

"AUDIMOB"

Osservatorio sui comportamenti di mobilità degli italiani



RAPPORTO CONGIUNTURALE DI FINE ANNO

2011



## Indice

<i>Presentazione e guida alla lettura</i>	Pag.	2
---	------	---

<b>Si accentua la crisi nei consumi di mobilità degli italiani</b>	Pag.	3
--	------	---

<b>I "Fondamentali" della mobilità - Gli individui</b>	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

<b>Gli "Stili" di mobilità - Gli spostamenti</b>	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

<b>La "qualità" e le "propensioni" della mobilità</b>	Pag.	14
10. La soddisfazione per i mezzi di trasporto	"	14
11. Propensione alla modifica dei comportamenti d'uso dei mezzi di trasporto	"	16

<b>Nota metodologica</b>	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 2010.

I dati risultanti dalle quattro rilevazioni del 2011 - effettuate nei mesi di febbraio/marzo, 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 ai passeggeri\*km ed al numero degli spostamenti per mezzo di trasporto utilizzato contenuti nelle tabelle e nei grafici del paragrafo introduttivo, per i quali sono state elaborate stime riportate all'universo.** La serie storica comprende complessivamente 48 rilevazioni distribuite nell'arco temporale 2000-2011.

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.

## Si accentua la crisi nei consumi di mobilità degli italiani

Se nel precedente rapporto congiunturale - relativo ai primi sei mesi del 2011 - si titolava "E' crisi vera anche per la domanda di mobilità", i dati a consuntivo del 2011 oltre a dare una conferma di una dinamica generale fortemente negativa, segnalano una ulteriore accentuazione della tendenza nell'ultimo scorcio dell'anno. Alcuni indicatori base della domanda di mobilità degli italiani, infatti, presentano valori tra i più bassi da quando sono iniziate le rilevazioni dell'Osservatorio "Audimob" (anno 2000), mentre altri evidenziano una crisi che si alimenta all'interno di una spirale ribassista: minore crescita, minore occupazione, minore ricchezza, minori opportunità di godere del proprio tempo libero e, appunto, minore domanda di mobilità.

I numeri disegnano perfettamente quanto affermato: i passeggeri\*km nel 2011 arretrano a 118,7 punti (numeri indice con base 2001=100), un valore non molto distante da quello registrato nel 2005; il numero di spostamenti complessivi nel giorno medio feriale, sempre nel 2011, si ferma poco sopra i 106 milioni, vale a dire il 14% in meno rispetto al 2010, con un numero indice che scende fino a 87,2 punti (il valore più basso mai registrato da Audimob).

Performance non migliori per gli altri indicatori fondamentali della domanda di mobilità. Il tasso di mobilità - percentuale di persone (14 e 80 anni) che ha effettuato almeno uno spostamento in un giorno feriale medio - scende per la prima volta sotto la soglia dell'80%, attestandosi al 79,7% (-2,8% rispetto al 2010) e segnando quindi il valore più basso dal 2000. Stessa sorte per il numero medio di spostamenti pro-capite, pari a 2,7 ovvero lo 0,34 in meno rispetto all'anno precedente. E anche il tempo medio dedicato agli spostamenti nell'arco di una intera giornata (57,9 minuti nel 2011) e il numero medio di chilometri percorsi giornalmente da chi si sposta (32,4 chilometri sempre nel 2011) registrano una significativa diminuzione (-4,6 minuti e -1,5km).

In questo contesto ad arretrare, come valore assoluto degli spostamenti, sono tutte le diverse modalità di trasporto, anche se non tutte con la stessa intensità. In particolare è molto accentuata la diminuzione degli spostamenti a piedi o in bici (-22,3% tra il 2010 e il 2011), che in valore assoluto vanno ad attestarsi a meno di 20 milioni, il livello più basso mai registrato da "Audimob". Altrettanto rilevanti i segni meno per gli spostamenti con i mezzi individuali: -15% per la moto e -12,2% per l'automobile (i 4,4 milioni di viaggi in moto e i 69,7 milioni di viaggi in auto sono ugualmente i livelli più bassi della serie storica "Audimob"). Quanto al trasporto pubblico, la contrazione degli spostamenti è più contenuta, ma tutt'altro che marginale (-7,9%). In termini di *share* modale ciò determina una crescita del trasporto collettivo, che nel 2011 raggiunge l'11,4% dal 10,7% del 2010, così come dell'auto (dal 64,3% al 65,6%), la stabilità delle due ruote motorizzate (4,2% sia nel 2010 che nel 2011) e la diminuzione del peso della mobilità dolce (dal 20,8% al 18,8%). Nelle grandi città il trasporto pubblico, considerando i soli spostamenti motorizzati (vedi capitolo 6), segna un +3,7%, di spostamenti che spinge la quota modale del 2011 verso il tetto del 30% (28,4% per l'esattezza).

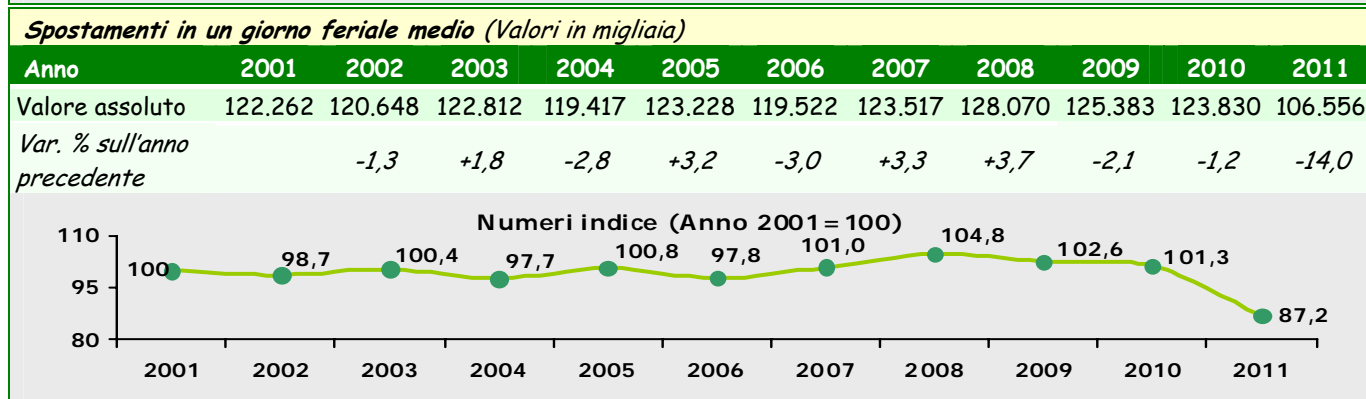
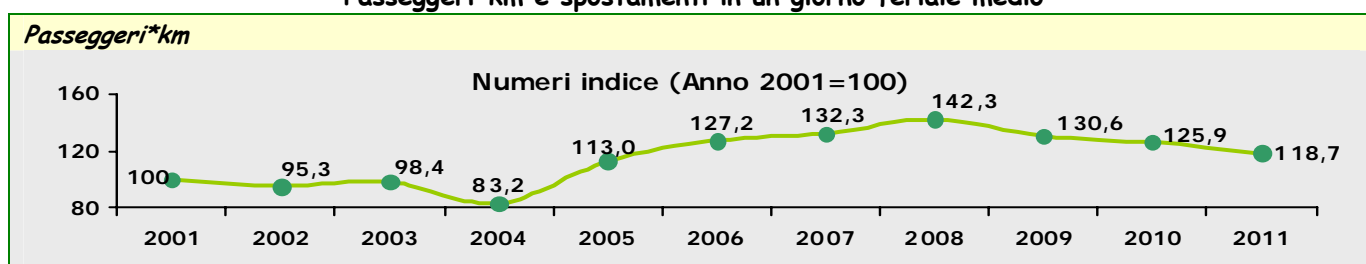
Anche le propensioni dichiarate all'uso futuro dei diversi mezzi di trasporto evidenziano nel complesso un atteggiamento di maggiore attesa e di ripiegamento da parte degli italiani. Infatti, se cresce la percentuale di persone che dichiara di voler diminuire l'uso dell'automobile (dal 35,4% del 2010 e al 36,4% del 2011), allo stesso tempo diminuisce la quota di quanti ipotizzano un aumento nell'uso della moto (da 16,8% a 12,9%) e del trasporto pubblico (dal 43,1% al 40,2%). Le prospettive per i consumi futuri di mobilità dei cittadini sembrano insomma rimanere stagnanti.

Passando alla motivazioni di mobilità, che assumono un ruolo fondamentale nelle riflessioni sopra esposte, tra il 2010 e il 2011 la distribuzione degli spostamenti ha registrato cambiamenti significativi: cresce la quota di viaggi per studio (dal 4,3% del 2010 al 5,8% del 2011) e per gestione familiare (+3,8% e 35,9% del totale 2011), mentre diminuisce il peso degli spostamenti per lavoro (-1% e 29,6%) e, soprattutto, per il tempo libero (-4,1% e 28,7%). La crisi economica, insomma, nel 2011 ha dispiegato pienamente i suoi effetti sui livelli di consumo di mobilità dei cittadini, a differenza di quanto era avvenuto tra la fine del 2008 e l'inizio del 2009 all'inizio del ciclo recessivo. Allora, la domanda di mobilità continuò a crescere, indice della volontà degli italiani di non arrendersi a fronte delle difficoltà congiunturali. Nel 2011 la tendenza è di segno opposto. La diminuzione del reddito disponibile e l'abbassamento generale dei consumi sembrano aver prodotto, insieme all'aumento dei costi di trasporto in particolare per chi usa l'automobile, un drastico abbattimento della tradizionale propensione degli italiani a muoversi e a "reagire", come dimostrano da un lato il ripiegamento generale della

domanda di mobilità, e dall'altro lato la forte riduzione di alcune significative componenti come gli spostamenti a piedi e quelli per il tempo libero.

Un ultimo accenno ai livelli medi di soddisfazione per i diversi mezzi di trasporto. In termini generali si registrano voti superiori nel 2011 rispetto al 2010, e mai inferiori alla sufficienza. Un'unica eccezione gli autobus extraurbani, che nel confronto temporale vedono il proprio gradimento diminuire (dal 6,82 del 2010 al 6,69 del 2011). Le bici e le moto continuano a godere di un livello di apprezzamento particolarmente elevato, il voto si attesta ben oltre l'8, così come le auto che nel 2011 riescono "sfondare" la soglia dell'otto (8,19 a fronte del 7,96 registrato nel 2010). La maggiore crescita tra il 2010 e il 2011 è da attribuire appunto alle auto (+0,23), seguite dai treni a lunga percorrenza (+0,15 con un voto nel 2011 vicino al 7).

**Passeggeri\*km e spostamenti in un giorno ferialo medio**



Anno		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Piedi o bici	Val. ass.	32.842	32.376	31.600	31.082	29.991	26.238	25.348	26.956	26.281	25.747	19.995
	Var. % anno prec.		-1,4	-2,4	-1,6	-3,5	-12,5	-3,4	+6,3	-2,5	-2,0	-22,3
Moto, scooter, ciclomotore	Val. ass.	6.999	5.397	6.286	6.436	5.798	4.937	5.498	5.787	5.396	5.220	4.436
	Var. % anno prec.		-22,9	+16,5	+2,4	-9,9	-14,8	+11,4	+5,3	-6,8	-3,3	-15,0
Mezzi privati (auto)	Val. ass.	70.916	70.322	72.814	69.802	75.884	77.581	80.808	82.264	82.232	79.632	69.743
	Var. % anno prec.		-0,8	+3,5	-4,1	+8,7	+2,2	+4,2	+1,8	0,0	-3,2	-12,2
Mezzi pubblici	Val. ass.	11.505	12.552	12.112	12.097	11.556	10.765	11.863	13.064	11.474	13.232	12.182
	Var. % anno prec.		+9,1	-3,5	-0,1	-4,5	-6,8	+10,2	+10,1	-12,2	+15,3	-7,9
<b>Anno</b>		<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Piedi o bici		26,9	26,8	25,7	26,0	24,3	22,0	20,5	21,0	21,0	20,8	18,8
Moto, scooter, ciclomotore		5,7	4,5	5,1	5,4	4,7	4,1	4,5	4,5	4,3	4,2	4,2
Mezzi privati (auto)		58,0	58,3	59,3	58,5	61,6	64,9	65,4	64,2	65,6	64,3	65,6
Mezzi pubblici		9,4	10,4	9,9	10,1	9,4	9,0	9,6	10,2	9,2	10,7	11,4
<b>Totale</b>		<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani, 2001-2011

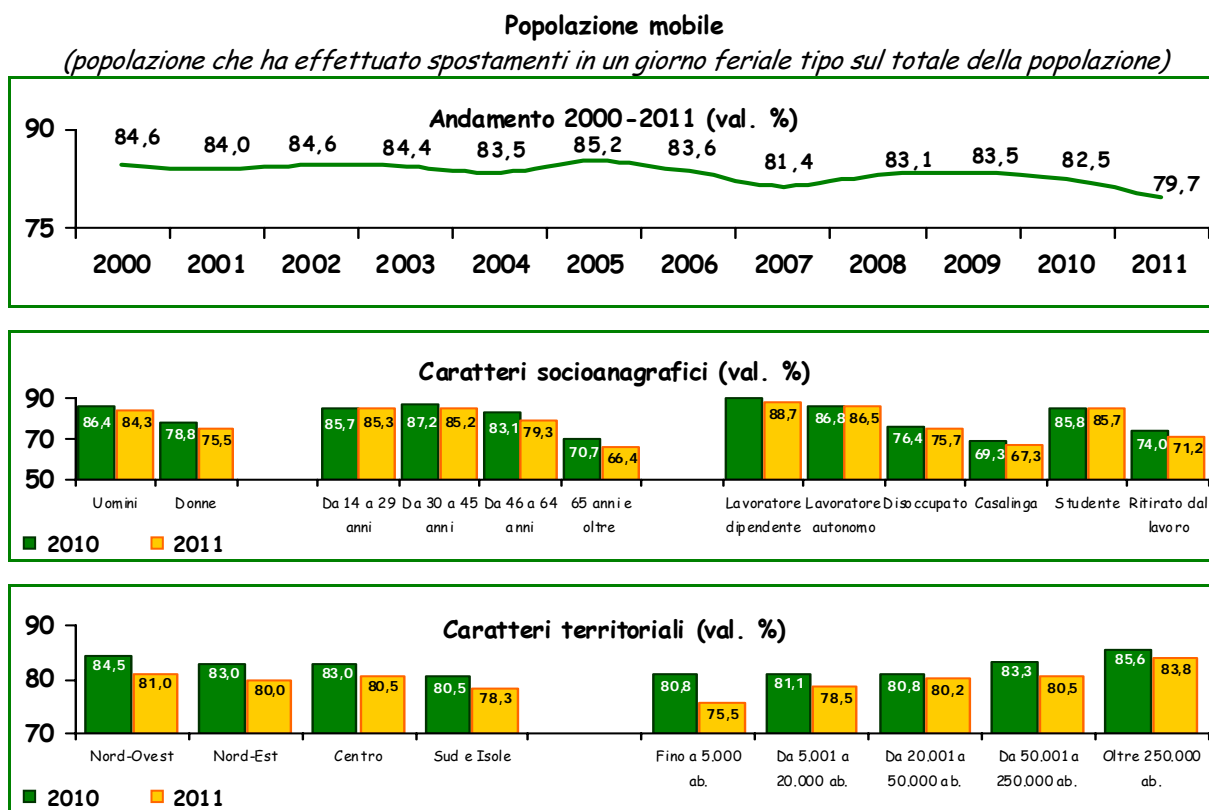
## I "Fondamentali" della mobilità - Gli individui

### 1. Popolazione mobile

Si accentua, e di molto, la diminuzione della percentuale di persone che ha effettuato almeno uno spostamento in un giorno feriale tipo (cd. popolazione mobile); infatti, nel 2011 si registra un dato che per la prima volta scende sotto la soglia dell'80%, attestandosi sul 79,7%, vale a dire ben 2,8 punti in meno rispetto al 2010 e, soprattutto, il valore più basso da quando sono iniziate le rilevazioni "Audimob".

Il ridimensionamento della popolazione mobile nel 2010 si può rintracciare anche nel classificare il campione in relazione alle caratteristiche socio-anagrafiche del campione stesso, senza alcuna eccezione. Le maggiori contrazioni si registrano in corrispondenza delle donne (-3,3% nel confronto temporale e 75,5% nel 2011), di coloro con un'età compresa tra 46 e 64 anni (-3,8% e 79,3% nel 2011) e con più di 64 anni (-4,3% e 66,4%), nonché in corrispondenza delle casalinghe (-2% e 67,3%) e dei pensionati (-2,8% e 71,2%).

Nessuna eccezione alle dinamiche medie generali anche con riferimento ai caratteri territoriali degli intervistati; in tutte le aree del Paese si registrano valori in diminuzione, con riduzioni che raggiungono il -3,5% nel Nord-Ovest (la popolazione mobile nel 2011 è pari all'81%) e il -3% nel Nord-Est (80%). Nei comuni più piccoli (con meno di 5mila abitanti) la percentuale scende di oltre 5 punti, al 75,5% del totale, mentre nelle grandi città (oltre 250mila residenti) si osserva un -1,8% e una popolazione mobile pari all'83,8%.



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2011

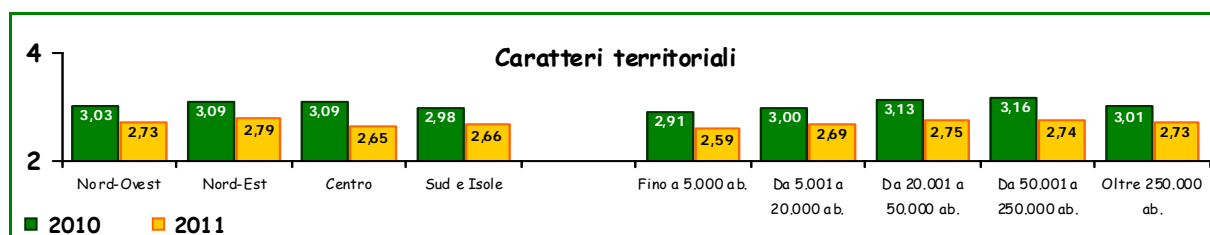
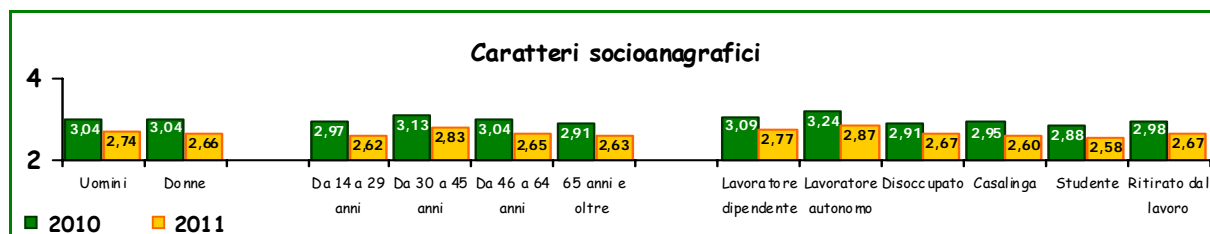
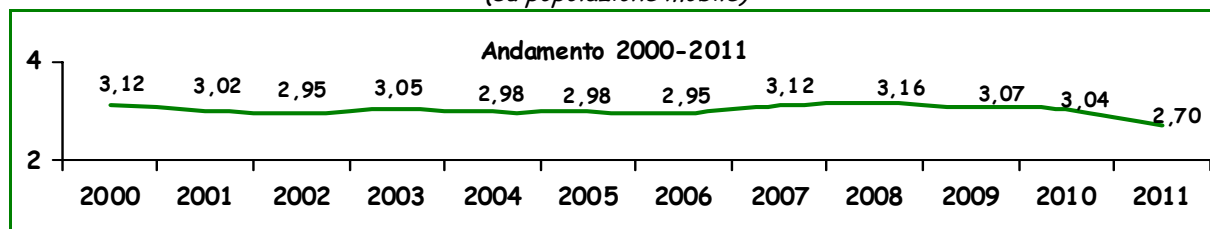
## 2. Numero medio di spostamenti giornaliero pro capite

Così come per la popolazione mobile, anche nel valutare il numero medio di spostamenti giornalieri pro capite, il 2011 restituisce il valore più basso da quando sono iniziate le rilevazioni "Audimob". Infatti, per effetto di una contrazione del dato dello 0,34, si registrano 2,7 spostamenti pro capite al giorno, vale a dire un valore che per la prima volta scende sotto la soglia dei 3 viaggi.

La contrazione dell'indicatore riguarda gli uomini come le donne, nel primo caso si ha un -0,3 (2,74 spostamenti), nel secondo caso -0,38 (2,66). Nel considerare le altre classi socio-anagrafiche si nota inoltre l'assenza di eccezioni alle dinamiche medie generali, in tutti i casi il numero di viaggi tende a diminuire: tra i più giovani (-0,35 e 2,62 nel 2011), tra coloro con più di 45 anni e meno 65 (-0,39 e 2,65), nonché tra i lavoratori autonomi (-0,37 e 2,87) e tra le casalinghe (-0,35 e 2,6).

Dinamiche del tutto simili si hanno anche spostando l'attenzione nella classificazione del campione in relazione ai caratteri territoriali dello stesso. Nessuna eccezione alle dinamiche generali e valori ovunque ben al disotto alla soglia dei 3 spostamenti. Considerando i casi di maggior rilievo emergono il Centro con una contrazione pari a -0,44 (2,65 viaggi pro capite), le città con una popolazione compresa tra 20mila e 50mila abitanti con -0,38 (2,75) e quelle con più di 50mila ma meno di 250mila con -0,42 (2,74).

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



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2011



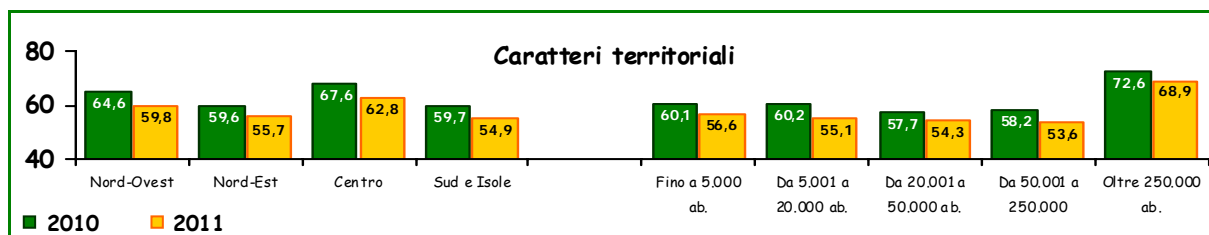
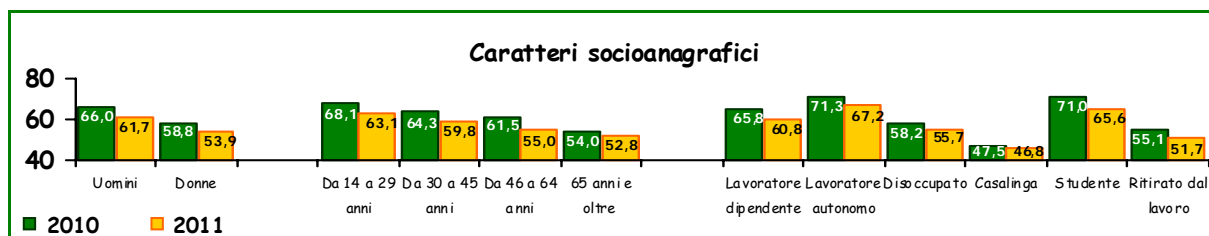
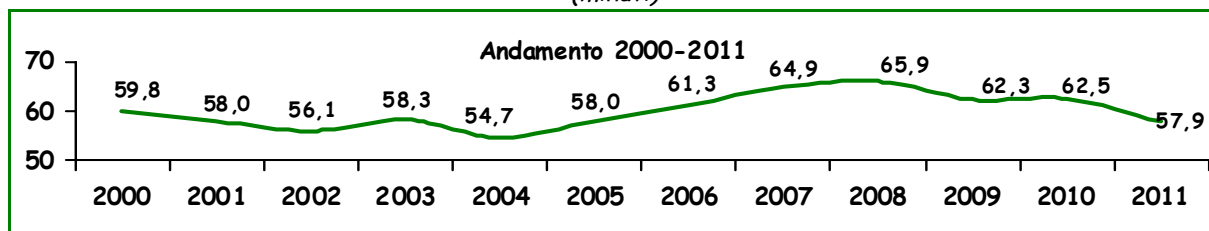
### 3. Tempo medio in mobilità giornaliero pro capite

Si è già visto che nel 2011 sia la popolazione mobile che il numero medio di spostamenti hanno raggiunto il livello più basso da quando sono iniziate le rilevazioni "Audimob". Ciò non vale nel considerare il tempo medio in mobilità giornaliero pro capite, anche se tra il 2010 ed il 2011 si registra una decisa diminuzione; infatti, nel 2011 gli italiani dedicano alla mobilità 57,9 minuti, bel 4,6 minuti in meno dell'anno precedente.

La diminuzione dell'indicatore è, nel considerare il genere, attribuibile essenzialmente alle donne, per effetto di un -4,9 minuti (53,9 minuti nel 2011). Una diminuzione simile, per dimensione, si riscontra anche nell'insieme delle persone più giovani (-5 minuti e 60,8 minuti nel 2011) e, ancora più rilevante, tra coloro con una età compresa tra 46 e 64 anni (-6,5 e 55 minuti). Inoltre, occorre segnalare la contrazione del tempo speso in mobilità tra i lavoratori dipendenti (-5 e 60,8 minuti) e gli studenti (-5,4 e 65,6 minuti).

Nell'esaminare invece le varie circoscrizioni del Paese, si nota una contrazione molto simile in tutte le diverse aree dell'Italia: sia nel Nord-Ovest, sia nel Centro, sia nel Meridione l'indicatore segna una contrazione pari -4,8 punti (nel Nord-Est si ferma a -3,9 minuti). Considerando, per ultimo, la dimensione demografica delle città, si registra, anche in questo caso, una generale diminuzione dell'indicatore, con punta massima in corrispondenza delle città con una popolazione compresa tra 5mila e 20mila abitanti (-5,1 minuti).

Tempo medio in mobilità giornaliero pro capite (minuti)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2011

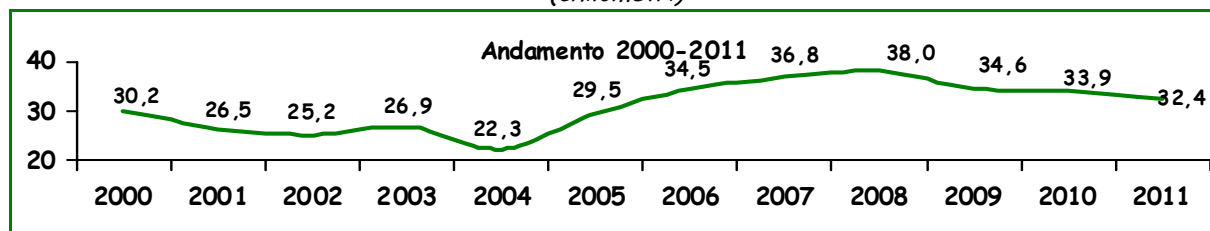
#### 4. Distanza media giornaliera percorsa pro capite

Anche la distanza media giornaliera percorsa pro capite non sfugge alla generale diminuzione degli indicatori sulla mobilità. Tra il 2010 ed il 2011 si registra una contrazione pari a 1,5 chilometri, che porta a 32,4km la strada in media percorsa da chi decide di spostarsi. Al pari del tempo dedicato alla mobilità, il valore del 2011 non rappresenta il dato più basso dall'avvio delle rilevazioni "Audimob", e ciò è da attribuire ai maggiori fattori che influenzano questi indicatori (sprawl urbano in primo luogo).

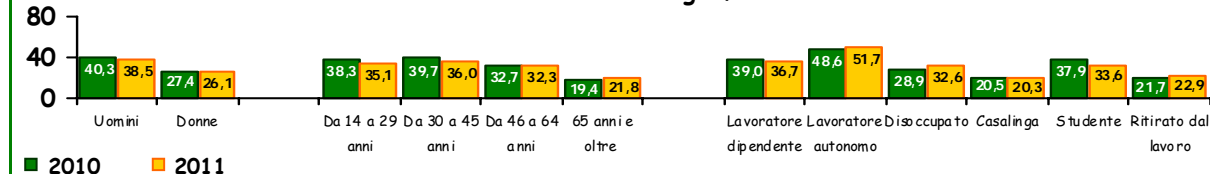
La contrazione della distanza media percorsa, tuttavia, non si ritrova in tutte le possibili classificazione del campione in relazione alle caratteristiche socio-anagrafiche. Infatti, la distinzione per genere ripropone le dinamiche medie generali (tra gli uomini, ad esempio, si ha una diminuzione pari a -1,8km), mentre quella per età e per categoria professionale fa emergere la crescita dell'indicatore tra chi possiede più di 64 anni (+2,4km e 21,8km nel 2011), i disoccupati (+3,7km e 32,6km), i lavoratori autonomi (+3,1km e 51,7km) e i pensionati (+1,2km e 22,9km).

Anche nella distinzione per caratteri territoriali del campione si registra, da un lato, il rispetto delle dinamiche medie generali (classificazione per circoscrizione territoriale), dall'altro lato, alcune eccezioni (classificazione per ampiezza demografica delle città). Volendo sottolineare solo queste ultime occorre fare riferimento alle grandi città, dove chi si sposta in media lo fa per 28,2km (anno 2011), quasi 3km in più rispetto al 2010.

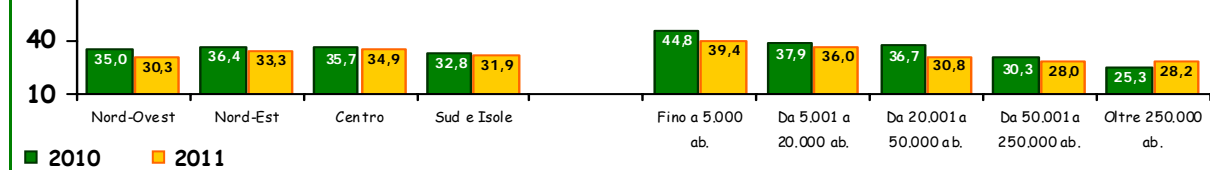
Distanza media giornaliera percorsa pro capite  
(chilometri)



Caratteri socioanagrafici



Caratteri territoriali



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2011

## Gli "Stili" di mobilità - Gli spostamenti

### 5. Motivazioni della mobilità

Tra il 2010 e il 2011 la distribuzione degli spostamenti in relazione alle motivazioni alla base degli stessi viaggi, ha registrato cambiamenti abbastanza significativi: cresce la quota di viaggi per studio (dal 4,3% del 2010 al 5,8% del 2011) e per gestione familiare (+3,8% e 35,9%), mentre diminuisce il peso degli spostamenti per lavoro (-1% e 29,6%) e, soprattutto, per il tempo libero (-4,1% e 28,7%). Quest'ultima motivazione, nel 2011, perde il primato a favore della gestione familiare.

Nella distinzione del campione per sesso, appare interessante la crescita, riferita alle donne, della quota di spostamenti per la gestione familiare (+4,6% e 43,9% nel 2011) a discapito dei viaggi per il tempo libero (-4% e 27,7%). Il peso degli spostamenti per il tempo libero si ridimensiona, e di molto, anche facendo riferimento ai più anziani (-6,6% e 37,6%), agli studenti (-6,4% e 43,9%) e ai pensionati (-8,1% e 39,8%).

Considerando i viaggi per lavoro e i caratteri territoriali del campione, si nota come la quota di incidenza diminuisce soprattutto nel Nord-Ovest (-4,4% e 29,5%) e nelle città con una popolazione compresa tra 20mila e 50mila abitanti (-3% e 27,3%). Nel Centro Italia e nelle grandi città invece tende ad aumentare, in entrambi i casi dello 0,1%, con valori che nel 2011 raggiungono, rispettivamente, il 31,8% e il 30,5%.

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

		Lavoro		Studio		Gestione familiare		Tempo libero		Totale
		2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	
<b>Totale</b>		30,9	29,6	4,3	5,8	32,1	35,9	32,8	28,7	100,0
Sesso	Maschio	37,2	36,4	4,2	5,5	24,9	28,3	33,8	29,7	100,0
	Femmina	24,6	22,3	4,4	6,1	39,3	43,9	31,7	27,7	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	22,0	19,0	19,0	26,5	16,4	14,6	42,6	40,0	100,0
	Da 30 a 45 anni	44,3	43,5	1,0	1,3	31,7	34,8	22,9	20,4	100,0
	Da 46 a 64 anni	34,2	32,8	0,6	0,6	33,3	39,9	31,9	26,7	100,0
	65 anni e oltre	5,6	5,0	0,4	0,3	49,8	57,1	44,2	37,6	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	53,2	56,3	0,8	1,0	23,1	23,9	23,0	18,8	100,0
	Occupato in conto proprio	54,0	54,9	1,0	0,6	23,6	25,0	21,4	19,5	100,0
	Disoccupato	6,4	7,8	2,5	2,1	43,2	48,2	47,9	41,9	100,0
	Casalinga	2,0	2,0	1,1	1,2	62,9	67,8	34,0	29,1	100,0
	Studente	3,9	3,7	34,5	41,8	11,3	10,6	50,3	43,9	100,0
	Ritirato dal lavoro	1,8	2,9	0,3	0,3	50,0	56,9	47,9	39,8	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	33,9	29,5	3,9	5,4	31,1	37,8	31,1	27,3	100,0
	Nord-Est	32,1	31,9	4,0	5,2	31,4	34,1	32,5	28,8	100,0
	Centro	31,7	31,8	4,5	5,6	31,0	35,2	32,8	27,4	100,0
	Sud e Isole	27,6	27,1	4,5	6,6	33,8	35,9	34,1	30,5	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	33,9	32,2	3,8	5,5	31,6	37,3	30,6	25,1	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	31,6	30,0	5,3	5,9	31,5	36,1	31,6	27,9	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	30,3	27,3	4,4	5,8	33,6	37,1	31,7	29,7	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	28,4	28,0	4,3	5,8	31,7	35,1	35,6	31,2	100,0
	Oltre 250.000 ab.	30,4	30,5	3,6	5,9	32,2	34,3	33,8	29,3	100,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2011

**6. Mezzi di trasporto utilizzati**

Nel 2011 diminuisce il peso degli spostamenti a piedi e in bici (-1,5% rispetto al 2010 e 19,6% sul totale 2011) a favore, logicamente, di quelli motorizzati, i quali quindi rafforzano la loro leadership (80,4%). Nella distinzione poi tra i vari mezzi motorizzati emerge chiaramente la diminuzione della quota di spostamenti in moto (-0,3% e 4,6% del totale 2011) e, soprattutto, in auto (-1,2% e 81,8%, quindi ancora largamente maggioranza), a favore dei viaggi con i mezzi pubblici, in grado di raggiungere quasi il 14% (13,6% per l'esattezza e +1,5%).

La classificazione del campione per caratteri socio-anagrafici e territoriali non offre particolari elementi di differenziazione rispetto alle medie generali. Le eccezioni sono rare e riguardano essenzialmente i disoccupati e chi abita nelle città di media dimensione per quel che riguarda la distinzione tra spostamenti a piedi/bici e viaggi motorizzati (questi ultimi crescono, rispettivamente, dell'1,5% e dell'1%). Per quanto riguarda i soli mezzi motorizzati l'auto riesce a guadagnare posizioni, in corrispondenza di chi ha un'età compresa tra 46 e 64 anni (+0,5% e 86,1%), dei disoccupati (+1,7% e 88,1%) e di chi abita nelle città con una popolazione compresa tra 5mila e 20mila abitanti (+1,8% e 88,7%).

Il trasporto pubblico amplia la propria quota di mercato quasi sempre: tra i più giovani si nota un +4,1% (25,6% del totale 2011), tra gli studenti un +4,5% (36,3%), nel Centro un +1,8% (14,6%), nelle grandi città (con oltre 250mila abitanti) un +3,7%, che spinge la quota 2011 verso il tetto del 30% (28,4% per l'esattezza).

**Mezzi di trasporto**  
(spostamenti per modalità - Valore percentuale)

		Piedi o bici		Mezzi motorizzati		solo mezzi motorizzati				Totale		
						Moto, ciclomotore		Mezzi privati (auto)			Mezzi pubblici	
		2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011		2010	2011
<b>Totale</b>		21,1	19,6	78,9	80,4	4,9	4,6	83,0	81,8	12,1	13,6	100,0
Sesso	Maschio	18,0	16,5	82,0	83,5	7,5	6,8	81,3	80,5	11,2	12,7	100,0
	Femmina	24,2	22,9	75,8	77,1	2,0	2,1	84,8	83,3	13,1	14,6	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	15,8	15,2	84,2	84,8	7,7	7,1	70,8	67,3	21,5	25,6	100,0
	Da 30 a 45 anni	14,1	14,5	85,9	85,5	4,9	4,7	87,0	86,0	8,0	9,3	100,0
	Da 46 a 64 anni	22,8	20,7	77,2	79,3	4,4	4,1	85,6	86,1	10,0	9,8	100,0
	65 anni e oltre	39,1	34,1	60,9	65,9	1,3	1,7	84,3	82,9	14,4	15,4	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	14,5	12,3	85,5	87,7	5,2	5,1	84,6	84,0	10,2	10,9	100,0
	Occupato in conto proprio	14,0	12,0	86,0	88,0	6,1	5,6	86,0	85,8	7,9	8,6	100,0
	Disoccupato	20,6	22,1	79,4	77,9	5,1	4,6	86,4	88,1	8,5	7,3	100,0
	Casalinga	30,7	30,4	69,3	69,6	0,8	,8	92,4	91,6	6,8	7,5	100,0
	Studente	17,9	17,0	82,1	83,0	10,3	8,8	58,0	54,9	31,8	36,3	100,0
	Ritirato dal lavoro	35,7	31,4	64,3	68,6	1,9	2,4	86,3	85,4	11,9	12,3	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	22,8	21,8	77,2	78,2	4,9	4,7	78,5	77,4	16,6	17,9	100,0
	Nord-Est	22,6	20,7	77,4	79,3	3,9	4,0	84,5	83,0	11,7	13,0	100,0
	Centro	18,9	15,2	81,1	84,8	6,4	6,3	80,7	79,1	12,8	14,6	100,0
	Sud e Isole	20,2	19,8	79,8	80,2	4,6	3,9	86,6	85,9	8,9	10,2	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	17,0	14,3	83,0	85,7	1,9	1,7	90,6	89,8	7,5	8,5	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	17,4	16,3	82,6	83,7	3,5	2,5	86,9	88,7	9,6	8,8	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	19,5	20,5	80,5	79,5	4,0	2,8	88,9	86,7	7,1	10,5	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	23,1	23,3	76,9	76,7	4,8	4,7	86,2	84,0	9,1	11,3	100,0
	Oltre 250.000 ab.	27,0	23,1	73,0	76,9	9,7	11,0	65,6	60,6	24,7	28,4	100,0

Fonte: indagini Isfort, Audimob della mobilità 2011

### 7. Il raggio della mobilità

La quota di spostamenti di prossimità, vale a dire i viaggi fino a 2km, nel 2011 conosce una significativa diminuzione: dal 33,3% del 2010 al 29,1% del 2011. Aumentano invece il peso dei viaggi con un raggio compreso tra i 3 e i 5km, qui definiti a corto raggio, (+0,6% e 22,6% del totale 2011), quelli tra i 6 e i 10km, cd. locali (+3,3% e 21,5%), quelli compresi tra gli 11 e i 50km, cd. di media distanza (+3,6% e 24%). Non subisce variazioni la fetta dei viaggi superiori a 50km o di lunga distanza (2,8%).

La diminuzione dei viaggi di prossimità si registra in relazione a tutte le diverse classificazioni del campione e assume dimensioni superiori alla media generale in vari casi, in particolare in corrispondenza dei più anziani (-5,2% nel confronto con il 2010 e 44,1% del totale 2011), delle casalinghe (-7,2% e 43,5%) e dei pensionati (-5,2% e 40,7%). In relazione poi agli spostamenti di media distanza (secondi per quota di mercato), si evince la decisa crescita del loro peso in corrispondenza dei disoccupati (+4,8% e 22,5%).

Considerando, infine, i caratteri territoriali del campione, si evince la rilevante diminuzione della quota dei viaggi di prossimità nel Centro Italia (-4,9% e 24,9%), nei piccoli centri urbani (-4,8% e 21,7%) e grandi città (-4,9% e 31,1%). Nel Nord-Ovest diminuisce anche il peso degli spostamenti di media (-0,8% e 22,9%) e di lunga distanza (-0,1% e 2,4%), al pari delle città con una popolazione compresa tra 5mila e 20mila abitanti, rispettivamente -1,5% (28,2% del totale 2011) e -0,2% (3,3%).

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

	Prossimità		Corto raggio		Locale		Media distanza		Lunga distanza		Totale	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011		
<b>Totale</b>	32,3	29,1	22,0	22,6	19,5	21,5	23,5	24,0	2,8	2,8	100,0	
Sesso	Maschio	26,2	23,7	21,9	22,6	20,4	22,8	27,8	27,1	3,7	3,8	100,0
	Femmina	38,5	34,7	22,1	22,7	18,6	20,1	19,0	20,7	1,8	1,8	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	25,3	23,3	21,0	22,9	22,7	21,8	27,6	29,0	3,4	3,0	100,0
	Da 30 a 45 anni	27,3	25,4	21,6	21,5	21,3	23,5	26,6	26,6	3,2	3,1	100,0
	Da 46 a 64 anni	33,3	29,1	22,7	23,7	19,0	21,5	22,4	22,6	2,6	3,1	100,0
	65 anni e oltre	49,3	44,1	22,7	22,8	12,8	16,7	13,9	14,8	1,4	1,6	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	24,8	20,8	21,5	21,9	21,7	24,7	29,0	29,4	3,1	3,2	100,0
	Occupato in conto proprio	24,8	21,2	22,6	21,0	21,9	23,9	26,0	28,4	4,8	5,5	100,0
	Disoccupato	33,9	32,1	22,8	22,3	23,5	20,6	17,7	22,5	2,2	2,5	100,0
	Casalinga	50,7	43,5	21,5	25,5	14,0	16,4	12,7	13,2	1,1	1,3	100,0
	Studente	26,3	25,9	21,1	23,1	21,5	19,3	27,4	28,7	3,6	3,1	100,0
Ritirato dal lavoro	45,9	40,7	23,4	22,8	14,6	19,0	14,7	15,7	1,4	1,8	100,0	
Area del Paese	Nord-Ovest	31,5	28,9	22,1	22,3	20,1	23,6	23,7	22,9	2,5	2,4	100,0
	Nord-Est	29,9	26,2	22,7	23,4	20,6	22,6	24,1	25,0	2,7	2,8	100,0
	Centro	29,8	24,9	21,2	22,9	21,4	22,8	25,4	26,3	2,3	3,1	100,0
	Sud e Isole	35,6	33,1	22,0	22,3	17,3	18,6	21,9	22,9	3,3	3,0	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	26,5	21,7	16,2	15,5	18,6	22,1	34,2	37,0	4,4	3,7	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	30,0	27,4	17,4	20,1	19,3	21,1	29,7	28,2	3,5	3,3	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	34,4	32,4	24,5	23,3	17,6	20,6	21,2	20,5	2,3	3,2	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	33,8	31,7	27,9	27,2	19,8	20,6	16,3	18,2	2,1	2,3	100,0
	Oltre 250.000 ab.	36,0	31,1	24,3	25,8	21,3	23,1	16,8	18,0	1,7	2,0	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 2011

**8. Diagramma orario della mobilità**

Nel classificare gli spostamenti in relazione alle diverse fasce orarie, emerge una redistribuzione all'interno della giornata che segue quanto già avvenuto nel 2010 rispetto al 2009: la quota di viaggi realizzati nella prima parte della giornata (entro le 14) tende ad aumentare, raggiungendo il 57,8% (+3,2%), a discapito della percentuale di spostamenti effettuati dalle 14 alle 20 (-2,4% e 35,5% del totale 2011). Dopo le 20 si registra, nel 2011, una quota pari a 6,7%, in diminuzione dello 0,9% rispetto all'anno precedente.

Tutte le categorie sociali o anagrafiche tendono a ripercorrere le dinamiche medie generali, non si hanno eccezioni, anche se alcuni casi sono più significativi di altri. Ad esempio, tra coloro che possiedono un'età compresa tra 46 e 64 anni e i disoccupati si registra uno spostamento della quota di viaggi dalla mattina al pomeriggio/sera molto più marcata, nel primo caso del 3,6%, nel secondo caso del 5,3%.

Passando ai caratteri territoriali del campione, si nota anche in questo caso l'assenza di differenze con le dinamiche medie generali; appare quindi utile evidenziare le variazioni 2010-2011 di maggiore dimensioni. Nel Centro Italia la quota di spostamenti effettuati nel pomeriggio/sera (dalle 14 alle 20) diminuisce di oltre 4 punti percentuali (36,5% del totale 2011) e, contemporaneamente, aumenta quella relativa alla fascia 6-14 (+5,1% e 56,9%); nelle città con una popolazione compresa tra 50mila e 250mila abitanti il peso degli spostamenti effettuati nella seconda parte della giornata diminuisce di quasi il 4%.

**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
		2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	
<b>Totale</b>		21,9	23,2	32,7	34,6	37,9	35,5	7,6	6,7	100,0
Sesso	Maschio	22,8	24,2	30,2	31,4	38,1	36,2	8,9	8,2	100,0
	Femmina	20,9	22,2	35,2	37,9	37,6	34,8	6,3	5,1	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	19,9	21,8	27,4	27,8	39,7	38,4	13,1	12,0	100,0
	Da 30 a 45 anni	25,2	26,6	27,7	29,4	39,6	37,2	7,5	6,8	100,0
	Da 46 a 64 anni	22,3	23,8	33,6	36,7	37,9	34,3	6,2	5,3	100,0
	65 anni e oltre	16,2	16,7	47,9	50,1	31,9	30,5	4,0	2,7	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	26,2	28,4	23,5	24,2	41,8	39,3	8,6	8,1	100,0
	Occupato in conto proprio	23,9	24,7	30,6	31,5	36,8	36,0	8,6	7,9	100,0
	Disoccupato	14,5	16,7	37,9	41,2	39,4	34,1	8,1	8,0	100,0
	Casalinga	19,0	20,4	45,5	47,5	32,1	29,5	3,5	2,6	100,0
	Studente	19,4	22,3	28,0	28,5	39,3	37,8	13,3	11,4	100,0
	Ritirato dal lavoro	15,9	17,0	48,0	49,3	32,1	30,7	4,0	2,9	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	22,9	23,1	31,1	33,5	39,2	37,6	6,8	5,8	100,0
	Nord-Est	22,8	24,0	32,2	33,7	37,8	35,9	7,1	6,4	100,0
	Centro	21,5	23,8	30,3	33,1	40,6	36,5	7,5	6,6	100,0
	Sud e Isole	20,8	22,6	35,4	36,7	35,3	33,2	8,5	7,5	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	23,6	24,1	32,3	35,0	36,5	34,8	7,5	6,0	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	22,8	23,4	32,3	34,8	37,2	35,0	7,8	6,8	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	22,0	22,9	33,2	34,6	37,1	35,8	7,7	6,7	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	20,2	23,6	33,4	35,3	38,2	34,4	8,1	6,7	100,0
	Oltre 250.000 ab.	20,9	22,4	32,3	33,3	39,6	37,4	7,1	7,0	100,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2011

### 9. Frequenza della mobilità

La maggioranza assoluta degli spostamenti registrati dall'Osservatorio "Audimob" assume caratteri sistematici, vale a dire viene ripetuto in almeno 3/4 giorni la settimana. In termini percentuali si registra, nel 2011, un valore pari a 61,9% (quelli effettuati tutti i giorni coprono quasi metà del totale, ben il 48,2% per l'esattezza), in diminuzione rispetto al 2010 dello 0,7%, a favore dei viaggi "occasional", che raccolgono quindi il 38,1% del totale (nel 2010 si attestavano sotto quota 38%).

Le dinamiche medie generali non vengono tuttavia sempre confermate nella distribuzione del campione per caratteristiche socio-anagrafiche. Tra le donne e i più anziani (oltre 64 anni), ad esempio, a crescere è la quota di spostamenti sistematici (rispettivamente +0,4% e +0,8%, 60,4% e 52,3% del totale 2011), così come tra gli occupati alle dipendenze (+1,1% e 71,3%) e le casalinghe (+2,4% e 56,1%).

Nel Nord Ovest del Paese diminuisce significativamente la quota dei viaggi sistematici: -2,3% e 59,2% del totale 2011 (il più basso tra le diverse circoscrizioni territoriali). Unica area che riesce a sfuggire alle dinamiche medie generali è il Meridione, dove il peso dei viaggi ripetuti almeno 3 volte la settimana aumentano dello 0,3% (64,1% del totale 2011). Interessante, infine, la leggera crescita della quota dei viaggi sistematici nelle grandi città (+0,2%), che rimane tuttavia anche nel 2011 inferiore a quella registrata per le altre tipologie di città (59% contro, ad esempio, il 63% circa delle città di piccola/media dimensione).

**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
		2010	2011	2010	2011	2010	2011	
<b>Totale</b>		47,4	48,2	15,2	13,7	37,4	38,1	100,0
Sesso	Maschio	50,1	50,4	14,9	12,9	35,0	36,7	100,0
	Femmina	44,6	45,8	15,4	14,6	40,0	39,6	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	47,3	48,0	18,6	16,6	34,1	35,3	100,0
	Da 30 a 45 anni	54,2	55,3	12,9	10,8	32,9	33,9	100,0
	Da 46 a 64 anni	46,5	47,2	14,6	13,1	38,9	39,7	100,0
	65 anni e oltre	34,5	34,5	17,1	17,8	48,4	47,6	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	58,8	62,7	11,4	8,6	29,8	28,7	100,0
	Occupato in conto proprio	49,5	50,1	13,7	11,8	36,7	38,1	100,0
	Disoccupato	31,5	32,2	19,6	16,2	48,9	51,6	100,0
	Casalinga	35,2	38,5	18,5	17,6	46,3	43,9	100,0
	Studente	44,6	45,9	21,6	18,6	33,8	35,5	100,0
	Ritirato dal lavoro	33,1	32,1	17,8	18,4	49,1	49,5	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	48,1	46,4	13,4	12,8	38,5	40,8	100,0
	Nord-Est	47,4	48,5	13,9	12,6	38,8	38,9	100,0
	Centro	47,3	49,0	15,7	13,3	37,0	37,7	100,0
	Sud e Isole	47,0	48,8	16,8	15,3	36,2	35,9	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	50,1	49,4	15,2	13,3	34,7	37,3	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	48,1	48,8	15,4	14,2	36,5	36,9	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	48,3	49,2	15,3	13,7	36,4	37,1	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	46,6	48,5	16,3	13,6	37,1	37,9	100,0
	Oltre 250.000 ab.	44,8	45,4	14,0	13,6	41,2	41,0	100,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2011

## La "qualità" e le "propensioni" della mobilità

### 10. La soddisfazione per i mezzi di trasporto

In termini generali i diversi mezzi di trasporto registrano livelli medi di soddisfazione superiori nel 2011 rispetto al 2010, con voti mai inferiori alla sufficienza, proseguendo quindi sulla strada individuata nei precedenti studi congiunturali. Un'unica eccezione, gli autobus extraurbani che nel confronto temporale vedono il proprio gradimento diminuire (dal 6,82 del 2010 al 6,69 del 2011). Le bici e le moto continuano a godere di un livello di apprezzamento particolarmente elevato, il voto si attesta ben oltre l'8, così come le auto che nel 2011 riescono "sfondare" la soglia dell'otto attestandosi sull'8,19 (7,96 nel 2010). La maggiore crescita tra il 2010 e il 2011 è da attribuire appunto alle auto (+0,23) seguite dai treni a lunga percorrenza (+0,15 con un voto nel 2011 vicino al 7).

Nella distinzione del campione per elementi socio-anagrafici, emerge la crescita del livello di apprezzamento delle auto ovunque, con punte dello 0,35 in corrispondenza dei disoccupati; anche il voto ai mezzi pubblici di superficie urbani segna un incremento pari, ad esempio, allo 0,27 nel caso degli occupati in conto proprio (6,14 nel 2011).

Occorre, infine, segnalare la crescita dei livelli di soddisfazione per le diverse tipologie di mezzo nel Nord-Ovest (ad eccezione dell'autobus extraurbano), così come nelle città con più di 250mila abitanti, unico caso tuttavia dove il voto alla metropolitana non presenta un miglioramento (7,47 sia nel 2010 che nel 2011).

**La soddisfazione per i mezzi di trasporto - Anno 2011**  
(Valori medi - Voto da 1 a 10)

		Bicicletta	Moto	Auto	Autobus, tram	Metro	Autobus extraurbano	Treno locale	Treno a lunga percorrenza
<b>Totale</b>		8,34	8,39	8,19	6,23	7,59	6,69	6,11	6,99
Sesso	Maschio	8,23	8,47	7,85	6,19	7,57	6,54	6,01	6,89
	Femmina	8,48	8,22	8,51	6,27	7,60	6,79	6,21	7,10
Età	Da 14 a 29 anni	7,77	8,03	8,09	5,97	7,28	6,39	5,99	6,65
	Da 30 a 45 anni	8,36	8,65	8,26	6,14	7,46	6,59	6,07	7,00
	Da 46 a 64 anni	8,61	8,62	8,18	6,19	7,74	6,80	6,08	7,08
	65 anni e oltre	8,64	8,36	8,19	6,72	8,01	7,19	6,54	7,28
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	8,37	8,65	8,17	6,07	7,43	6,49	6,01	7,16
	Occupato in conto proprio	8,41	8,66	8,03	6,14	7,58	6,70	6,09	6,79
	Disoccupato	8,19	8,34	8,19	5,85	7,53	6,23	6,26	6,48
	Casalinga	8,84	8,40	8,66	6,39	7,99	6,92	6,55	7,04
	Studente	7,64	7,91	7,98	6,00	7,14	6,44	5,94	6,64
	Ritirato dal lavoro	8,59	8,57	8,15	6,64	8,02	7,25	6,34	7,14
Area del Paese	Nord-Ovest	8,41	8,65	8,19	6,59	7,98	6,78	6,10	7,08
	Nord-Est	8,58	8,47	8,39	6,89	7,70	7,00	6,32	7,12
	Centro	8,20	8,34	8,01	5,91	7,19	6,48	6,08	7,15
	Sud e Isole	7,98	8,22	8,19	5,72	7,39	6,57	6,01	6,72
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	8,12	8,12	8,65	6,82	7,80	7,02	6,08	6,79
	Da 5.001 a 20.000 ab.	8,44	8,19	8,46	6,49	7,68	6,79	6,12	6,98
	Da 20.001 a 50.000 ab.	8,27	8,37	8,25	6,43	7,64	6,55	6,07	6,85
	Da 50.001 a 250.000 ab.	8,53	8,51	8,09	6,46	7,79	6,67	5,96	7,02
	Oltre 250.000 ab.	8,19	8,57	7,48	5,81	7,47	6,24	6,29	7,12

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2011



**La soddisfazione per i mezzi di trasporto - Anno 2010**

*(Valori medi - Voto da 1 a 10)*

		Bicicletta	Moto	Auto	Autobus, tram	Metro	Autobus extraurbano	Treno locale	Treno a lunga percorrenza
<b>Totale</b>		8,27	8,37	7,96	6,10	7,50	6,82	6,07	6,84
<b>Sesso</b>	Maschio	8,17	8,43	7,70	6,13	7,43	6,71	6,00	6,86
	Femmina	8,42	8,25	8,21	6,08	7,57	6,91	6,13	6,82
<b>Età</b>	Da 14 a 29 anni	7,85	8,02	7,85	5,83	7,07	6,37	5,92	6,57
	Da 30 a 45 anni	8,31	8,66	8,08	6,05	7,40	6,98	6,09	6,77
	Da 46 a 64 anni	8,42	8,61	7,92	6,08	7,67	6,87	6,13	7,05
	65 anni e oltre	8,52	8,13	7,93	6,51	8,01	7,47	6,26	6,97
<b>Condizione professionale</b>	Occupato alle dipendenze	8,35	8,57	8,01	6,02	7,40	6,73	5,97	6,85
	Occupato in conto proprio	8,12	8,64	7,72	5,87	7,52	6,77	6,01	6,77
	Disoccupato	8,03	8,45	7,84	5,77	7,13	6,60	5,96	6,46
	Casalinga	8,58	8,63	8,46	6,31	8,15	7,42	6,68	7,38
	Studente	7,76	7,85	7,74	5,76	7,01	6,25	5,95	6,73
	Ritirato dal lavoro	8,45	8,34	7,88	6,51	7,95	7,45	6,30	6,90
<b>Area del Paese</b>	Nord-Ovest	8,36	8,44	8,02	6,41	7,92	6,84	5,87	6,76
	Nord-Est	8,47	8,45	8,24	6,87	7,85	7,06	6,32	6,95
	Centro	8,11	8,43	7,76	5,70	7,05	6,76	6,12	7,02
	Sud e Isole	7,96	8,27	7,88	5,66	7,30	6,74	6,05	6,70
<b>Ampiezza demografica nelle città di residenza</b>	Fino a 5.000 ab.	8,19	8,23	8,42	6,66	7,54	7,13	5,91	6,57
	Da 5.001 a 20.000 ab.	8,31	8,18	8,28	6,31	7,58	6,77	6,09	6,71
	Da 20.001 a 50.000 ab.	8,31	8,42	8,07	6,47	7,47	6,75	6,06	6,92
	Da 50.001 a 250.000 ab.	8,44	8,41	7,88	6,51	7,61	6,72	6,00	6,67
	Oltre 250.000 ab.	8,01	8,55	7,23	5,64	7,47	6,66	6,18	7,05

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2011

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

Nel 2011, così come nei precedenti due anni, cresce la percentuale di persone che dichiara di voler diminuire l'uso dell'automobile: nello specifico, dal 34,5% del 2009 si passa al 35,4% del 2010 e al 36,4% del 2011. Allo stesso tempo diminuisce la percentuale di chi pensa ad un incremento dell'utilizzo (dal 6,4% al 5,9%) determinando, quindi, un saldo pari a -30,4% (era -29,2%) in termini di propensione alla modifica dei comportamenti d'uso dell'auto. Dinamiche simili si osservano per le moto (da +9% a +4,6%, in termini di differenza tra aumentare e diminuire l'uso) e, a differenza di quanto riportato nel precedente rapporto congiunturale annuale, per il trasporto pubblico (da +38,1% a +36,2%), che mantiene tuttavia una percentuale di persone che indica l'idea di prendere più spesso l'autobus, il treno, ecc. largamente maggioritaria (40,2%).

Tra i più propensi alla riduzione dell'uso dell'auto si notano gli uomini (dal 39,8% del 2010 al 41,2% del 2011), coloro con un'età compresa tra 30 e 45 anni (dal 41,2% al 42,3%) e i lavoratori dipendenti (dal 42,9% al 44,6%). Queste stesse categorie sono anche quelle che ipotizzano nel 2011 un maggior uso del trasporto pubblico (rispettivamente 41,7%, 42,1% e 44,3%).

Considerando, infine, la distinzione del campione per caratteristiche territoriali, si nota che la propensione alla riduzione dell'uso dell'auto cresce in quasi tutte le aree del Paese, solo nel Nord-Ovest sia ha una modesta contrazione dell'indicatore (il saldo arretra da -32,2% a -31,6%). Con riferimento al trasporto pubblico e alle dimensioni demografiche delle città si registra, invece, un'eccezione alle dinamiche medie generali: nelle città con una popolazione comprese 20mila e 50mila abitanti il saldo cresce dal +35,8% del 2010 al +36,5% del 2011.

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

		2010			2011		
		Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo	Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo
<b>Totale</b>		6,2	35,4	-29,2	5,9	36,4	-30,4
Sesso	Maschio	5,5	39,8	-34,3	5,2	41,2	-36,0
	Femmina	6,8	31,3	-24,5	6,6	31,9	-25,3
Età	Da 14 a 29 anni	12,7	29,9	-17,2	14,2	31,9	-17,6
	Da 30 a 45 anni	5,0	41,2	-36,2	4,4	42,3	-37,9
	Da 46 a 64 anni	4,2	39,2	-35,0	3,7	39,0	-35,4
	65 anni e oltre	5,2	25,6	-20,4	4,1	27,0	-22,9
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	3,9	42,9	-39,0	4,2	44,6	-40,4
	Occupato in conto proprio	5,0	41,5	-36,5	4,1	41,0	-36,9
	Disoccupato	12,4	32,8	-20,4	10,9	37,0	-26,1
	Casalinga	5,7	25,4	-19,7	5,0	28,4	-23,4
	Studente	17,1	27,4	-10,3	16,3	30,2	-14,0
	Ritirato dal lavoro	4,8	29,7	-24,9	3,5	31,9	-28,4
Area del Paese	Nord-Ovest	4,7	36,9	-32,2	4,6	36,2	-31,6
	Nord-Est	5,2	35,6	-30,4	5,2	36,9	-31,7
	Centro	5,7	36,1	-30,4	5,0	37,8	-32,8
	Sud e Isole	8,1	34,0	-25,9	7,7	35,4	-27,7
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	6,1	33,5	-27,4	6,3	31,8	-25,5
	Da 5.001 a 20.000 ab.	5,9	33,7	-27,8	5,2	35,9	-30,7
	Da 20.001 a 50.000 ab.	4,9	37,2	-32,3	6,0	36,9	-30,9
	Da 50.001 a 250.000 ab.	6,7	35,8	-29,1	5,9	37,7	-31,8
	Oltre 250.000 ab.	7,0	37,4	-30,4	6,5	38,8	-32,3

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

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2011

Anno 2011

La domanda di mobilità degli italiani

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

		2010			2011		
		Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo	Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo
<b>Totale</b>		43,1	5,0	+38,1	40,2	4,1	+36,2
Sesso	Maschio	44,0	4,5	+39,5	41,7	4,3	+37,5
	Femmina	42,3	5,4	+36,9	38,9	3,9	+35,0
Età	Da 14 a 29 anni	35,8	15,2	+20,6	40,2	11,4	+28,8
	Da 30 a 45 anni	44,7	3,6	+41,1	42,1	3,3	+38,8
	Da 46 a 64 anni	48,3	2,0	+46,3	42,0	1,8	+40,1
	65 anni e oltre	39,5	1,9	+37,6	34,7	1,9	+32,8
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	47,3	3,5	+43,8	44,3	3,2	+41,1
	Occupato in conto proprio	42,8	2,6	+40,2	38,0	3,6	+34,4
	Disoccupato	43,5	7,4	+36,1	43,0	4,1	+38,9
	Casalinga	39,7	3,4	+36,3	36,9	2,0	+35,0
	Studente	34,0	21,6	+12,4	40,3	14,7	+25,5
	Ritirato dal lavoro	42,1	1,5	+40,6	37,8	1,7	+36,1
Area del Paese	Nord-Ovest	44,2	4,7	+39,5	39,6	3,5	+36,1
	Nord-Est	38,4	2,9	+35,5	35,0	3,4	+31,6
	Centro	44,8	5,5	+39,3	43,3	4,3	+39,0
	Sud e Isole	43,9	6,0	+37,9	41,8	4,7	+37,1
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	40,9	4,0	+36,9	35,3	3,3	+32,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	40,5	5,4	+35,1	37,7	4,0	+33,8
	Da 20.001 a 50.000 ab.	40,0	4,2	+35,8	40,1	3,7	+36,5
	Da 50.001 a 250.000 ab.	42,1	4,4	+37,7	40,4	3,7	+36,7
	Oltre 250.000 ab.	50,3	6,2	+44,1	47,5	5,5	+42,0

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

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2011

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

		2010			2011		
		Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo	Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo
<b>Totale</b>		12,3	3,3	+9,0	8,5	3,9	+4,6
Sesso	Maschio	16,8	3,6	+13,2	12,9	4,4	+8,4
	Femmina	8,1	3,0	+5,1	4,4	3,4	+1,0
Età	Da 14 a 29 anni	20,9	6,1	+14,8	17,1	6,6	+10,5
	Da 30 a 45 anni	16,0	2,9	+13,1	10,5	3,7	+6,7
	Da 46 a 64 anni	9,8	2,7	+7,1	5,8	3,5	+2,3
	65 anni e oltre	2,0	2,2	-0,2	1,3	2,2	-0,9
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	15,7	2,6	+13,1	10,8	4,2	+6,6
	Occupato in conto proprio	16,1	3,6	+12,5	13,6	3,7	+9,8
	Disoccupato	16,9	4,4	+12,5	12,1	4,5	+7,6
	Casalinga	4,7	3,2	+1,5	2,1	2,7	-0,6
	Studente	22,2	7,1	+15,1	17,7	7,7	+10,0
	Ritirato dal lavoro	3,5	2,4	+1,1	2,2	2,5	-0,3
Area del Paese	Nord-Ovest	11,9	2,6	+9,3	7,5	2,8	+4,7
	Nord-Est	10,1	2,7	+7,4	7,8	3,3	+4,5
	Centro	12,6	3,7	+8,9	9,3	5,3	+4,0
	Sud e Isole	13,5	3,9	+9,6	9,1	4,2	+4,8
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	12,0	3,1	+8,9	6,9	3,7	+3,2
	Da 5.001 a 20.000 ab.	12,6	3,0	+9,6	8,1	3,6	+4,5
	Da 20.001 a 50.000 ab.	13,3	3,2	+10,1	8,0	3,7	+4,3
	Da 50.001 a 250.000 ab.	12,9	3,6	+9,3	9,2	3,9	+5,3
	Oltre 250.000 ab.	11,0	3,6	+7,4	10,0	4,7	+5,3

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

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2011

## **Nota metodologica**

### ***Campione***

L'indagine ha interessato un campione complessivo di circa 15.000 intervistati, distribuiti su quattro rilevazioni 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, ecc.).

### ***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 feriali.

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, ecc.

### ***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](mailto:ricerca@isfort.it) - [www.isfort.it](http://www.isfort.it)