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo	Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo
Totale		12,7	3,3	+9,4	13,6	2,5	+11,1
Sesso	Maschio	18,0	3,4	+14,6	19,5	3,4	+16,1
	Femmina	7,7	3,2	+4,4	8,1	1,7	+6,4
Età	Da 14 a 29 anni	23,7	6,5	+17,2	23,7	5,5	+18,2
	Da 30 a 45 anni	16,1	2,9	+13,2	17,1	2,1	+15,0
	Da 46 a 64 anni	8,0	2,8	+5,2	10,1	2,0	+8,1
	65 anni e oltre	1,5	1,2	+0,3	2,4	,7	+1,6
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	16,0	3,0	+13,0	16,7	2,5	+14,2
	Occupato in conto proprio	18,2	3,5	+14,7	19,8	2,3	+17,5
	Disoccupato	14,6	4,0	+10,6	15,5	3,4	+12,1
	Casalinga	3,9	2,9	+1,0	4,0	1,3	+2,7
	Studente	23,2	7,4	+15,8	24,9	6,2	+18,7
	Ritirato dal lavoro	3,1	1,4	+1,7	4,0	1,1	+2,9
Area del Paese	Nord-Ovest	12,1	2,8	+9,2	12,5	2,1	+10,5
	Nord-Est	11,1	3,2	+7,9	12,8	2,3	+10,5
	Centro	12,7	3,4	+9,3	13,9	3,3	+10,6
	Sud e Isole	14,1	3,7	+10,4	14,8	2,6	+12,2
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	12,3	3,1	+9,1	13,0	2,8	+10,3
	Da 5.001 a 20.000 ab.	12,2	3,6	+8,6	14,8	2,7	+12,1
	Da 20.001 a 50.000 ab.	14,1	3,0	+11,1	13,9	3,1	+10,8
	Da 50.001 a 250.000 ab.	14,1	3,2	+11,0	14,6	1,6	+13,0
	Oltre 250.000 ab.	10,8	3,7	+7,0	11,4	2,6	+8,9

Tra le possibili risposte, l'intervistato può anche scegliere tra "non modificare l'utilizzo" o "non sa"

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2008

Nota metodologica

Campione

L'indagine ha interessato un campione complessivo di circa 15.000 intervistati, distribuiti su quattro rilevazioni, realizzate nei mesi di febbraio, maggio, luglio e novembre 2008 ed effettuate con il sistema CATI (*Computer-Assisted Telephone Interviewing*). La mobilità degli individui viene rilevata nel corso di giornate feriali. L'universo di riferimento dell'indagine è costituito dalla popolazione italiana in età compresa tra i 14 e gli 80 anni.

Il campione, stratificato secondo i principali caratteri demografici regionali (sesso e classi di età della popolazione, ampiezza demografica dei comuni), riproduce proporzionalmente le distribuzioni dell'universo di riferimento. Per contenere problemi di sottodimensionamento campionario, è stata definita una numerosità campionaria minima per le regioni con minor consistenza demografica.

Inoltre, per ciascuna rilevazione il campione è stato distribuito territorialmente per ogni giornata di indagine in modo da evitare concentrazioni delle interviste di una singola regione in una singola giornata. Tale impostazione ha ridotto il manifestarsi di possibili effetti distortivi legati alla mobilità (eventi rari che possono verificarsi nella mobilità della popolazione residente in un'area, fattori meteorologici, traffico etc.).

Variabili e indicatori

Il numero medio di spostamenti giornalieri pro capite viene calcolato sulla popolazione mobile, quindi rappresenta il valore medio rispetto alle persone che nel corso della giornata precedente hanno effettuato almeno uno spostamento.

Il tempo medio giornaliero pro capite ritrae la fotografia di quanto tempo viene speso da una persona per effettuare tutti gli spostamenti di una giornata feriale.

Le distanze medie giornaliere pro capite descrivono le percorrenze in km di un individuo nell'arco dell'intera giornata.

Per ricavare una immagine più nitida, senza duplicazioni, nell'analisi delle "motivazioni" della mobilità non vengono considerati gli spostamenti di ritorno alla propria abitazione, che sono degli spostamenti "derivati", o necessari.

Quando si analizzano i "mezzi di trasporto utilizzati", si intendono compresi nella modalità "mezzi privati" l'automobile privata e tutti gli altri mezzi (mezzi agricoli, camper etc.) che non consentono un utilizzo pubblico, ad esclusione delle moto/ciclomotori/scooter evidenziate a parte. Tra i "mezzi pubblici" (qui definiti anche come trasporto pubblico o trasporto collettivo) sono compresi: autobus, pullman, tram, metropolitana, treno, taxi, aereo, traghetto etc.

Altre precisazioni

Per spostamento si intende ogni viaggio effettuato per raggiungere una destinazione. Non vengono rilevati gli spostamenti effettuati solo a piedi di durata inferiore ai 5 minuti.



Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti

L'Isfort è stato costituito nel 1994 dall'Ente **Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni** e dalle Ferrovie dello Stato, con la finalità di contribuire al processo di rinnovamento del settore della mobilità di persone, merci e informazioni. L'Istituto si propone di supportare lo sviluppo del know-how socio-economico e gestionale del settore, attraverso attività sistematiche e mirate di formazione e ricerca.

ISFORT SpA - Via Savoia, 19 - 00198 Roma - Tel. +39 06 8526200 - Fax +39 06 85265298
e-mail: ricerca@isfort.it - www.isfort.it