

COME CAMBIA IL PENDOLARISMO

- "AUDIMOB" OSSERVATORIO SUI COMPORTAMENTI DI MOBILITÀ DEGLI ITALIANI -

Maggio 2009

LE FERMATE AUDIMOB SULLA MOBILITÀ

n. 8

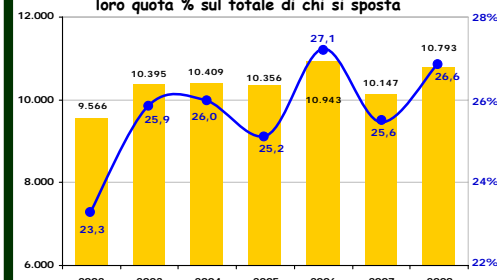
Alla ricerca dei pendolari "duri"

Il pendolarismo è tornato ad occupare una posizione centrale nell'agenda politica ("una priorità") e nel diario sociale ("un'emergenza") del Paese. La crescita di una nuova domanda di mobilità pendolare, per effetto soprattutto della migrazione di larghe fasce di popolazione urbana verso le periferie o verso le cinture metropolitane - cui non ha corrisposto un adeguato ampliamento dell'offerta di reti e di servizi del trasporto pubblico in particolare nelle modalità ferroviarie -, sta producendo un aumento dei disagi, reali o percepiti, per coloro che ogni giorno si spostano verso la medesima destinazione e poi fanno ritorno a casa (allungamento del viaggio, peggioramento della qualità del servizio pubblico, stress da congestione stradale ecc.).

Ma chi sono e quanti sono i "pendolari" in Italia? In base alle modalità di rilevazione dell'Istat si tende ad identificare i pendolari con coloro che si muovono ogni giorno per le sole ragioni di lavoro o studio - e di norma guardando solo a quelli che si muovono fuori dal comune di residenza -, a prescindere dalla lunghezza o dal tempo medio impiegato per lo spostamento. I dati dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort consentono invece di "ritagliare" in modo più funzionale il profilo del pendolare, individuando le componenti più dure e disagiate (ad esempio chi percorre almeno 10km per lo spostamento), includendo il confine urbano del viaggio - ad esempio la grande estensione del comune di Roma rende quasi normale un tragitto di oltre 10km per andare a lavorare senza uscire dal territorio comunale! -, e prendendo in considerazione altre motivazioni dello spostamento oltre al lavoro e allo studio (ad esempio, c'è chi ogni giorno o quasi va in palestra, va a visitare parenti, fa la spesa negli stessi negozi ecc.). Utilizzando questi criteri di approssimazione più elastici e più selettivi allo stesso tempo, si può stimare sulla base dei dati "Audimob" che i pendolari - chiamiamoli "duri" per distinguerli dalla definizione tradizionale - nel 2008 abbiano rappresentato il 26,6% del totale delle persone che si muovono, il 3,3% in più rispetto al 2002, vale a dire un esercito di quasi 10,8 milioni di cittadini (contro i 9,5 milioni del 2002, +12,8%) (fig. 1).

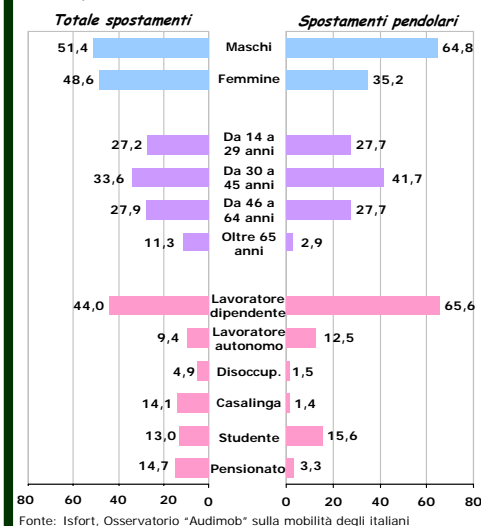
Gli spostamenti pendolari sono prevalentemente effettuati da uomini (circa il 65%, contro il 51,4% della media complessiva), da persone in età compresa tra 30 e 45 anni (41,7% contro il 33,6% della media) e da lavoratori dipendenti (ben il 65,6%) (fig. 2). I caratteri socioanagrafici dello spostamento sistematico sono dunque piuttosto polarizzati, ma è una polarizzazione che tende a

Fig. 1 - I pendolari "duri"⁽¹⁾ in Italia (valori in migliaia) e la loro quota % sul totale di chi si sposta



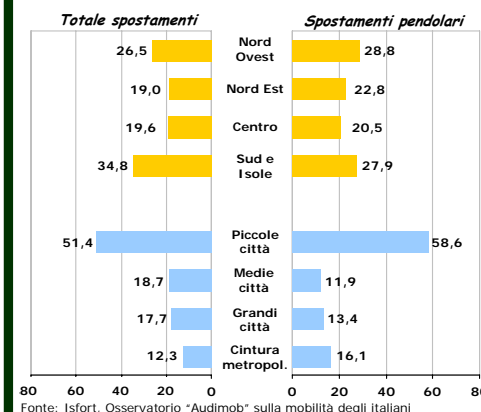
⁽¹⁾ Sono considerati pendolari "duri" le persone di età compresa tra 14 e 80 anni che effettuano spostamenti superiori a 10km, almeno 4 volte la settimana
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Fig. 2 - Gli aspetti socio-anagrafici degli spostamenti dei pendolari in Italia - Anno 2008 (valori %)



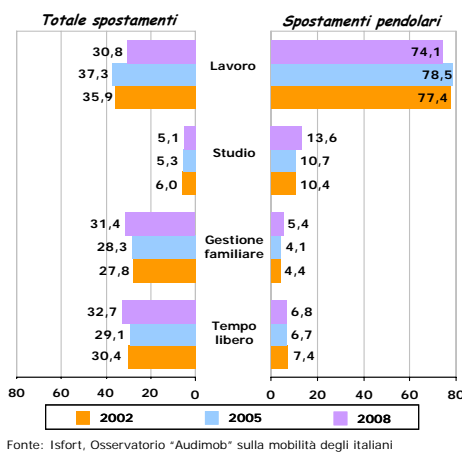
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Fig. 3 - Gli aspetti territoriali degli spostamenti dei pendolari in Italia - Anno 2008 (valori %)



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Fig. 4 - Le motivazioni degli spostamenti dei pendolari in Italia - Anni 2002, 2005 e 2008 (valori %)



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

diminuire rispetto al 2002, quando ad esempio il peso dei viaggi effettuati da lavoratori dipendenti raggiungeva il 71,5%.

Nuovo modello di domanda, nuove politiche di offerta

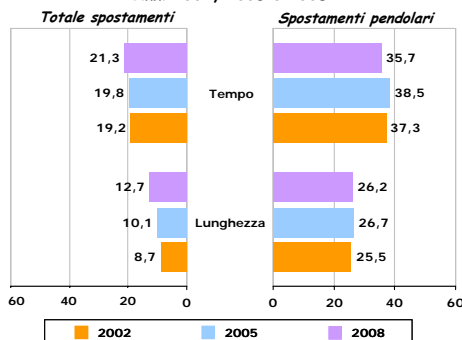
Il modello di pendolarismo sta cambiando e spostarsi ogni giorno per andare a lavorare - o per altre ragioni di mobilità sistematica - diventa più faticoso. Infatti, la lunghezza media dei viaggi tende ad aumentare, attestandosi ormai da qualche anno ben sopra i 25km (fig. 5).

La nuova domanda di mobilità pendolare è intercettata dal trasporto collettivo in misura ancora minoritaria (fig. 6). Sempre secondo i dati "Audimob" in Italia nel 2008 gli spostamenti dei pendolari "duri" sono stati effettuati con un mezzo pubblico per il 22,8%, un valore superiore, ma non di molto, da quello registrato nel 2002 (20,4%). L'automobile assorbe invece oltre il 70% (72,9%) della domanda di mobilità pendolare, quota in riduzione rispetto al 2002 (77,6%). In crescita, tra i mezzi privati, l'uso di motocicli e ciclomotori (4,4% degli spostamenti, più del doppio rispetto al 2002).

Un monitoraggio puntuale sui profili e sulle dinamiche del pendolarismo, da articolare il più possibile a scala locale, permette di focalizzare l'analisi sulle esigenze e sui bisogni della domanda, e quindi di organizzare politiche più calibrate dal lato dell'offerta. Alcuni comportamenti che vanno strutturandosi tra i pendolari, accanto a propensioni e attitudini da far maturare, possono positivamente essere utilizzati anche come leve per un potenziamento e un miglioramento dei sistemi di trasporto in chiave di sostenibilità ambientale e sociale. Ad esempio, la crescita tendenziale della quota di spostamenti effettuati combinando mezzi di trasporto diversi (pubblici o pubblico-privato), da misurare e monitorare nel tempo, può essere valorizzata per sostenere la spinta al cambio modale. Allo stesso tempo, l'insoddisfazione (vera o presunta) per il mezzo pubblico deve spingere il decisore pubblico a destinare maggiori risorse per il potenziamento dei servizi (e delle reti) e per l'ammmodernamento del materiale rotabile; ma deve anche spingere le aziende che gestiscono il trasporto a migliorare la qualità dei servizi e a calibrarne meglio le caratteristiche "leggendo" i bisogni segmentati della domanda (clienti).

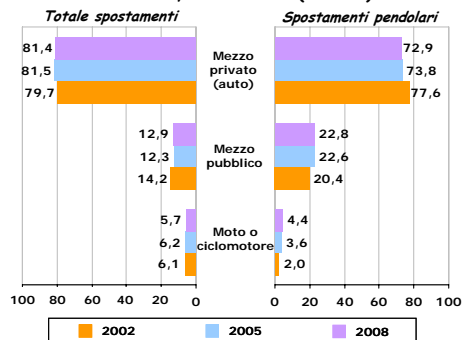
Infine, è opportuno disincentivare il traffico veicolare privato nei centri urbani attraverso un giusto mix di misure dissuasive della circolazione privata (ZTL, isole pedonali, park pricing, road pricing...), nella consapevolezza che non si deve agire solo nel segmento iniziale del viaggio (ad esempio, favorendo l'intermodalità), ma è necessario ridurre i tempi dello spostamento sull'intera relazione, evitando che la congestione da traffico privato dell'"ultimo miglio" vanifichi il miglioramento realizzato fino all'accesso nel centro urbano.

Fig. 5 - Lunghezza media (km) e tempo medio (minuti) degli spostamenti dei pendolari in Italia Anni 2002, 2005 e 2008



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Fig. 6 - I mezzi di trasporto utilizzati per gli spostamenti dei pendolari in Italia Anni 2002, 2005 e 2008 (valori %)



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Appendice statistica

**Tab. 1 - Gli aspetti socio-anagrafici degli spostamenti⁽¹⁾ dei pendolari in Italia
Anni 2002, 2005 e 2008 (valori percentuali)**

	2002	2005	2008
Sesso			
Maschio	65,0	64,4	64,8
Femmina	35,0	35,6	35,2
Età			
Da 14 a 29 anni	31,5	26,8	27,7
Da 30 a 45 anni	44,1	43,5	41,7
Da 46 a 64 anni	22,4	27,5	27,7
Oltre 65 anni	2,1	2,3	2,9
Titolo di studio			
Nessun titolo, licenza elementare	3,5	5,0	2,2
Licenza media inferiore	29,7	27,3	24,1
Diploma di scuola media superiore	52,9	49,5	49,5
Laurea	13,9	18,2	24,1
Condizione professionale			
Occupato alle dipendenze	71,5	67,8	65,6
Lavoratore autonomo	10,4	13,1	12,5
Disoccupato e in cerca di prima occupazione	2,0	1,9	1,5
Casalinga	1,7	2,1	1,4
Studente	11,8	12,3	15,6
Ritirato dal lavoro	2,6	2,9	3,3

⁽¹⁾ Sono considerati spostamenti pendolari i viaggi effettuati almeno 4 volte la settimana e superiori a 10km

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

**Tab. 2 - Gli aspetti territoriali degli spostamenti dei pendolari⁽¹⁾ in Italia
Anni 2002, 2005 e 2008 (valori percentuali)**

	2002	2005	2008
Contesto urbano			
Piccole città (0 - 50mila abitanti)	57,0	57,9	58,6
Medie città (50mila - 250mila abitanti)	12,9	12,0	11,9
Grandi città (oltre 250mila abitanti)	13,7	14,1	13,4
Cintura metropolitana ⁽²⁾	16,4	15,9	16,1
Circoscrizione territoriale			
Nord Ovest	28,4	29,6	28,8
Nord Est	21,0	19,5	22,8
Centro	22,5	21,4	20,5
Sud e Isole	28,1	29,4	27,9

⁽¹⁾ Sono considerati spostamenti pendolari i viaggi effettuati almeno 4 volte la settimana e superiori a 10km

⁽²⁾ Comuni appartenenti ai Sistemi Locali del Lavoro delle città con più di 250mila abitanti

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Tab. 3 - La direzione degli spostamenti dei pendolari⁽¹⁾ in Italia - Anno 2008

	Valore %
Dentro il Comune di residenza	21,6
Fuori il Comune di residenza	78,4

⁽¹⁾ Sono considerati spostamenti pendolari i viaggi effettuati almeno 4 volte la settimana e superiori a 10 km

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Tab. 4 - Le motivazioni ed i mezzi di trasporto utilizzati degli spostamenti dei pendolari⁽¹⁾ in Italia
Anni 2002, 2005 e 2008 (valori percentuali)

	2002	2005	2008
Motivazioni⁽²⁾			
Lavoro	77,8	78,5	74,1
Studio	10,4	10,7	13,6
Gestione familiare	4,4	4,1	5,4
Tempo libero	7,4	6,7	6,8
Mezzi di trasporto⁽³⁾			
Moto o ciclomotore	2,0	3,6	4,4
Mezzi privati	77,6	73,8	72,9
Mezzi pubblici	20,4	22,6	22,8
Solo mezzi di trasporto pubblico			
Pubblici urbani (autobus, tram, metro)	28,9	18,6	11,6
Pullman extraurbano	20,4	31,9	24,0
Treno	18,4	14,4	9,8
Combinazione di mezzi pubblici	15,9	18,4	22,6
Combinazione di mezzi pubblici e privati	16,5	16,8	31,9

⁽¹⁾ Sono considerati spostamenti pendolari i viaggi effettuati almeno 4 volte la settimana e superiori a 10km

⁽²⁾ Sono esclusi gli spostamenti di ritorno a casa

⁽³⁾ Sono esclusi gli spostamenti a piedi ed in bici

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Tab. 5 - Il tempo medio (minuti) e la lunghezza media (km) degli spostamenti dei pendolari⁽¹⁾ in Italia in relazione alle motivazioni ed ai mezzi di trasporto utilizzati
Anni 2002, 2005 e 2008

	2002		2005		2008	
	Tempo	Lunghezza	Tempo	Lunghezza	Tempo	Lunghezza
Motivazioni⁽²⁾						
Lavoro	36,6	26,1	37,5	27,3	34,2	26,5
Studio	44,1	26,1	45,5	27,1	47,0	28,4
Gestione familiare	31,5	20,3	32,8	18,6	29,9	25,3
Tempo libero	33,5	21,1	33,0	22,7	32,2	21,1
Mezzi di trasporto⁽³⁾						
Moto o ciclomotore	25,4	17,4	24,1	17,2	23,3	18,5
Mezzi privati	33,4	24,7	33,7	25,3	30,3	24,5
Mezzi pubblici	53,0	29,4	56,3	32,9	55,4	32,5

⁽¹⁾ Sono considerati spostamenti pendolari i viaggi effettuati almeno 4 volte la settimana e superiori a 10km

⁽²⁾ Sono esclusi gli spostamenti di ritorno a casa

⁽³⁾ Sono esclusi gli spostamenti a piedi ed in bici

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Nota metodologica

L'Osservatorio "Audimob" si basa su un'estesa indagine telefonica, realizzata con sistema CATI e alimentata da oltre 15.000 interviste annue ripartite su 4 *survey* (una per stagione, tre/quattro settimane per ciascuna stagione). L'Osservatorio è attivo dall'inizio del 2000 e interessa un campione stratificato (per sesso, per età e per regione) statisticamente significativo della popolazione italiana compresa fra 14 e 80 anni. I campioni trimestrali sono indipendenti e "gemelli" (omogenei rispetto alle caratteristiche di base). L'indagine registra in modo dettagliato e sistematico tutti gli spostamenti effettuati dall'intervistato il giorno precedente l'intervista (solo giorni feriali), ad eccezione delle percorrenze a piedi inferiori a 5 minuti. L'indagine raccoglie anche informazioni, a livello prevalentemente percettivo/valutativo, sulle ragioni delle scelte modali, sulla soddisfazione per i diversi mezzi di trasporto, sugli atteggiamenti verso le politiche di mobilità sostenibile e così via.

Sono considerati spostamenti pendolari i viaggi effettuati almeno 4 volte la settimana e superiori a 10 km. I dati presentati in questa "Fermata" sono stime riportate all'universo.

I dati presentati in questo numero de "I focus Isfort sulla mobilità" possono essere riprodotti solo con citazione della fonte



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.