

"AUDIMOB"

Osservatorio sui comportamenti di mobilità degli italiani



RAPPORTO CONGIUNTURALE DI META' ANNO

1 SEMESTRE 2010



## Indice

<b><i>Presentazione e guida alla lettura</i></b>	Pag.	2
<b>In un contesto di incertezza sulla ripresa dei consumi di mobilità il trasporto pubblico prova a rialzare la testa</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><i>Nota metodologica</i></b>	Pag.	18

## **Presentazione e guida alla lettura**

Il Rapporto sulla mobilità presenta l'analisi di alcuni indicatori fondamentali della mobilità osservati nel primo semestre del 2010.

I dati risultanti dalle prime due rilevazioni del 2010 - effettuate nei mesi di febbraio/marzo e maggio/giugno - dell'Osservatorio "Audimob" su stili e comportamenti di mobilità degli italiani (vedi nota metodologica), vengono messi a confronto con le medie semestrali 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 42 rilevazioni distribuite nell'arco temporale 2000-2010.

I dati riferiti ai passeggeri\*km ed alle distanze medie percorse presentati in questa nota congiunturale, risultano in parte diversi da quelli osservabili nelle precedenti note per effetto di una revisione della serie storica, in particolare per gli anni 2007 e 2008, realizzata nel corso del 2009.

L'obiettivo è 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.

## **In un contesto di incertezza sulla ripresa dei consumi di mobilità il trasporto pubblico prova a rialzare la testa**

Già nella seconda parte del 2009 si intravedevano i primi segnali di ripresa dei consumi di mobilità degli italiani, al pari di quanto avveniva per l'economia nazionale nel suo complesso. Nei primi sei mesi del 2010 quei segnali sembrano essersi consolidati, pur permanendo elementi di incertezza che non consentono di mettere la parola fine alla crisi. In termini generali gli italiani tendono a spostarsi di più nel giorno medio feriale come testimonia la crescita dei passeggeri\*km (+0,8% nel confronto tra i primi sei mesi del 2009 con lo stesso periodo del 2010) e, soprattutto, il maggior numero di spostamenti effettuati (+3,4%), che ritornano quasi ai livelli precedenti all'avvio della crisi economica.

Ma allo stesso tempo altri indicatori fondamentali della domanda di mobilità assumono contorni meno definiti e univoci. Per alcuni si registrano modesti incrementi, come nel caso del tasso di mobilità - vale a dire la quota di popolazione (14-80 anni) che ha effettuato almeno uno spostamento in un giorno medio feriale - (attestato all'83,1%, ovvero +0,5% rispetto al primo semestre 2009) e del tempo giornaliero speso in mobilità (63 minuti, +1,5 minuti); per altri indicatori si registra una sostanziale invarianza, ad esempio il numero medio di spostamenti pro-capite (sempre stabili sui 3) o il numero medio di chilometri percorsi giornalmente dalla popolazione mobile (in leggera contrazione da 34,2km a 34km).

In questo contesto di incertezza, guardando alle modalità di trasporto utilizzate spicca una duplice rilevante inversione di tendenza rispetto al 2009. Crescono infatti significativamente sia gli spostamenti non motorizzati, ovvero a piedi o in bici, sia gli spostamenti con mezzi pubblici (entrambi questi insieme registrano una variazione positiva attorno al +14%). Il trasporto collettivo mostra quindi segnali robusti di recupero. Rispetto alle quote modali (soli mezzi motorizzati) i mezzi pubblici incrementano il loro peso dell'1,5%, raggiungendo nella prima parte del 2010 una fetta di mercato pari al 13% del totale (contro l'11,5% dei primi sei mesi del 2009). La concreta prospettiva di una diminuzione delle risorse per il settore a seguito della manovra finanziaria attualmente in discussione potrebbe tuttavia innescare già nella seconda parte dell'anno misure compensative penalizzanti per il mercato del Tpl (riduzione dei servizi, aumenti delle tariffe).

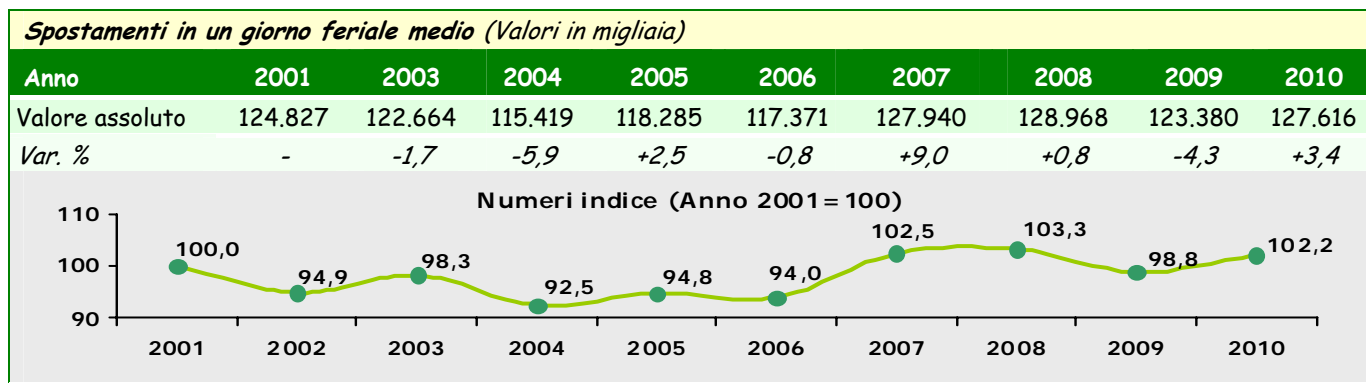
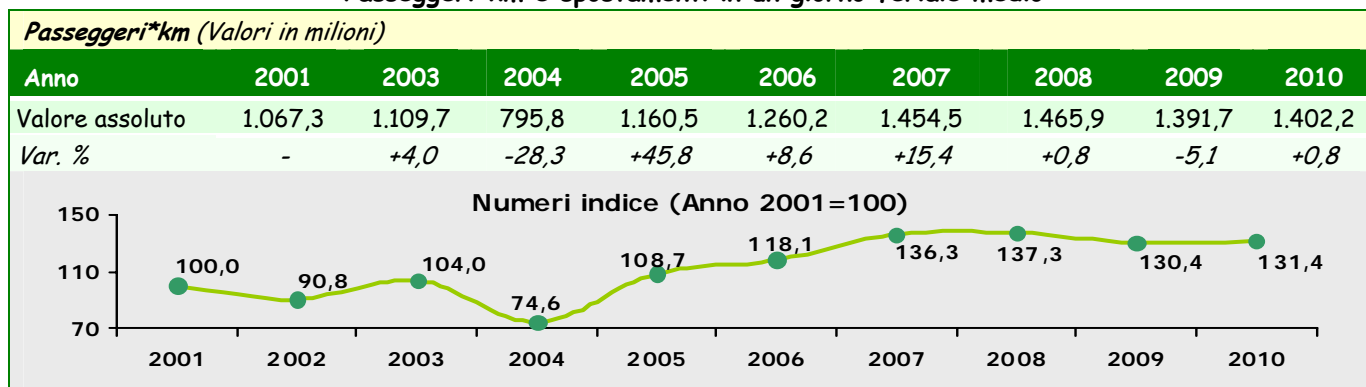
I viaggi in auto ed in moto subiscono invece una contrazione nelle quote di mercato, rispettivamente del -0,7% e del -0,8%, dovuta verosimilmente al concatenarsi di più fattori, tra cui la risalita del costo del carburante, la fine degli incentivi per l'acquisto di nuove automobili ed il minor reddito disponibile per le famiglie. Va tuttavia ricordato che a fronte di questa piccola erosione il dominio dell'automobile nelle scelte di mobilità degli italiani resta indiscusso, con un livello di penetrazione nel primo semestre del 2010 ancora attestato all'83,1% di tutti gli spostamenti motorizzati.

Passando alle motivazioni degli spostamenti, si osserva come i viaggi per lavoro tendono ad assumere un peso sempre minore, scendendo sotto la soglia del 30% nel primo semestre 2010. Si conferma da un lato una tendenza generale di lungo periodo verso una maggiore diversificazione delle motivazioni di mobilità; ma dall'altro lato è anche evidente che questo decremento riflette l'ormai rapida trasformazione della crisi economica in crisi del mercato del lavoro. Per converso crescono i viaggi per godere del tempo libero (+1,8% e 31,7% del totale nei primi sei mesi del 2010), mentre la quota di spostamenti per la gestione familiare non subisce alcuna variazione attestandosi sul 33,1%.

La buona performance del trasporto pubblico è supportata anche dalle propensioni di utilizzo dichiarate dagli intervistati, nonché dai livelli di soddisfazione espressi. Le risposte ottenute nel primo semestre del 2010 evidenziano infatti una crescita di coloro che pensano di aumentare l'utilizzo dei mezzi pubblici, dal 39,4% al 44,5% e, allo stesso tempo, l'aumento della quota di persone che pensa di diminuire l'uso dell'auto (dal 33,3% al 36,8%).

Passando, infine, ai livelli di soddisfazione per i vari mezzi di trasporto, gli intervistati hanno in media assegnato voti sempre superiori alla sufficienza e quasi sempre migliori di quelli registrati nello stesso periodo del 2009. Nello specifico è in crescita il gradimento per la bici 8,28 con riferimento ai primi sei mesi del 2010, ovvero +0,05 rispetto al primo semestre 2009), la moto 8,34 e +0,15), l'auto (7,98 e +0,04) e, come già anticipato precedentemente, per la quasi totalità dei vari mezzi pubblici, tra cui la metropolitana (7,52 e +0,15), l'autobus extraurbano (6,85 e +0,12), i treni locali (6,03 e +0,09) ed i treni a media e lunga percorrenza (6,74 e +0,04). L'autobus urbano/tram subisce invece un modesto arretramento (-0,05), pur mantenendo un voto medio superiore alla sufficienza (6,11).

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



Anno		2001	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Piedi o bici	Valore assoluto	32.884	32.464	32.429	29.391	26.803	26.523	26.918	24.104	27.532
	Var. %	-	-1,3	-0,1	-9,4	-8,8	-1,0	1,5	-10,5	14,2
Moto, scooter, ciclomotore	Valore assoluto	6.147	4.606	6.854	4.696	4.223	5.112	5.094	4.636	3.878
	Var. %	-	-25,1	48,8	-31,5	-10,1	21,1	-0,4	-9,0	-16,4
Mezzi privati (auto)	Valore assoluto	74.094	74.418	63.397	71.471	74.475	84.127	83.620	83.197	83.159
	Var. %	-	0,4	-14,8	12,7	4,2	13,0	-0,6	-0,5	0,0
Mezzi pubblici	Valore assoluto	11.702	11.177	12.738	12.727	11.871	12.179	13.337	11.443	13.047
	Var. %	-	-4,5	14,0	-0,1	-6,7	2,6	9,5	-14,2	14,0

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani, 2001-2010

## I "Fondamentali" della mobilità - Gli individui

### 1. Popolazione mobile

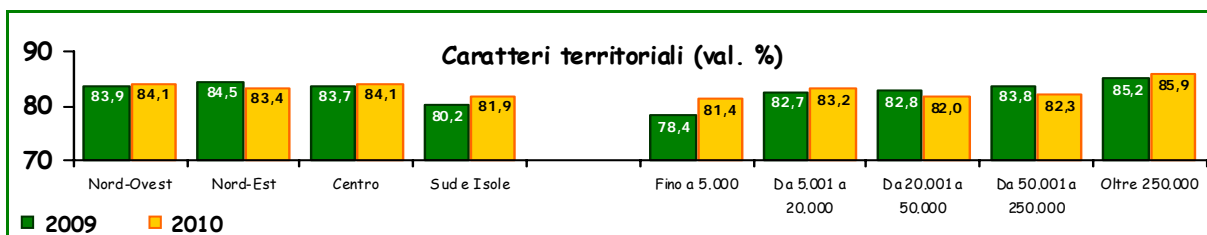
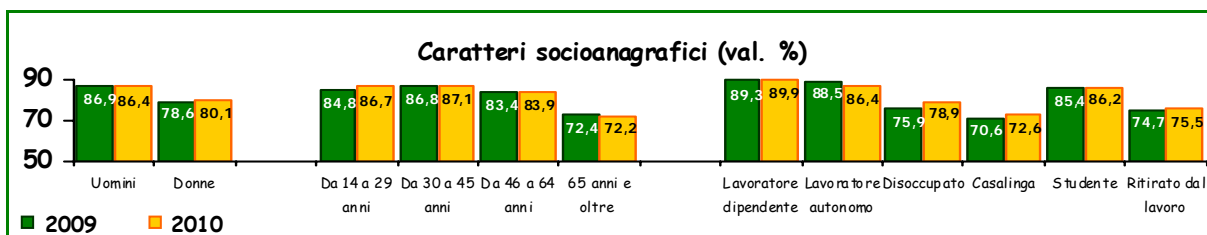
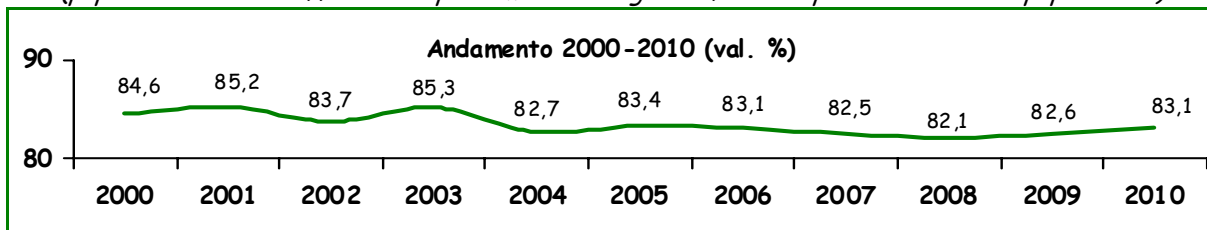
Prosegue anche nel primo semestre del 2010 la crescita della percentuale di persone con un'età compresa tra 14 e 80 anni che ha effettuato almeno uno spostamento di durata superiore a 5 minuti all'interno di un giorno feriale medio. Infatti, dall'82,6% riferito alla prima parte del 2009 si raggiunge l'83,1%, un valore che riporta questo indicatore ai livelli del 2006.

L'incremento della quota di persone che si muove è da attribuire esclusivamente alla maggiore mobilità manifestata dalle donne. Sono infatti ben l'80,1% le donne che, nel primo semestre 2010, hanno effettuato almeno uno spostamento, l'1,5% in più rispetto allo stesso periodo del 2009, mentre osservando gli uomini si registra una contrazione del dato dello 0,5%, portando il valore 2010 all'86,4%. Per quanto riguarda la distinzione per classi d'età e per condizione professione degli intervistati, emerge la decisa crescita del dato con riferimento ai più giovani (tra coloro che possiedono almeno 14 anni e meno di 30 anni, il tasso di mobilità aumenta dell'1,9%), in coincidenza delle casalinghe (+2%) e soprattutto dei disoccupati (+3%).

Nel valutare i comportamenti degli intervistati in relazione alla dimensione della città di residenza, si nota come il dato tende ad aumentare principalmente nei comuni di piccole dimensioni (dal 78,4% all'81,9%), mentre considerando le varie circoscrizioni territoriali emerge il Meridione con un +1,7% e, per converso, il Nord Est con un -1,1%.

#### Popolazione mobile - Primo semestre di ciascun anno

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



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2010

## 2. Numero medio di spostamenti giornaliero pro capite

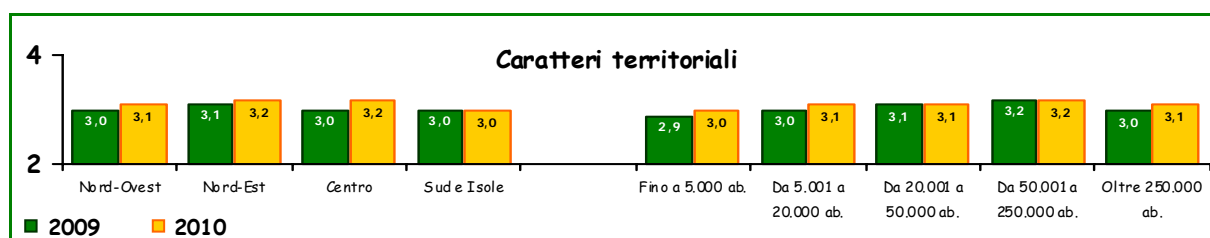
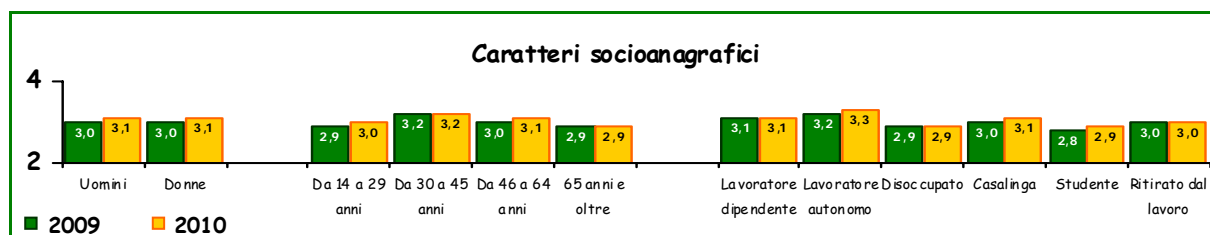
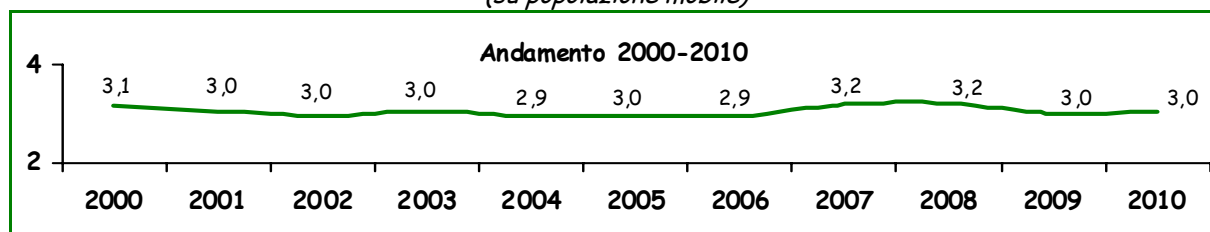
Il primo semestre del 2010 restituisce un numero medio di spostamenti pro-capite giornaliero identico a quello registrato nello stesso periodo del 2009, vale a dire 3. Ancora una volta, quindi, viene confermata una delle caratteristiche più consolidate dei consumi di mobilità, ovvero che normalmente una persona nel corso di una giornata compie circa 3 spostamenti per soddisfare le proprie esigenze di lavoro, studio, svago, ecc.

Detta caratteristica, inoltre, non subisce importanti variazioni classificando il campione, sia in relazione agli elementi socio anagrafici che territoriali. Infatti, i valori riferiti agli uomini e alle donne possiedono dimensioni e subiscono dinamiche pressoché identiche; qualche leggera differenza si osserva in considerazione dell'età degli intervistati e della loro condizione professionale (i lavoratori autonomi, ad esempio, effettuano in media 3,3 spostamenti, contro i 2,9 dei disoccupati e degli studenti).

Considerazioni del tutto simili si hanno nel classificare il campione in relazione ai caratteri territoriali, anche se appare interessante sottolineare due variazioni positive del dato in corrispondenza:

- del centro Italia (da 3 del primo semestre 2009 a 3,2 del 2010);
- dei centri con non più di 20mila abitanti e delle grandi città (da 3 a 3,1 per queste ultime).

Numero medio di spostamenti giornaliero pro capite - Primo semestre di ciascun anno  
(su popolazione mobile)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2010

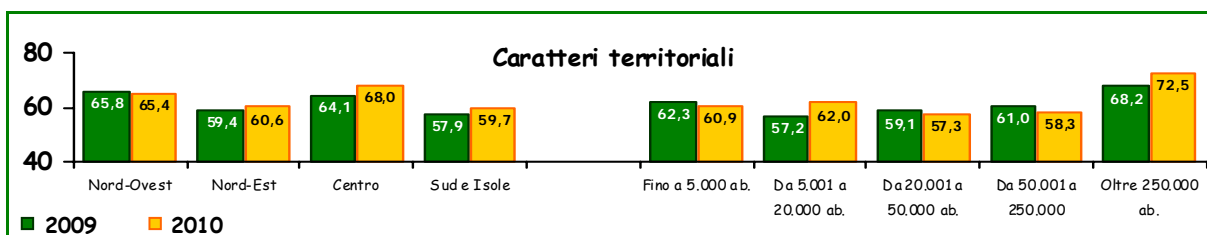
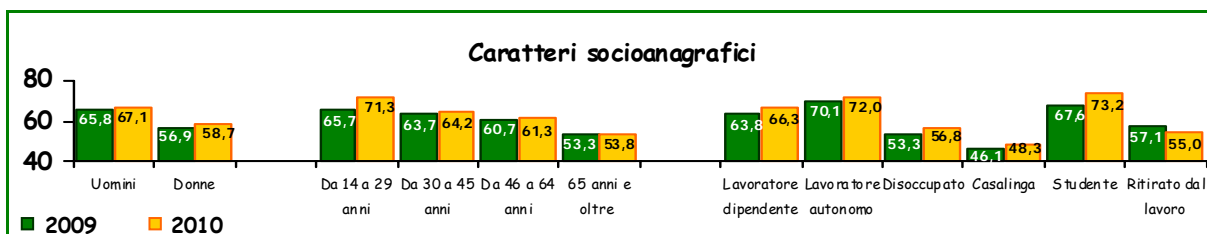
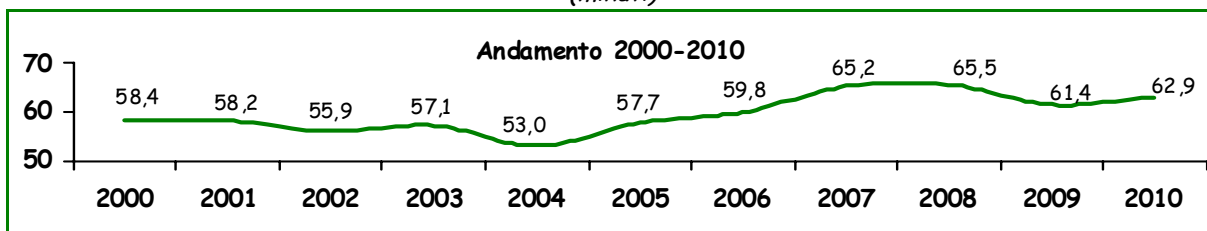
### 3. Tempo medio in mobilità giornaliero pro capite

Uno degli aspetti più caratterizzanti del primo semestre del 2010 riguardava la decisa contrazione del tempo che in media gli italiani dedicavano agli spostamenti nell'arco di una intera giornata. I dati del 2010 dimostrano chiaramente che detta contrazione non rappresentava una vera e propria inversione di tendenza bensì un'eccezione dovuta, verosimilmente, alle particolarità del 2009 (anno di profonda crisi economica). Infatti, nei primi sei mesi del 2010 gli intervistati dichiarano di trascorrere in media 62,9 minuti in viaggio, 1,5 minuti in più rispetto allo stesso periodo del 2009.

La crescita riguarda, in misura simile, sia gli uomini che le donne, mentre nel considerare le diverse classi d'età e le condizioni professionali degli intervistati, emerge il consistente incremento del dato tra i più giovani (coloro con un'età compresa tra 14 e 29 anni), che passa da 65,7 minuti a ben 71,3 minuti, nonché tra gli studenti (da 67,6 a 73,2 minuti, il valore più alto in assoluto), ma anche la sua contrazione nel caso dei pensionati (-2,1 minuti).

Sono coloro che vivono nel centro e nel sud del Paese che più di altri hanno contribuito alla crescita del dato medio generale. Chi abita nelle regioni del Centro, in particolare, nel prima parte del 2010 dichiara di aver trascorso in media 68 minuti in viaggio, ben 3,9 minuti in più rispetto allo stesso periodo del 2009. Nelle grandi città ed in quelle con una popolazione compresa tra 5mila e 20mila abitanti si registrano incrementi ancora maggiori (oltre i 4 minuti).

Tempo medio in mobilità giornaliero pro capite - Primo semestre di ciascun anno (minuti)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2010

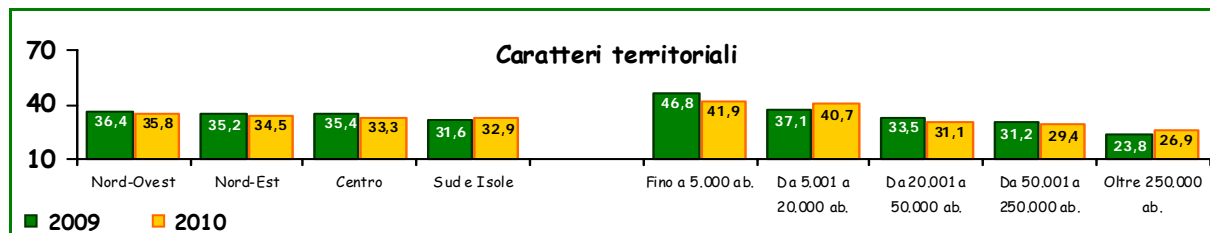
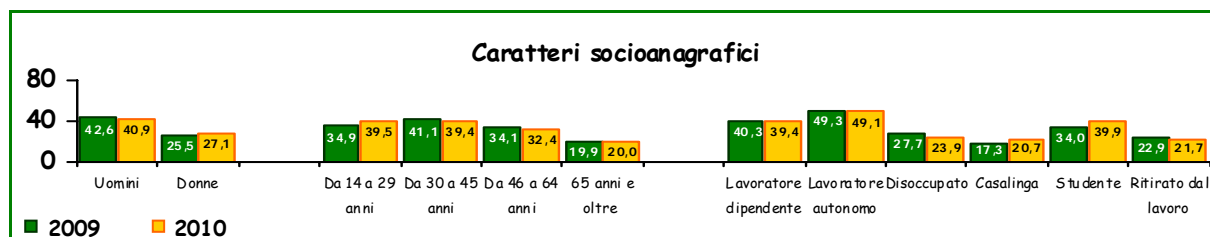
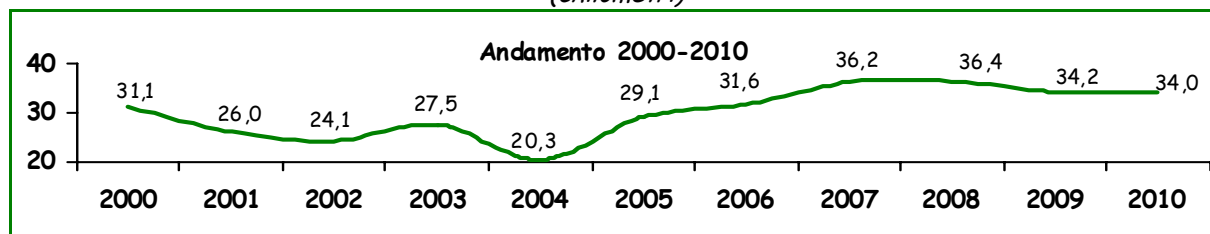
#### 4. Distanza media giornaliera percorsa pro capite

Se l'indicatore tempo nel confronto tra il primo semestre 2009 e quello 2010 segnala una crescita, il numero medio di chilometri che un individuo percorre nell'arco di una giornata ferialle registra al contrario una contrazione, seppur modesta (si passa dai 34,2 km ai 34 km), proseguendo quindi sullo stesso sentiero tracciato lo scorso anno.

Nella distinzione del campione per sesso, si notano dinamiche diverse tra maschi e femmine; mentre per i primi si registra una contrazione del dato (da 42,6 km a 40,9) per le seconde si osserva una crescita che raggiunge il +1,6 km. Anche in relazione alle classi d'età si registrano variazioni percentuali differenti, è il caso, ad esempio, dei più giovani (+5 km) rispetto a coloro che possiedono un'età compresa tra 46 e 64 anni (-1,7 km). Per quanto riguarda le condizioni professionali degli intervistati, emergono gli studenti e le casalinghe per l'incremento del dato, nonché i disoccupati ed i pensionati, ma per la contrazione del dato stesso.

Nel Sud e nelle Isole l'indicatore segna una crescita pari a +1,3 km, mentre nelle altre circoscrizioni tende a seguire la dinamica media generale (nel Centro la contrazione supera i 2 km). Infine, concentrando l'attenzione sulle dimensioni delle città di residenza degli intervistati, risalta l'incremento del numero medio dei chilometri percorsi da parte di coloro che vivono nelle grandi città (+3,1 km) e la decisa diminuzione nel caso dei piccoli centri (-4,9 km).

Distanza media giornaliera percorsa pro capite - Primo semestre di ciascun anno  
(chilometri)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2010

## Gli "Stili" di mobilità - Gli spostamenti

### 5. Motivazioni della mobilità

Le motivazioni che normalmente vengono associate alla c.d. mobilità sistematica, vale a dire il lavoro e lo studio, nel confronto tra i primi sei mesi del 2009 e lo stesso periodo del 2010 tendono a ridurre il loro peso percentuale. In particolare, gli spostamenti per lavoro diminuiscono dell'1,6%, passando dal 31,5% al 29,9%, e quelli per studio dello 0,3%. Per converso crescono i viaggi per godere del tempo libero (+1,8% e 31,7% del totale nei primi sei mesi del 2010); la quota di spostamenti per la gestione familiare non subisce alcuna variazione, attestandosi sul 33,1%.

Concentrando ora l'attenzione sui soli viaggi per lavoro, si nota come la contrazione del dato riguarda più gli uomini (-2,7%) che le donne (-0,2%), più le persone con un'età superiore a 45 anni rispetto che quelli con un'età inferiore (nel caso di coloro con un'età compresa tra 14 e 29 anni si nota perfino una crescita: +0,3%), più tra i liberi professionisti (-5,5%) che tra i lavoratori dipendenti (-0,2%), più nel nord est del Paese (-4,8%) che nel Centro (-0,2%). Nelle grandi città, infine, si registra una crescita dell'1,7% (dal 27% al 28,7%).

Passando poi agli spostamenti per tempo libero, l'incremento della quota di incidenza sul totale è particolarmente evidente tra gli uomini (+2,6%), tra gli occupati in conto proprio (+3%), tra coloro che vivono nelle regioni del Centro (+2,8%) e nei centri con una popolazione compresa tra 50mila e 250mila abitanti (+3,7%).

**Motivazioni della mobilità - Primo semestre di ciascun anno**  
(spostamenti per luogo di destinazione - Valore percentuale)

		Lavoro		Studio		Gestione familiare		Tempo libero		Totale
		2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	
<b>Totale</b>		<b>31,5</b>	<b>29,9</b>	<b>5,6</b>	<b>5,3</b>	<b>33,1</b>	<b>33,1</b>	<b>29,9</b>	<b>31,7</b>	<b>100,0</b>
Sesso	Maschio	38,8	36,1	5,7	5,2	25,2	25,8	30,3	32,9	100,0
	Femmina	24,1	23,9	5,4	5,4	41,1	40,2	29,4	30,5	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	19,7	20,0	26,4	24,3	14,5	14,9	39,4	40,7	100,0
	Da 30 a 45 anni	44,1	43,9	1,7	0,9	32,9	33,6	21,3	21,6	100,0
	Da 46 a 64 anni	36,0	33,5	0,5	0,7	35,8	34,9	27,7	31,0	100,0
	65 anni e oltre	7,6	5,0	0,2	0,5	49,8	50,7	42,4	43,8	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	54,2	54,0	0,9	0,8	24,4	24,1	20,5	21,1	100,0
	Occupato in conto proprio	56,9	51,4	1,0	1,0	23,1	25,6	19,0	22,0	100,0
	Disoccupato	9,7	7,6	2,4	3,6	44,1	43,0	43,8	45,7	100,0
	Casalinga	2,2	2,0	2,3	1,2	63,6	63,3	31,9	33,5	100,0
	Studente	4,0	3,4	40,0	41,1	13,4	10,5	42,6	45,0	100,0
	Ritirato dal lavoro	2,9	1,7	0,1	0,6	51,3	50,3	45,7	47,4	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	32,5	31,7	4,8	5,0	33,5	32,3	29,3	31,0	100,0
	Nord-Est	34,2	29,4	5,0	5,6	30,8	32,8	30,0	32,2	100,0
	Centro	30,5	30,7	5,6	5,3	35,2	32,4	28,7	31,5	100,0
	Sud e Isole	29,8	28,5	6,4	5,3	33,1	34,1	30,8	32,0	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	35,3	33,5	5,3	4,7	30,6	31,1	28,8	30,7	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	32,5	31,2	5,7	6,4	32,6	31,8	29,2	30,6	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	32,0	30,0	5,4	5,7	32,5	34,3	30,1	29,9	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	31,3	27,0	5,5	5,0	32,1	33,2	31,1	34,8	100,0
	Oltre 250.000 ab.	27,0	28,7	5,8	4,6	37,3	34,7	30,0	31,9	100,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2010

**6. Mezzi di trasporto utilizzati**

Nel primo semestre del 2010 il peso percentuale degli spostamenti a piedi o in bici sul totale si attesta sul 21,6%, vale a dire un valore superiore a 2,1 punti rispetto a quello registrato nello stesso periodo del 2009. Di conseguenza diminuisce la quota di incidenza dei viaggi con mezzi motorizzati (dall'80,5% al 78,4%).

Valutando ora solo gli spostamenti con un mezzo di trasporto motorizzato, si osserva chiaramente come nella loro distribuzione l'unico mezzo che è riuscito a guadagnare quote di mercato è il trasporto pubblico, in grado di raggiungere nella prima parte del 2010 una fetta pari al 13% del totale (+1,5% rispetto ai primi sei mesi del 2009). I viaggi in auto ed in moto subiscono invece una contrazione, nell'ordine dello 0,7-0,8%; nel caso delle auto si passa dall'83,8% all'83,1%.

Nel valutare le dinamiche in relazione alle caratteristiche socioanagrafiche e territoriali del campione, si nota come la buona performance del trasporto pubblico sia dovuta principalmente alle scelte realizzate dai più giovani e dai più anziani, dai dipendenti, dai disoccupati, dagli studenti, da coloro che vivono nel nord del Paese o nelle grandi città. Non mancano tuttavia alcune categorie di consumatori che hanno deciso di diminuire l'uso del trasporto pubblico, tra cui emergono i liberi professionisti (-1,4%) e chi risiede nelle città con una popolazione compresa tra 50mila e 250mila abitanti (-0,9%).

**Mezzi di trasporto - Primo semestre di ciascun anno**  
(spostamenti per modalità - Valore percentuale)

		Piedi o bici		Mezzi motorizzati		solo mezzi motorizzati				Totale		
						Moto, ciclomotore		Mezzi privati (auto)			Mezzi pubblici	
		2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010		2009	2010
<b>Totale</b>		<b>19,5</b>	<b>21,6</b>	<b>80,5</b>	<b>78,4</b>	<b>4,7</b>	<b>3,9</b>	<b>83,8</b>	<b>83,1</b>	<b>11,5</b>	<b>13,0</b>	<b>100,0</b>
Sesso	Maschio	16,9	18,6	83,1	81,4	7,5	5,9	81,4	81,4	11,2	12,6	100,0
	Femmina	22,2	24,5	77,8	75,5	1,6	1,7	86,5	84,9	11,9	13,5	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	14,1	16,2	85,9	83,8	8,6	7,0	68,7	68,5	22,7	24,5	100,0
	Da 30 a 45 anni	12,8	14,1	87,2	85,9	4,0	3,9	89,7	87,8	6,3	8,3	100,0
	Da 46 a 64 anni	20,4	23,4	79,6	76,6	3,8	2,7	86,2	87,5	9,9	9,8	100,0
	65 anni e oltre	38,7	40,4	61,3	59,6	2,7	1,3	83,4	82,6	13,9	16,1	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	12,8	14,4	87,2	85,6	4,9	3,7	87,1	86,0	8,0	10,3	100,0
	Occupato in conto proprio	13,1	13,7	86,9	86,3	3,5	4,7	87,5	87,7	9,0	7,6	100,0
	Disoccupato	17,7	20,2	82,3	79,8	4,1	4,8	90,2	85,2	5,7	10,0	100,0
	Casalinga	28,9	31,5	71,1	68,5	0,3	0,2	93,5	92,6	6,3	7,3	100,0
	Studente	17,2	17,1	82,8	82,9	10,7	9,6	57,3	55,1	32,0	35,3	100,0
	Ritirato dal lavoro	34,9	37,3	65,1	62,7	3,0	1,6	84,5	85,3	12,5	13,1	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	21,9	23,8	78,1	76,2	3,9	3,8	80,2	78,3	15,9	17,9	100,0
	Nord-Est	21,8	23,4	78,2	76,6	4,6	2,7	83,9	83,9	11,5	13,4	100,0
	Centro	17,5	20,6	82,5	79,4	6,3	5,0	81,5	81,3	12,2	13,7	100,0
	Sud e Isole	17,7	19,6	82,3	80,4	4,3	3,9	87,4	86,9	8,3	9,3	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	13,4	16,6	86,6	83,4	3,2	1,4	88,5	90,3	8,2	8,3	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	15,0	16,9	85,0	83,1	3,3	2,4	88,4	87,0	8,3	10,6	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	19,5	18,5	80,5	81,5	3,3	3,2	89,2	88,6	7,6	8,1	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	21,5	24,8	78,5	75,2	5,2	3,6	85,6	88,2	9,1	8,2	100,0
	Oltre 250.000 ab.	28,3	29,0	71,7	71,0	8,7	8,3	65,3	64,1	26,0	27,6	100,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2010

**7. Il raggio della mobilità**

Nel valutare le differenze tra il primo semestre 2010 con quello del 2009 della distribuzione degli spostamenti in relazione alla lunghezza degli stessi, si registra una significativa crescita dei viaggi con un raggio non superiore a 2 km (qui definiti di prossimità), che dal 30,8% passa al 33,6%. Tutte le altre classi segnano una diminuzione del loro peso percentuale: gli spostamenti a corto raggio (3-5 km) -1,3%, quelli locali (6-10 km) -1%, quelli di media (11-50 km) e lunga distanza (oltre 50 km) -0,3%.

La crescita della mobilità di prossimità si riscontra in tutte le possibili classificazioni del campione, tuttavia in alcuni casi assume dimensioni ben più significative rispetto alla media generale. Tra questi si possono segnalare le donne (+3,3% e 40,5% del totale nel primo semestre 2010), le persone con un'età compresa tra 30 e 64 anni, i lavoratori dipendenti (+3,1% e 25,7%), coloro che vivono nel nord est Italia (+4,7% e 32,2%) o nei comuni con una popolazione residente compresa tra 50mila e 250mila abitanti (+4,4% e 36,4%).

Proseguendo nell'analisi della mobilità nei grandi centri, si osserva che la percentuale di spostamenti di media distanza tendono ad assumere, nel primo semestre 2010, un peso maggiore rispetto allo stesso periodo del 2009, al contrario della dinamica media generale; nello specifico dallo 14,9% del 2009 si passa al 16,3%. Infine, rimane particolarmente modesta la quota di viaggi di lunga distanza (1,4% per entrambi i periodi).

**Raggio della mobilità - Primo semestre di ciascun anno**  
(spostamenti per lunghezza del percorso - Valore percentuale)

		Prossimità		Corto raggio		Locale		Media distanza		Lunga distanza		Totale
		2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	
<b>Totale</b>		<b>30,8</b>	<b>33,6</b>	<b>22,9</b>	<b>21,6</b>	<b>20,0</b>	<b>19,0</b>	<b>23,4</b>	<b>23,1</b>	<b>2,9</b>	<b>2,6</b>	<b>100,0</b>
Sesso	Maschio	24,6	26,7	22,7	22,2	20,3	19,9	27,9	27,5	4,4	3,7	100,0
	Femmina	37,2	40,5	23,0	21,0	19,7	18,1	18,7	18,8	1,4	1,6	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	22,9	25,4	22,8	21,0	23,0	21,9	28,8	28,2	2,5	3,5	100,0
	Da 30 a 45 anni	26,0	29,2	21,3	21,9	22,0	20,4	27,0	25,6	3,7	2,9	100,0
	Da 46 a 64 anni	31,3	34,4	24,2	21,9	19,6	19,1	21,6	22,1	3,2	2,5	100,0
	65 anni e oltre	48,8	51,2	23,7	21,2	13,2	12,5	13,0	13,8	1,2	1,4	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	22,6	25,7	22,5	21,7	23,1	20,6	28,3	28,7	3,5	3,2	100,0
	Occupato in conto proprio	24,0	25,1	21,7	22,5	19,6	23,4	29,4	24,7	5,3	4,2	100,0
	Disoccupato	32,5	35,5	22,8	22,6	19,7	23,4	22,9	17,5	2,1	1,0	100,0
	Casalinga	51,1	54,0	21,9	19,4	15,1	14,7	11,1	10,8	0,8	1,0	100,0
	Studente	24,8	26,0	22,2	19,7	22,6	20,9	27,7	29,9	2,6	3,4	100,0
	Ritirato dal lavoro	44,8	47,3	25,2	22,8	14,8	14,0	13,4	14,6	1,7	1,4	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	29,7	32,5	21,9	21,8	21,2	20,2	24,0	22,8	3,3	2,7	100,0
	Nord-Est	27,5	32,2	24,0	21,0	21,4	20,9	24,4	23,5	2,7	2,4	100,0
	Centro	29,2	30,2	22,5	21,4	21,5	21,1	23,7	25,2	3,2	2,2	100,0
	Sud e Isole	34,2	37,1	23,1	22,0	17,6	16,0	22,3	21,9	2,7	3,0	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	23,1	26,7	16,5	15,6	19,6	18,0	36,0	35,2	4,8	4,5	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	27,2	30,5	19,6	17,3	21,4	19,3	29,1	29,5	2,8	3,4	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	34,2	34,6	24,3	25,3	17,2	17,6	20,8	20,2	3,5	2,3	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	32,0	36,4	28,7	27,0	19,4	18,9	17,1	15,7	2,8	2,0	100,0
	Oltre 250.000 ab.	37,4	38,6	24,7	23,4	21,6	20,4	14,9	16,3	1,4	1,4	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 2010

**8. Diagramma orario della mobilità**

Nel primo semestre del 2010 la quota di spostamenti effettuati nelle prime ore della mattina (dalle 6 alle 9) si attesta sul 21,9%, l'1,3% in meno rispetto allo stesso periodo del 2009. Nel confronto temporale diminuisce anche il peso dei viaggi realizzati tra le 14 e le 20 (-1% e 38% del totale nei primi sei mesi del 2010), mentre cresce tra le 9 e le 14 (+1,9% e 33%) e dopo le 20 (+0,5% e 7,2%).

Nel classificare il campione in considerazione dei caratteri socioanagrafici, emergono alcune categorie che sfuggono alle dinamiche medie generali; è il caso delle casalinghe per gli spostamenti tra le 9 e le 14, in diminuzione dello 0,4%, e ancora per i viaggi effettuati tra le 14 e le 20, in crescita dello 0,2%, così come per coloro che possiedono un'età compresa tra i 30 ed i 45 anni in corrispondenza degli spostamenti realizzati tra le 14 e le 20 (+0,1%) e dopo le 20 (-0,2%).

Passando poi ai caratteri territoriali degli intervistati ma proseguendo nella logica del confronto con le dinamiche medie generali, risalta il comportamento di coloro che vivono nelle regioni del Centro e, in particolare, per quel che riguarda gli spostamenti effettuati tra le 9 le 14 (-0,4%) e tra le 14 e le 20 (+0,3%). Nel Nord Ovest diminuiscono i viaggi compiuti dopo le 20 (-0,9%). Infine, occorre marcare la seppur modesta diminuzione (-0,1%) del peso dei viaggi dopo le 20 nei centri con una popolazione residente inferiore a 5mila abitanti.

**Diagramma orario della mobilità - Primo semestre di ciascun anno**  
(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
		2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	
<b>Totale</b>		<b>23,2</b>	<b>21,9</b>	<b>31,1</b>	<b>33,0</b>	<b>39,0</b>	<b>38,0</b>	<b>6,7</b>	<b>7,2</b>	<b>100,0</b>
Sesso	Maschio	24,8	22,8	27,6	30,5	39,1	38,1	8,5	8,7	100,0
	Femmina	21,6	21,0	34,7	35,4	38,8	37,9	4,9	5,7	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	22,2	20,6	25,7	27,1	40,5	38,9	11,5	13,4	100,0
	Da 30 a 45 anni	26,5	25,6	26,4	27,4	39,8	39,9	7,3	7,1	100,0
	Da 46 a 64 anni	23,8	22,0	31,1	34,2	39,8	38,4	5,3	5,4	100,0
	65 anni e oltre	16,1	15,1	47,3	49,2	33,6	32,2	3,0	3,5	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	27,3	26,5	22,3	23,3	42,8	42,0	7,6	8,3	100,0
	Occupato in conto proprio	25,1	23,0	28,9	30,8	37,9	37,6	8,1	8,6	100,0
	Disoccupato	18,4	15,1	33,7	38,0	40,8	38,8	7,1	8,1	100,0
	Casalinga	19,8	19,6	45,5	45,1	32,5	32,7	2,2	2,6	100,0
	Studente	22,7	21,4	26,9	28,2	39,1	38,0	11,3	12,4	100,0
	Ritirato dal lavoro	16,4	15,1	45,6	48,3	34,5	33,0	3,5	3,6	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	23,5	22,4	29,2	31,2	40,1	40,1	7,2	6,3	100,0
	Nord-Est	24,5	23,1	32,0	32,5	37,4	37,2	6,2	7,2	100,0
	Centro	22,5	21,4	31,3	30,9	40,7	41,0	5,5	6,6	100,0
	Sud e Isole	22,6	21,0	31,9	35,6	38,1	35,2	7,5	8,2	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	24,2	24,1	30,1	32,0	38,6	37,0	7,1	7,0	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	23,9	22,7	30,3	33,1	38,8	36,8	7,0	7,4	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	23,5	22,2	30,9	32,7	38,6	38,0	7,0	7,2	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	22,3	20,2	31,1	33,5	39,1	38,3	7,4	8,0	100,0
	Oltre 250.000 ab.	22,1	20,7	33,2	33,2	39,6	39,6	5,1	6,5	100,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2010

### 9. Frequenza della mobilità

La quota di spostamenti effettuati meno di tre volte la settimana raggiunge, nel primo semestre del 2010, il 37,4%, in crescita dello 0,5% rispetto ai primi sei mesi del 2009. In diminuzione, invece, i viaggi effettuati tutti i giorni (-0,3%), mantenendo tuttavia la maggioranza relativa (47,7% del totale), nonché quelli realizzati 3/4 giorni la settimana (-0,2% e 14,9% del totale nel 2010).

Concentrando l'attenzione sui viaggi effettuati con cadenza giornaliera, si nota in primo luogo che la generale diminuzione dell'indicatore nel confronto temporale è da attribuire al comportamento dei maschi (-1,8%) piuttosto che a quello delle donne (+1,3%), alle variate abitudini dei più giovani (-1,2%) e dei più anziani (-1%) rispetto alle persone con un'età compresa tra 46 e 64 anni (+0,5%), nonché agli occupati, sia in conto proprio (-0,8%) che alle dipendenze (-0,7%), e alle casalinghe (-0,5%) piuttosto che ai disoccupati (+1%), studenti (+0,4%) e pensionati (+2,1%).

Per quanto riguarda la mobilità meno sistematica in riferimento alle caratteristiche territoriali degli intervistati, emerge la decisa crescita, ben oltre il valore medio generale, del dato nelle regioni del Nord Est (+3,4% e 40,1% del totale nel primo semestre del 2010), nonché nei comuni con una popolazione compresa tra 20mila e 50mila abitanti (+2% e 37,4%) ed in quelli con più di 50mila e meno di 250mila residenti (+1,7% e 37,7%).

**Frequenza della mobilità - Primo semestre di ciascun anno**  
(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
		2009	2010	2009	2010	2009	2010	
<b>Totale</b>		<b>48,0</b>	<b>47,7</b>	<b>15,1</b>	<b>14,9</b>	<b>36,9</b>	<b>37,4</b>	<b>100,0</b>
Sesso	Maschio	51,4	49,6	14,5	14,5	34,0	35,9	100,0
	Femmina	44,5	45,8	15,6	15,3	40,0	38,9	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	48,8	47,6	19,2	18,1	32,0	34,3	100,0
	Da 30 a 45 anni	55,5	55,5	12,1	12,7	32,4	31,8	100,0
	Da 46 a 64 anni	46,1	46,6	14,6	14,7	39,3	38,8	100,0
	65 anni e oltre	34,7	33,7	17,6	16,1	47,7	50,2	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	60,1	59,4	11,2	11,2	28,7	29,3	100,0
	Occupato in conto proprio	50,1	49,3	12,8	13,0	37,1	37,7	100,0
	Disoccupato	32,3	33,3	17,9	18,3	49,8	48,4	100,0
	Casalinga	37,5	37,0	17,3	19,3	45,2	43,6	100,0
	Studente	46,5	46,9	21,7	20,7	31,8	32,3	100,0
	Ritirato dal lavoro	31,0	33,1	18,7	16,7	50,3	50,2	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	46,6	46,8	13,6	13,6	39,8	39,6	100,0
	Nord-Est	49,3	46,1	14,0	13,8	36,7	40,1	100,0
	Centro	47,0	48,8	16,2	15,6	36,8	35,5	100,0
	Sud e Isole	48,8	48,6	16,1	16,1	35,1	35,4	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	49,7	49,6	15,0	14,3	35,3	36,2	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	48,8	49,0	14,2	15,3	36,9	35,6	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	50,1	48,1	14,5	14,5	35,4	37,4	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	47,4	46,2	16,7	16,1	36,0	37,7	100,0
	Oltre 250.000 ab.	44,5	46,2	14,9	14,2	40,6	39,7	100,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2010

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

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

Gli intervistati che nel primo semestre del 2010 sono stati chiamati a dare un giudizio sul proprio livello di soddisfazione dei vari mezzi di trasporto, hanno in media dato voti sempre superiori alla sufficienza e quasi sempre migliori a quelli registrati nello stesso periodo del 2009. Nello specifico è in crescita il gradimento per la bici (+0,05 e 8,28 con riferimento ai primi sei mesi del 2010), la moto (+0,15 e 8,34), l'auto (+0,04 e 7,98), la metro (+0,15 e 7,52), l'autobus extraurbano (+0,12 e 6,85), i treni locali (+0,09 e 6,03), i treni a media e lunga percorrenza (+0,04 e 6,74) e l'aereo (+0,16 e 7,74). Unico mezzo che subisce un modesto arretramento è l'autobus urbano/tram (-0,05 e 6,11).

La moto è dunque il mezzo di trasporto che garantisce il maggior livello di soddisfazione. Ciò è particolarmente vero per gli uomini - le donne raccolgono maggiori soddisfazioni dalle auto -, per gli occupati, soprattutto per i liberi professionisti (8,82), per chi vive nel nord est del Paese (8,5) o nelle grandi città (8,51).

Come detto, tutti i mezzi del trasporto pubblico riescono a raccogliere un voto medio mai inferiore alla sufficienza. Nel classificare il campione per caratteri socioanagrafici o territoriali, emergono tuttavia delle eccezioni legate in particolare all'autobus urbano, come nel caso dei più giovani (5,8), dei disoccupati e degli studenti (5,76 circa), di chi risiede nel centro Italia (5,75), nel Sud (5,69) o nelle città con più di 250mila abitanti (5,66).

#### La soddisfazione per i mezzi di trasporto - I semestre 2010

(Valori medi - Voto da 1 a 10)

		Bicicletta	Moto	Auto	Autobus, tram	Metro	Autobus extraurbano	Treno locale	Treno a lunga percorrenza	Aereo
<b>Totale</b>		<b>8,28</b>	<b>8,34</b>	<b>7,98</b>	<b>6,11</b>	<b>7,52</b>	<b>6,85</b>	<b>6,03</b>	<b>6,74</b>	<b>7,74</b>
Sesso	Maschio	8,17	8,40	7,70	6,16	7,42	6,72	5,92	6,69	7,51
	Femmina	8,44	8,22	8,25	6,07	7,62	6,97	6,13	6,80	8,02
Età	Da 14 a 29 anni	7,94	7,92	7,86	5,80	7,12	6,37	5,91	6,46	7,87
	Da 30 a 45 anni	8,28	8,77	8,13	5,98	7,46	7,05	6,08	6,75	7,70
	Da 46 a 64 anni	8,42	8,49	7,98	6,26	7,66	6,95	6,06	6,99	7,61
	65 anni e oltre	8,47	8,58	7,85	6,42	7,96	7,55	6,18	6,74	7,89
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	8,39	8,52	8,04	6,09	7,46	6,86	5,96	6,80	7,76
	Occupato in conto proprio	7,96	8,82	7,81	5,86	7,73	6,76	6,08	6,82	7,34
	Disoccupato	7,82	8,45	7,92	5,76	6,87	6,40	5,93	6,23	7,64
	Casalinga	8,74	8,41	8,54	6,28	7,98	7,61	6,92	6,92	7,97
	Studente	7,88	7,83	7,80	5,77	7,12	6,28	5,94	6,63	7,89
	Ritirato dal lavoro	8,40	8,49	7,80	6,45	7,83	7,47	6,11	6,76	7,89
Area del Paese	Nord-Ovest	8,33	8,21	8,04	6,34	7,88	6,75	5,75	6,66	7,73
	Nord-Est	8,42	8,50	8,27	6,89	7,64	7,01	6,21	6,76	7,51
	Centro	8,21	8,37	7,82	5,75	7,26	6,83	6,15	6,97	7,80
	Sud e Isole	8,00	8,33	7,87	5,69	7,21	6,85	6,11	6,61	7,81
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	8,12	8,15	8,47	6,63	7,55	7,15	5,74	6,49	7,66
	Da 5.001 a 20.000 ab.	8,35	8,10	8,34	6,31	7,47	6,70	6,03	6,72	7,68
	Da 20.001 a 50.000 ab.	8,28	8,40	8,04	6,40	7,43	6,69	5,98	6,69	7,90
	Da 50.001 a 250.000 ab.	8,47	8,39	7,88	6,54	7,61	6,90	6,04	6,49	7,74
	Oltre 250.000 ab.	7,97	8,51	7,24	5,66	7,53	6,87	6,20	6,98	7,74

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2010

**La soddisfazione per i mezzi di trasporto - I semestre 2009**

(Valori medi - Voto da 1 a 10)

		Bicicletta	Moto	Auto	Autobus, tram	Metro	Autobus extraurbano	Treno locale	Treno lunga distanza	Aereo
<b>Totale</b>		<b>8,23</b>	<b>8,19</b>	<b>7,94</b>	<b>6,16</b>	<b>7,37</b>	<b>6,73</b>	<b>5,94</b>	<b>6,70</b>	<b>7,58</b>
Sesso	Maschio	8,11	8,24	7,67	6,18	7,30	6,67	5,99	6,79	7,46
	Femmina	8,40	8,06	8,20	6,15	7,44	6,78	5,88	6,59	7,75
Età	Da 14 a 29 anni	7,88	7,85	7,84	5,79	6,77	6,31	5,80	6,64	8,01
	Da 30 a 45 anni	8,26	8,45	8,05	6,21	7,42	6,81	5,94	6,74	7,48
	Da 46 a 64 anni	8,37	8,36	7,86	6,03	7,61	6,78	5,89	6,64	7,28
	65 anni e oltre	8,39	8,33	7,99	6,74	7,76	7,43	6,39	6,84	7,75
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	8,33	8,43	7,94	6,07	7,44	6,38	5,93	6,76	7,42
	Occupato in conto proprio	8,22	8,21	7,89	6,34	7,39	6,87	5,63	6,68	7,37
	Disoccupato	7,58	8,26	8,03	6,15	6,86	6,87	5,44	5,71	7,55
	Casalinga	8,39	8,30	8,22	6,28	7,82	7,51	5,78	6,45	8,05
	Studente	7,93	7,77	7,79	5,77	6,82	6,35	5,90	6,76	8,17
	Ritirato dal lavoro	8,33	8,34	7,88	6,55	7,63	7,32	6,30	6,82	7,50
Area del Paese	Nord-Ovest	8,44	8,34	7,99	6,31	7,71	6,81	5,66	6,41	7,50
	Nord-Est	8,35	8,50	8,22	7,12	7,66	7,20	6,18	6,99	7,44
	Centro	7,93	8,14	7,73	5,71	6,97	6,14	6,11	7,01	7,53
	Sud e Isole	7,99	8,01	7,87	5,73	7,27	6,69	5,90	6,50	7,72
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	8,20	8,17	8,35	6,51	7,23	6,91	5,80	6,54	7,33
	Da 5.001 a 20.000 ab.	8,23	7,96	8,15	6,51	7,06	6,76	5,99	6,80	7,56
	Da 20.001 a 50.000 ab.	8,24	7,98	8,06	6,46	7,41	6,64	5,64	6,84	7,84
	Da 50.001 a 250.000 ab.	8,32	8,39	7,87	6,52	7,51	6,87	5,74	6,45	7,65
	Oltre 250.000 ab.	8,10	8,32	7,24	5,68	7,45	6,33	6,42	6,82	7,48

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2010

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

Uno dei quesiti posti agli intervistati riguarda le proprie propensioni di utilizzo di alcuni mezzi di trasporto. Le risposte ottenute nel primo semestre del 2010 evidenziano una crescita delle intenzioni di utilizzare meno le auto e di più le moto ed il trasporto pubblico. Partendo dalle auto, i dati sottolineano come il 38,6% indica l'idea di diminuirne l'uso e solo il 6,1%, invece, di aumentarne, determinando un saldo negativo pari a -30,8% (nel primo semestre del 2009 si registrava -27,1%). In crescita sono, come detto, coloro che pensano di aumentare l'utilizzo del trasporto pubblico, dal 39,4% al 44,5%, così come lo sono le persone che intendono incrementare l'uso delle due ruote motorizzate, dal 12% al 13,5%.

Nel valutare le propensioni in relazione ai caratteri territoriali e concentrando l'attenzione sul trasporto pubblico, emergono alcune categorie che esprimono intenzioni di crescita dei consumi nettamente superiori alla media generale; ad esempio, gli uomini - il saldo tra maggiore e minore consumo è pari a +40,7% -, chi possiede più di 30 anni, gli occupati, coloro che risiedono nel Nord Ovest (+41,1%) o nelle grandi città (+45%). Gli studenti, al contrario, esprimono una propensione molto bassa: +11,2%.

Chi abita nelle città con più di 250mila abitanti oltre a dichiarare di voler aumentare l'uso del mezzo pubblico, esprime anche una maggiore intenzione di utilizzo delle moto (il saldo passa dal +7,8% della prima parte del 2009 al +8,3% dello stesso periodo del 2010), ma soprattutto una minore propensione di impiego delle auto (dal -27,1% al -31,9%).

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

	1° semestre 2009			1° semestre 2010			
	Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo	Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo	
<b>Totale</b>	<b>6,2</b>	<b>33,3</b>	<b>-27,1</b>	<b>6,1</b>	<b>36,8</b>	<b>-30,8</b>	
Sesso	Maschio	4,7	38,1	-33,3	5,4	41,0	-35,7
	Femmina	7,6	28,9	-21,2	6,7	32,8	-26,1
Età	Da 14 a 29 anni	15,1	29,1	-13,9	12,6	30,4	-17,8
	Da 30 a 45 anni	3,6	39,0	-35,4	4,6	43,6	-39,1
	Da 46 a 64 anni	4,0	35,6	-31,6	3,9	39,5	-35,5
	65 anni e oltre	5,5	24,7	-19,2	5,5	27,9	-22,5
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	3,3	42,5	-39,2	3,2	45,2	-42,0
	Occupato in conto proprio	3,3	32,8	-29,4	5,2	43,4	-38,2
	Disoccupato	12,2	23,8	-11,6	12,6	32,0	-19,4
	Casalinga	6,4	23,7	-17,3	6,0	26,3	-20,3
	Studente	17,6	27,4	-9,9	15,8	27,3	-11,5
	Ritirato dal lavoro	5,0	28,3	-23,3	4,9	31,4	-26,5
Area del Paese	Nord-Ovest	4,2	33,5	-29,3	4,0	37,2	-33,2
	Nord-Est	4,8	34,1	-29,3	5,5	38,5	-33,0
	Centro	5,1	35,0	-29,9	5,8	36,9	-31,1
	Sud e Isole	9,0	31,9	-22,9	7,9	35,6	-27,7
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	5,9	31,2	-25,3	6,4	35,3	-29,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	5,8	32,6	-26,8	5,1	35,4	-30,3
	Da 20.001 a 50.000 ab.	6,3	32,6	-26,3	5,1	38,8	-33,8
	Da 50.001 a 250.000 ab.	6,5	36,2	-29,7	7,1	36,4	-29,3
	Oltre 250.000 ab.	6,8	33,9	-27,1	6,6	38,5	-31,9

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

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2010

**I semestre 2010**

**La domanda di mobilità degli italiani**

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

		1° semestre 2009			1° semestre 2010		
		Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo	Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo
<b>Totale</b>		<b>39,4</b>	<b>4,8</b>	<b>34,5</b>	<b>44,5</b>	<b>5,1</b>	<b>39,4</b>
Sesso	Maschio	41,1	4,8	36,2	45,4	4,7	40,7
	Femmina	37,8	4,8	32,9	43,7	5,5	38,2
Età	Da 14 a 29 anni	34,9	17,0	17,9	36,3	16,7	19,6
	Da 30 a 45 anni	40,4	3,1	37,3	45,7	3,6	42,1
	Da 46 a 64 anni	44,2	1,7	42,5	50,2	1,5	48,6
	65 anni e oltre	34,4	0,7	33,7	41,7	1,9	39,8
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	43,6	3,1	40,6	49,4	3,3	46,1
	Occupato in conto proprio	39,1	2,2	36,9	44,1	2,5	41,6
	Disoccupato	33,3	5,6	27,7	42,5	6,7	35,8
	Casalinga	35,2	2,1	33,1	40,5	3,1	37,5
	Studente	33,4	21,2	12,2	33,9	22,6	11,2
Area del Paese	Ritirato dal lavoro	38,7	1,1	37,6	44,7	1,4	43,3
	Nord-Ovest	37,5	4,7	32,8	45,7	4,6	41,1
	Nord-Est	36,5	3,8	32,7	39,8	3,3	36,5
	Centro	40,1	5,1	35,0	45,0	5,2	39,8
	Sud e Isole	41,7	5,3	36,4	45,9	6,3	39,6
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	38,1	5,1	33,0	42,8	3,9	38,9
	Da 5.001 a 20.000 ab.	36,6	4,4	32,2	42,7	5,6	37,1
	Da 20.001 a 50.000 ab.	37,7	3,9	33,9	42,7	4,7	38,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	41,4	4,5	36,8	41,9	4,8	37,2
	Oltre 250.000 ab.	43,4	6,2	37,2	51,0	6,0	45,0

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

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2010

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

		1° semestre 2009			1° semestre 2010		
		Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo	Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo
<b>Totale</b>		<b>12,0</b>	<b>2,5</b>	<b>9,5</b>	<b>13,5</b>	<b>3,1</b>	<b>10,4</b>
Sesso	Maschio	16,9	2,7	14,2	18,1	3,2	14,9
	Femmina	7,5	2,3	5,2	9,2	3,0	6,2
Età	Da 14 a 29 anni	20,6	4,6	16,0	22,9	6,3	16,6
	Da 30 a 45 anni	15,8	2,2	13,5	17,6	2,8	14,8
	Da 46 a 64 anni	9,0	2,4	6,6	10,8	2,3	8,5
	65 anni e oltre	2,3	0,9	1,3	2,1	1,8	0,3
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	15,8	2,4	13,4	17,4	2,2	15,2
	Occupato in conto proprio	14,9	2,3	12,5	16,8	4,0	12,8
	Disoccupato	15,2	4,0	11,2	19,6	5,6	14,1
	Casalinga	3,7	2,1	1,6	5,9	4,1	1,8
	Studente	20,8	5,1	15,7	23,5	6,2	17,3
Area del Paese	Ritirato dal lavoro	3,3	0,9	2,5	3,5	1,9	1,6
	Nord-Ovest	11,7	1,8	9,9	13,0	2,5	10,6
	Nord-Est	10,6	1,4	9,3	10,9	2,3	8,6
	Centro	12,5	3,1	9,4	13,2	3,6	9,6
	Sud e Isole	12,7	3,2	9,5	15,4	3,8	11,6
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	10,0	2,2	7,8	12,1	2,9	9,2
	Da 5.001 a 20.000 ab.	11,7	2,7	8,9	13,1	3,0	10,2
	Da 20.001 a 50.000 ab.	13,6	2,5	11,1	15,4	3,2	12,2
	Da 50.001 a 250.000 ab.	14,5	2,1	12,3	15,7	3,0	12,7
	Oltre 250.000 ab.	10,5	2,7	7,8	11,8	3,5	8,3

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

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2010

## **Nota metodologica**

### ***Campione***

L'indagine ha interessato un campione complessivo di circa 7mila intervistati, distribuiti su due 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 riduce il manifestarsi di possibili effetti distorsivi 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, ecc.) 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)