

# LA "RESISTIBILE" ASCESA DELLA MOTO

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

Luglio 2010

LE FERMATE AUDIMOB SULLA MOBILITÀ

n. 11

**Esplode il parco veicolare, ma le due ruote sono meno utilizzate di quanto si crede**

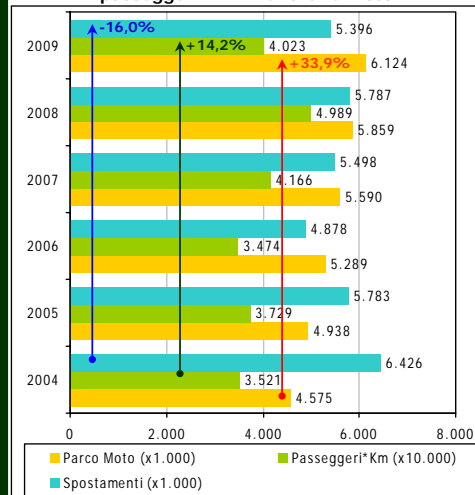
Dal 2004 al 2009 il numero di motocicli che circolano in Italia è aumentato di oltre il 33%, superando per la prima volta la quota di 6 milioni. È uno sviluppo imponente, di gran lunga superiore a quello registrato dal parco autovetture (+7,3%). Tuttavia, nello stesso periodo la domanda di mobilità feriale soddisfatta dalle due ruote, secondo quanto rilevato dall'Osservatorio "Audimob" di Isfort, registra una crescita ben più modesta in termini di distanze percorse (+14,2% nei passeggeri\*km) e addirittura una diminuzione in termini di spostamenti effettuati (-16%). Di conseguenza, nei consumi di mobilità la quota di mercato presidiata da ciclomotori e motocicli tende a ridursi, passando - come peso sul totale degli spostamenti - dal 5,4% del 2004 al 4,3% del 2009 (fig. 1 e tabb. 1 e 2).

Appare quindi evidente, da un lato, il sempre maggiore interesse della popolazione a sfruttare le opportunità offerte da un mezzo di trasporto rapido e versatile, spesso fondamentale per sottrarsi al traffico, e dall'altro lato - per converso - un profondo cambiamento del modo di utilizzare le due ruote. In primo luogo si effettuano meno viaggi percorrendo tuttavia più chilometri (la lunghezza media degli spostamenti passa dai 5,5 km del 2004 ai 7,5 km del 2009). È questa in verità una tendenza più generale, che interessa il modello complessivo di domanda di mobilità degli italiani, caratterizzato negli ultimi anni da un deciso allungamento medio dei viaggi per tutti i modi di trasporto. In secondo luogo, diminuisce in misura significativa il numero di km annui mediamente effettuati con ciclomotori e motocicli: per i ciclomotori con cilindrata fino a 50 cc si passa da poco più di 4.000 km annui nel 2004 a meno di 2.500 km annui nel 2009 (-40,6%), per i motocicli con cilindrata superiore a 50 cc la contrazione è un po' più contenuta (da circa 6.100 km annui a circa 4.600, con un decremento pari a -24,6%) (tab. 3). In sostanza, a differenza di quanto accade per l'auto, negli ultimi anni l'utilizzazione della moto tende a diventare meno "intensiva": il possesso in famiglia di veicoli motorizzati a due ruote si diffonde a gran ritmo, ma l'effettivo uso dei mezzi disponibili in proporzione diminuisce.

## Un mezzo di trasporto a misura del ceto urbano

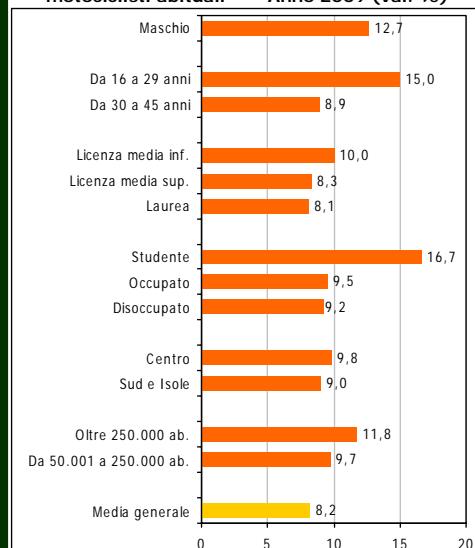
Qual è il profilo tipo del motociclista? Chi si muove abitualmente con le due ruote è maschio, giovane, con un buon livello di istruzione e che spesso ancora studia (fig. 2 e tabb. 4 e 5). In relazione poi ai caratteri territoriali, anche se le percentuali più elevate dei motociclisti abituali si registrano nel Centro e nel

Fig. 1 - Parco veicolare<sup>(1)</sup>, spostamenti<sup>(2)</sup> e passeggeri\*km riferiti alle moto



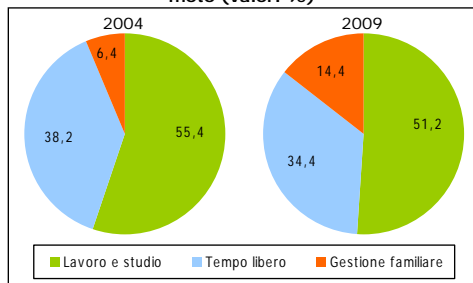
(1) Il dato 2009 del parco moto è provvisorio  
(2) In un giorno medio feriale  
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani e ACI

Fig. 2 - Le caratteristiche principali dei motociclisti abituali<sup>(\*)</sup> - Anno 2009 (val. %)



(\*) Percentuale di persone che hanno dichiarato di aver utilizzato la moto almeno 3 giorni la settimana nei tre mesi precedenti l'intervista  
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Fig. 3 – Le motivazioni degli spostamenti con le moto (valori %)



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

Sud (rispettivamente 9,8% e 9%), le differenze con il resto dell'Italia non appaiono particolarmente marcate.

Inoltre la moto è utilizzata principalmente per ragioni di lavoro o di studio (51,2% del totale degli spostamenti nel 2009, a fronte di una media generale pari a 36,1%) e per tempo libero (34,4%), ma nel confronto temporale si nota distintamente come entrambe le motivazioni tendono a ridurre il loro peso a favore degli spostamenti per gestione familiare, la cui incidenza cresce dal 6,4% del 2004 al 14,4% del 2009 (fig. 3 e tab. 6).

Come detto alla decisa crescita del numero di motocicli non ha fatto seguito un uguale aumento della domanda di mobilità soddisfatta. Ciò è verosimilmente dovuto ad una caratteristica propria delle due ruote motorizzate, ovvero il loro uso è spesso circoscritto all'ambito urbano e fortemente concentrato nelle grandi città. Infatti, è nelle città con una popolazione superiore a 250mila abitanti che si registrano le più alte percentuali di crescita della domanda: il numero di spostamenti tra il 2004 ed il 2009 segna un incremento che sfiora il 50%. E la quota di incidenza delle due ruote motorizzate sul totale degli spostamenti supera nelle aree metropolitane il 7%, quasi il doppio della media complessiva (tabb. 2 e 7).

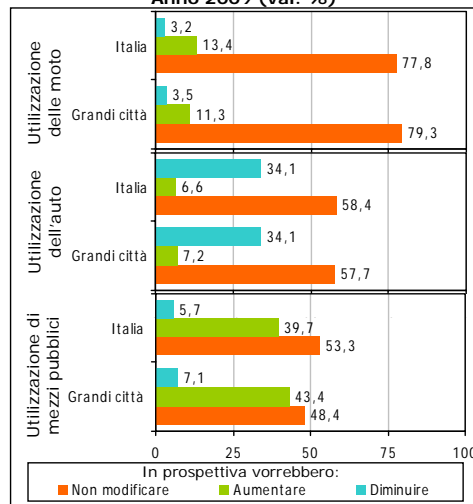
**La forte fidelizzazione dei motociclisti**

I motociclisti non pensano di scendere dalla sella. Le propensioni al cambio modale, registrate nel 2009, disegnano una realtà caratterizzata da una decisa stabilità di comportamento; infatti, ben il 77,8% degli intervistati dichiara di non avere alcuna intenzione di modificare le proprie abitudini di utilizzo delle due ruote motorizzate. Questa stessa percentuale, per di più, sale al 79,3% tra chi abita nelle grandi città (fig. 4). Valori simili non si registrano per gli altri mezzi. In relazione all'auto, ad esempio, solo il 58,4% degli intervistati non intende in futuro modificare i livelli di ricorso a questo mezzo. La stessa automobile raccoglie, oltre tutto, un modesto 6,6% di persone che desidera aumentarne l'uso, mentre nel caso delle moto si osserva una percentuale superiore ai 13 punti (solo i mezzi pubblici hanno una più alta propensione positiva all'utilizzazione).

La forte fidelizzazione dei motociclisti è avvalorata anche dai livelli di soddisfazione che si registrano per i diversi mezzi di trasporto. Nel 2009 le due ruote motorizzate raccolgono il maggiore gradimento, con un voto medio pari a 8,26, all'interno di una scala che va da 1 a 10, che sale fino all'8,33 facendo riferimento a chi vive nelle grandi città (fig. 5).

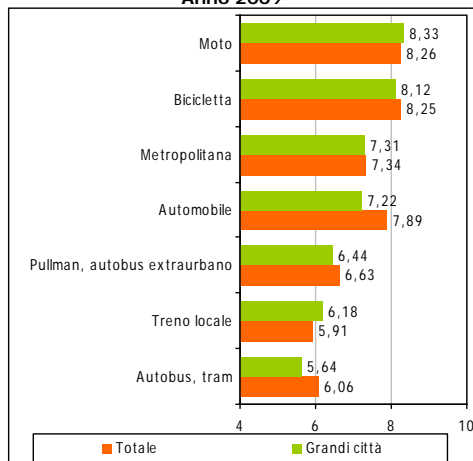
Solo le biciclette riescono ad avvicinarsi e a segnare un voto medio superiore ad 8. L'auto marca un buon 7,89, che scende al 7,22 nel grandi centri, mentre per alcuni mezzi del trasporto pubblico i punteggi sono decisamente più bassi, a volte al di sotto della soglia della sufficienza.

Fig. 4 – Propensione alla modifica dei comportamenti d'uso dei mezzi di trasporto Anno 2009 (val. %)



Tra le possibili risposte è considerata anche l'ipotesi "non so"  
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Fig. 5 – Indici di soddisfazione per i diversi mezzi di trasporto (punteggi medi 1-10) Anno 2009(\*)



(\*) Giudizi riferiti all'utilizzazione del mezzo nei tre mesi precedenti l'intervista  
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

## Appendice statistica

**Tab. 1 - Spostamenti, passeggeri\*km, veicoli<sup>(\*)</sup> e chilometri medi percorsi - Anni 2004 e 2009**

	Moto			Mezzi privati (auto)			Totale		
	2004	2009	Var. %	2004	2009	Var. %	2004	2009	Var. %
Numero di veicoli (x1.000)	4.575	6.124	+33,9	33.973	36.447	+7,3	38.548	42.571	+10,4
Numero di pass*km (x10.000)	3.521	4.023	+14,2	66.761	107.374	+60,8	91.269	143.279	+57,0
Numero di spostamenti (x1.000)	6.426	5.396	-16,0	69.721	82.232	+17,9	119.025	125.377	+5,3
Km medi percorsi per singolo spostamento	5,5	7,5	+36,4	9,6	13,1	+36,5	7,7	11,4	+49,0

(\*) Il dato 2009 del numero delle moto e delle auto è provvisorio

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

**Tab. 2 - Ripartizione degli spostamenti per tipologia di mezzo di trasporto Anni 2004 e 2009 (Valori %)**

	Piedi o bici			Moto			Mezzi privati (auto)			Mezzi pubblici		
	2004	2009	Var. %	2004	2009	Var. %	2004	2009	Var. %	2004	2009	Var. %
Città con più di 250mila abitanti	23,8	28,9	+5,1	7,3	7,2	-0,1	46,6	45,6	-1,0	22,3	18,3	-4,0
Totale	26,0	21,0	-5,0	5,4	4,3	-1,1	58,5	65,6	+7,1	10,1	9,2	-0,9

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

**Tab. 3 - Chilometri medi percorsi in un anno in moto (valori assoluti e variazione %)**

Anno	Chilometri medi percorsi in un anno per moto				Variazione % del numero di moto <sup>(*)</sup>	
	Ciclomotori con cilindrata uguale o inferiore a 50cc		Motocicli con cilindrata superiore a 50cc		Ciclomotori con cilindrata uguale o inferiore a 50cc	Motocicli con cilindrata superiore a 50cc
	km	Var. %	km	Var. %		
2009	2.406	+0,8	4.611	-9,7	-3,8	+1,9
2008	2.387	-7,5	5.105	+5,7	-2,8	+9,8
2007	2.580	-14,2	4.830	-6,4	+6,3	+42,1
2006	3.007	-8,1	5.160	-9,8	+19,4	+6,2
2005	3.271	-19,3	5.722	-6,5	+25,3	+61,3
2004	4.051	-	6.119	-	-	-

(\*) Elaborazioni Isfort sul numero di motocicli dichiarato dagli intervistati

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

**Tab. 4 - Frequenza di utilizzo delle moto per caratteri socioanagrafici degli intervistati<sup>(\*)</sup> Anno 2009 (Valori %)**

	Almeno 3 giorni la settimana	Qualche giorno al mese	Raramente o mai	Totale
<b>Sesso</b>				
Maschio	12,7	8,9	78,4	100,0
Femmina	3,9	4,1	92,0	100,0
Totale	8,2	6,4	85,3	100,0
<b>Età dell'intervistato</b>				
Da 14 a 29 anni	15,0	12,5	72,6	100,0
Da 30 a 45 anni	8,9	6,6	84,5	100,0
Da 46 a 64 anni	6,7	5,4	87,9	100,0
Oltre 65 anni	2,1	1,2	96,7	100,0

(segue)

(continua) **Tab. 4 - Frequenza di utilizzo delle moto per caratteri socioanagrafici degli intervistati<sup>(\*)</sup>**  
Anno 2009 (Valori %)

<b>Titolo di studio</b>				
Nessun titolo, licenza elementare	2,2	1,4	96,4	100,0
Licenza media inferiore	10,0	7,4	82,6	100,0
Diploma medie superiori	8,3	6,3	85,4	100,0
Laurea	8,1	7,4	84,5	100,0
<b>Condizione professionale</b>				
Occupato	9,5	7,5	83,0	100,0
Disoccupato	9,2	7,6	83,1	100,0
Casalinga	2,7	2,2	95,1	100,0
Studente	16,7	13,5	69,8	100,0
Ritirato dal lavoro	2,9	1,8	95,3	100,0

(\*) Dati relativi ai tre mesi precedenti l'intervista

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

**Tab. 5 - Frequenza di utilizzo delle moto per caratteristiche territoriali della residenza degli intervistati<sup>(\*)</sup> - Anno 2009 (Valori %)**

	Almeno 3 giorni la settimana	Qualche giorno al mese	Raramente o mai	Totale
<b>Ripartizione territoriale</b>				
Nord Ovest	6,8	5,5	87,6	100,0
Nord Est	7,2	5,5	87,2	100,0
Centro	9,8	7,4	82,8	100,0
Sud e Isole	9,0	7,1	83,9	100,0
<b>Ampiezza demografica</b>				
Fino a 5.000	4,5	6,1	89,5	100,0
Da 5001 a 20.000	7,3	5,5	87,2	100,0
Da 20.001 a 50.000	6,8	7,7	85,5	100,0
Da 50.001 a 250.000	9,7	6,6	83,7	100,0
Oltre 250.000	11,8	6,7	81,5	100,0

(\*) Dati relativi ai tre mesi precedenti l'intervista

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

**Tab. 6 - Motivazioni degli spostamenti (Valori %)**

Anno	Lavoro o studio		Tempo libero		Gestione familiare		Totale generale
	Moto	Totale	Moto	Totale	Moto	Totale	
2009	51,2	36,1	34,4	32,9	14,4	31,0	100,0
2008	49,7	35,9	33,0	32,7	17,3	31,4	100,0
2007	51,0	35,4	34,3	33,5	14,7	31,2	100,0
2006	52,2	39,8	34,0	29,4	13,7	30,8	100,0
2005	56,2	42,5	34,7	29,1	9,1	28,3	100,0
2004	55,4	43,9	38,2	28,3	6,4	27,9	100,0

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

**Tab. 7 - Spostamenti e passeggeri\*km (valori in migliaia) riferiti alle moto nelle città con più di 250mila abitanti - Anni 2004 e 2009**

	2004	2009	Variazione %
Spostamenti	1.407,0	2.102,7	+49,4
Passeggeri*km	8.690,8	15.637,4	+79,9

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 circa 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.

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.

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)