



*L'ANALISI  
DELL'OSSERVATORIO  
"AUDIMOB"*

# LA MOBILITÀ DEGLI ITALIANI DOPO IL CONFINAMENTO

**IL RIMBALZO DELLA DOMANDA**

AGOSTO 2020

## SOMMARIO

0. Avvertenza .....	1
1. Il riassunto delle puntate precedenti .....	1
2. La ripresa della domanda .....	3
3. L'argine all'uso dell'auto.....	7
4. Il peso persistente della paura del contagio .....	11
5. Riepilogo e prospettive .....	16
<i>Nota metodologica</i> .....	19

## 0. AVVERTENZA

Il presente documento è focalizzato sul monitoraggio della domanda di mobilità degli italiani nel mese successivo al conclusione delle restrizioni agli spostamenti a seguito dell'emergenza sanitaria da Covid-19, e precisamente nel periodo compreso tra il 18 maggio e il 17 giugno. Il documento fa seguito a tre Report successivi, ai quali si rimanda per la continuità di analisi e lettura delle dinamiche monitorate, già rilasciati da Isfort gli scorsi 1 aprile e il 23 aprile e il 15 maggio, relativi all'analisi progressiva degli andamenti della mobilità rispettivamente nei primi 15, nei primi 30 giorni e nell'intero periodo di più intenso confinamento domiciliare, convenzionalmente denominato "lockdown".

I dati presentati in questo documento, come d'altra parte quelli dei documenti precedenti, derivano dall'Osservatorio "Audimob" di Isfort<sup>1</sup>. "Audimob" effettua rilevazioni campionarie continuative sulla mobilità degli italiani nella fascia di età 14-80 anni, attraverso interviste telefoniche e via computer. È possi-

bile quindi, estrapolando ed elaborando i dati campionari nei diversi sottoperiodi di rilevazione, stimare l'andamento dei comportamenti dei cittadini nelle fasi di applicazione delle restrizioni, nonché nelle fasi precedenti e successive.

In particolare, per la valutazione del regime di mobilità dopo il confinamento si è scelto di escludere le prime due settimane post-lockdown (4-17 maggio) perché ancora caratterizzate da ampie regole restrittive di movimento e di elaborare invece i dati relativi al periodo 18 maggio – 17 giugno, ovvero il primo mese dopo la piena riapertura delle attività economiche e sociali, ad eccezione di parziali restrizioni rimaste per alcune attività legate al tempo libero, nonché – per i primi 15 giorni - del divieto di libero spostamento fuori regione che si è protratto fino al 2 giugno.

Sono state effettuate in questo mese ben 3.344 interviste con un campione bilanciato per sesso, classi di età e circoscrizione geografica di residenza degli intervistati.

## 1. IL RIASSUNTO DELLE PUNTATE PRECEDENTI

Prima di descrivere in dettaglio i dati emersi dall'indagine post-restrizioni è opportuno riepilogare i risultati principali dell'analisi svolta sulla mobilità degli italiani nel periodo del lockdown<sup>2</sup>.

Le evidenze principali possono essere sintetizzate nei seguenti punti:

- 1) un drastico abbattimento della domanda di mobilità rispetto al regime ordinario (riferimento al 2019), stimabile nell'ordine del 60-65% di spostamenti giornalieri in meno e del 80-85% di passeggeri\*km (km percorsi) in meno; in valori assoluti sono stati generati (popolazione 14-80 anni) giornal-

mente circa 70 milioni di spostamenti in meno (**Tab. 1**);

- 2) una riduzione più contenuta del tasso di mobilità, ovvero della quota di popolazione che effettua almeno uno spostamento nel giorno medio (dal 91% del 2019 al 49% durante il lockdown, considerando tutti i tragitti inclusi quelli a piedi molto corti); si è registrata una parziale sostituzione di spostamenti più lunghi, strutturati e sistematici, con spostamenti molto brevi, a piedi, nel quartiere (la c.d. "mobilità di prossimità" è cresciuta di 7 punti durante il confinamento), processo più pronunciato nelle grandi

città rispetto ai piccoli centri. Come valutazione complessiva si conferma quindi che gli italiani hanno rispettato le regole di restrizione (caduta verticale della domanda), senza tuttavia schiacciarsi completamente nel confinamento domiciliare;

- 3) un impatto molto più alto del lockdown sui comportamenti delle fasce di popolazione anziana, che registrano un tasso di mobilità veramente ridotto, nonché una contrazione complessiva degli spostamenti vicina all'80% del totale; anche il calo della domanda di mobilità di giovani e giovanissimi, per effetto della chiusura totale delle scuole, è stato più alto rispetto alle fasce centrali di età; infine, una segmentazione molto marcata e crescente delle dinamiche di rallentamento tra le condizioni professionali: pensionati, casalinghe e studenti sono rimasti a casa in larghissima parte o hanno nettamente ridotto i viaggi più lunghi come i tragitti più brevi, mentre chi è in condizione lavorativa in oltre il 60% dei casi ha effettuato almeno uno spostamento giornaliero, lungo o breve e a prescindere dal fatto che la motivazione di mobilità effettivamente fosse legata al lavoro;
- 4) un riposizionamento modale piuttosto netto (oltre 5 punti di share), a favore della mobi-

lità non-motorizzata, a piedi in particolare, e più contenuto (un punto e mezzo) a favore della mobilità privata, auto in particolare; in forte contrazione invece il modal split della mobilità pubblica e intermodale sceso praticamente dei due terzi, dal 12,2% del 2019 al 4,1% del periodo di chiusura (**Tab. 2**);

- 5) le prospettive di utilizzo dei diversi mezzi di trasporto all'uscita dal periodo di restrizioni, dichiarate dagli intervistati, confermano in pieno le difficoltà a cui andrà incontro il trasporto pubblico che rischia di perdere quote rilevanti di passeggeri, in particolare nell'extraurbano; viceversa, l'auto consoliderà le proprie posizioni nei diversi segmenti e la bicicletta aumenterà la platea degli utenti, in particolare tra i regolari;
- 6) la sicurezza da contagio dei mezzi di trasporto percepita dai cittadini nella fase di confinamento penalizza fortemente i mezzi collettivi (indice fra 3 e 3,5 in scala 1-10), mentre crea ulteriore vantaggio competitivo per l'auto (indice a 8,7) e per la mobilità pedonale (7,3); allo stesso tempo, l'opinione maggioritaria degli intervistati è che le misure di protezione ipotizzate per i viaggi con i veicoli collettivi possano essere molto o in parte efficaci ad innalzare la soglia percepita di sicurezza.

**Tab. 1- La stima delle variazioni della domanda di mobilità giornaliera durante il lockdown**

	Valori assoluti in milioni			Variazioni percentuali	
	Media 2019(*)	1 febbraio – 11 marzo	12 marzo – 3 maggio (lockdown)	Lockdown rispetto al 2019	Lockdown rispetto ad inizio 2020
Spostamenti in senso stretto	103	98	34	-67	-65
Passeggeri*km (distanze percorse)	1.210	941	197	-84	-80
Tutti gli spostamenti (inclusi tragitti brevi a piedi)	110	110	55	-50	-50

(\*) Dati non definitivi

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2019 e 2020

**Tab. 2 - I mezzi di trasporto utilizzati: l'andamento prima e durante il lockdown (distribuzione % degli spostamenti)**

	Media 2019 <sup>(*)</sup>	1 febbraio – 11 marzo	12 marzo – 10 aprile (primi 30 giorni del lockdown)	12 marzo – 3 maggio (intero lockdown)
Mobilità attiva (a piedi, in bicicletta, altri mezzi non-motorizzati)	25,1	33,4	38,0	34,9
Mobilità privata (auto, moto altri mezzi motorizzati individuali)	62,6	56,5	57,0	61,0
Mobilità pubblica e di scambio (mezzi pubblici, combinazioni di mezzi)	12,2	10,1	5,0	4,1
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

<sup>(\*)</sup> Dati non definitivi

Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2019 e 2020

## 2. LA RIPRESA DELLA DOMANDA

Nelle settimane successive alla piena rimozione delle misure limitative degli spostamenti, la domanda di mobilità dei cittadini ha sperimentato, secondo le stime di “Audimob”, un fortissimo balzo in avanti. Non si tratta di una dinamica sorprendente, sia per effetto della piena riapertura delle attività economiche e sociali (con qualche eccezione), sia per una ragionevole reazione psicologica ai lunghi mesi di confinamento.

Vediamo i numeri principali. Il tasso di mobilità “in senso stretto” (esclude la quota di intervistati uscita di casa solo per tragitti molto brevi a piedi) è risalito al 75% dal 32% del periodo del lockdown (**Tab. 3**). Nel 2019 la media dell'indice si era attestata all'85%, quindi resta da colmare, per questo indicatore, un gap di 10 punti percentuali nel confronto con la “vecchia normalità”. Il tasso di mobilità “allargato” (include la quota di intervistati uscita di casa solo per tragitti molto brevi a piedi) ha invece raggiunto quota 86%, dal 49% della fase di confinamento, a pochi punti dal dato del regime ordinario (91% nel 2019); in effetti, la

mobilità di prossimità (passeggiate brevi e acquisti vicino casa), cresciuta molto durante la “quarantena”, ha mantenuto un peso significativo anche nelle settimane successive alla fine delle restrizioni (11% contro il 6% del 2019), facendo così intravedere una possibile modifica strutturale degli stili di mobilità.

Passando all'analisi di segmentazione, come si può vedere dalla **Tab. 4** il forte recupero del tasso di mobilità è coinciso con un sostanziale riequilibrio di quella crescita delle divaricazioni tra i cluster socioanagrafici (polarizzazione) che aveva caratterizzato gli andamenti della domanda durante il lockdown. In questo senso, ad esempio, le variazioni positive più elevate dell'indice si sono registrate in alcuni segmenti che avevano maggiormente subito il confinamento: in particolare le casalinghe (+46%), chi abita nelle medie città (+49%) e chi abita nelle regioni del Centro (+45%), in misura meno accentuata anche studenti e pensionati. L'eccezione più significativa a questo processo di riaggiustamento riguarda la fascia di popolazione 65-80, il cui tasso di mobilità

era precipitato al 16% durante il lockdown e, pur con una risalita molto forte (fino al 57%), tuttavia non ha di fatto ridotto i divari con gli altri cluster anagrafici. Sull'altro lato (i gruppi rimasti più dinamici in regime di restrizioni), si può osservare come i cittadini 30-45enni hanno incrementato il tasso di mobilità "solo" di 31 punti (a fronte dei 43 della media generale), attestandolo tuttavia ad oltre l'80%, molto vicino alla soglia del regime ordinario. Ugualmente chi si trova nella condizione professionale di lavoratore (dipendente o autonomo) ha registrato una variazione del tasso di mobilità inferiore alla media.

Ma il trend dei livelli di domanda va letto soprattutto attraverso la variazione dei due indicatori relativi al numero di spostamenti e al numero di passeggeri\*km (equivalente alle distanze percorse) (**Tab. 5**). Il numero di spostamenti è più che raddoppiato tra il periodo di lockdown e il primo mese post-restrizioni, con una crescita del +144% (in valori assoluti da 34 a 83 milioni di spostamenti medi giornalieri)<sup>3</sup>. Ancora più impetuosa la crescita dei passeggeri\*km, pari a +366%, per effetto del sensibile allungamento della lunghezza media degli spostamenti, non più circoscritti o quasi ai

"paletti" della prossimità. Nel confronto con i livelli di domanda registrati nel 2019 il differenziale da assorbire è ancora significativo, nell'ordine di circa il 20% per gli spostamenti e di circa il 25% per i passeggeri\*km, ma il recupero registrato in un solo mese dal termine delle restrizioni è di tutta evidenza.

L'atteso effetto-rimbando della domanda di mobilità dei cittadini dopo il confinamento si è quindi pienamente dispiegato, ma ciò non significa che la progressione del recupero continuerà fino a riportare i livelli di domanda ai livelli pre-Covid. Al contrario, come si dirà meglio più avanti, gli scenari che si prospettano – pur nell'assoluta incertezza e variabilità delle previsioni che possono essere fatte in questa fase – suggeriscono che nella cosiddetta "nuova normalità" i volumi degli spostamenti e delle distanze percorse saranno più contenuti – almeno "un po' più" contenuti – rispetto alla "vecchia normalità", se non altro per l'impatto, ancorché non quantificabile, di modelli organizzativi nuovi nel lavoro (lavoro agile, teleconferenze) e nella gestione quotidiana (acquisti on-line, digitalizzazione dei servizi al pubblico).

**Tab. 3 - La dinamica del tasso di mobilità nelle sue articolazioni (Val. %)**

	Prima del lockdown		Periodo del lockdown (12 marzo – 3 maggio)	Primo mese post-restrizioni (18 maggio-17 giugno)
	Media 2019 <sup>(4)</sup>	1 febbraio - 11 marzo 2020		
Tasso di mobilità "in senso stretto" <sup>(1)</sup>	85	80	32	75
Tasso di mobilità "di prossimità" <sup>(2)</sup>	6	10	17	11
Tasso di mobilità "allargato" <sup>(3)</sup>	91	90	49	86

<sup>(1)</sup> % di intervistati che hanno effettuato in giornata almeno uno spostamento con qualsiasi mezzo ad eccezione dei tragitti a piedi inferiori ai 5 minuti

<sup>(2)</sup> % di intervistati che hanno effettuato in giornata solo spostamenti a piedi inferiori ai 5 minuti

<sup>(3)</sup> % persone che hanno effettuato in giornata almeno uno spostamento di qualsiasi durata (è la somma tra il tasso di mobilità "in senso stretto" e il tasso di mobilità "di prossimità")

<sup>(4)</sup> Dati non definitivi

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2019 e 2020

**Tab. 4 - Il tasso di mobilità “in senso stretto”<sup>(\*)</sup>: l’andamento post-restrizioni per profili socioanagrafici (Val. %)**

	Periodo del lockdown (12 marzo – 3 maggio)	Primo mese post-restrizioni (18 maggio-17 giugno)	Variazioni peso percentuale
	<b>32</b>	<b>75</b>	<b>+43</b>
<b>Per classi di età</b>			
14-29 anni	35	74	+39
30-45 anni	47	78	+31
46-64 anni	34	78	+44
65-80 anni	16	57	+41
<b>Per condizione professionale</b>			
Occupati dipendenti	45	81	+36
Lavoratori autonomi	44	83	+39
Pensionati	19	63	+44
Studenti	24	68	+44
Casalinghe	19	65	+46
Disoccupati (e altri)	32	70	+38
<b>Per circoscrizione geografica di residenza</b>			
Nord-Ovest	36	76	+40
Nord-Est	31	75	+44
Centro	28	73	+45
Sud e Isole	33	77	+44
<b>Per ampiezza del Comune di residenza</b>			
Fino a 5.000 abitanti	36	68	+32
Da 5.001 a 20.000 abitanti	33	78	+45
Da 20.001 a 50.000 abitanti	33	74	+41
Da 50.001 a 250.000 abitanti	29	78	+49
Oltre 250.001 abitanti	33	76	+43

<sup>(\*)</sup> % di intervistati che hanno effettuato in giornata almeno uno spostamento con qualsiasi mezzo ad eccezione dei tragitti a piedi inferiori ai 5 minuti

Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

**Tab. 5 - La dinamica della domanda di mobilità giornaliera**

	Valori assoluti in milioni			Variazioni percentuali	
	Media 2019 <sup>(*)</sup>	Periodo del lockdown (12 marzo – 3 maggio)	Primo mese post-restrizioni (18 maggio-17 giugno)	Post-restrizioni rispetto al 2019	Post-restrizioni rispetto a lockdown
Spostamenti in senso stretto	103	34	83	-19,4	+144
Passeggeri*km (distanze percorse)	1.210	197	919	-24,0	+366

<sup>(\*)</sup> Dati non definitivi

Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2019 e 2020

Quanto agli spostamenti medi giornalieri pro-capite, sono passati per l'intera popolazione osservata (14-80 anni) dai 0,7 del periodo di chiusura agli 1,72 del periodo 18 maggio-17 giugno, con una variazione positiva del +146% (erano diminuiti del -66% tra l'inizio del 2020 e la fase del lockdown) (**Tab. 6**).

La dinamica positiva è stata molto pronunciata tra le casalinghe (+243%) e soprattutto, a differenza di quanto appena visto per il tasso di mobilità, tra pensionati e over 65 (quasi il triplo degli spostamenti effettuati). La combinazione della dinamica per segmenti del tasso di mobilità e del numero medio spostamenti pro-capite sembra quindi suggerire che nelle fasce anziane

della popolazione la domanda di mobilità si sia in una certa misura polarizzata, crescendo di più tra chi già esprimeva livelli più elevati. Il numero medio di spostamenti è invece aumentato di meno nel cluster anagrafico 30-45 anni e tra i lavoratori, sia dipendenti che autonomi; si tratta degli unici tre gruppi che avevano espresso, durante il lockdown, un numero medio di viaggi pro-capite attorno alla soglia dell'unità, contenendo meglio la generalizzata drastica riduzione dei movimenti. In questo senso, anche l'indicatore del numero di spostamenti, come già il tasso di mobilità, conferma per questi gruppi il tendenziale riassorbimento della polarizzazione osservata durante il lockdown.

**Tab. 6 - Il numero medio di spostamenti pro-capite della popolazione totale<sup>(\*)</sup>: l'andamento per profili socioanagrafici**

	Periodo del lockdown (12 marzo – 3 maggio)	Primo mese post-restrizioni (18 maggio-17 giugno)	Variazioni percentuali
	<b>0,70</b>	<b>1,72</b>	<b>+146</b>
<b>Per classi di età</b>			
14-29 anni	0,74	1,63	+120
30-45 anni	1,04	1,78	+71
46-64 anni	0,76	1,80	+137
65-80 anni	0,34	1,30	+282
<b>Per condizione professionale</b>			
Occupati dipendenti	0,99	1,88	+90
Lavoratori autonomi	1,03	1,95	+89
Pensionati	0,39	1,43	+267
Studenti	0,53	1,49	+181
Casalinghe	0,42	1,44	+243
Disoccupati (e altri)	0,69	1,50	+117
<b>Per circoscrizione geografica di residenza</b>			
Nord-Ovest	0,78	1,70	+118
Nord-Est	0,67	1,73	+159
Centro	0,62	1,72	+177
Sud e Isole	0,73	1,72	+136
<b>Per ampiezza del Comune di residenza</b>			
Fino a 5.000 abitanti	0,77	1,52	+97
Da 5.001 a 20.000 abitanti	0,75	1,79	+139
Da 20.001 a 50.000 abitanti	0,72	1,68	+134
Da 50.001 a 250.000 abitanti	0,66	1,76	+167
Oltre 250.001 abitanti	0,70	1,74	+149

<sup>(\*)</sup> Tutti gli intervistati, inclusi quelli che hanno effettuato solo spostamenti molto brevi (a piedi e inferiori ai 5 minuti) e quelli che non sono usciti di casa.

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

Oltre alla crescita del numero di spostamenti, l'effetto principale della fine delle restrizioni si è manifestato nel forte incremento della lunghezza dei viaggi (**Tab. 7**). Infatti, nella stima "Audimob" lo spostamento medio ha recuperato uno sviluppo medio (distanza) pari a 11,1 km, sostanzialmente allineato al valore in regime pre-Covid. Nel confronto con il periodo del lockdown la lunghezza media del viaggio è quasi raddoppiata, con una dinamica più forte nelle regioni del Centro (+143%) rispetto al resto del Paese.

Il quasi-allineamento di questo indicatore con i valori del regime ordinario pre-Covid sorprende sia perché nei primi 15 giorni del periodo preso in esame non erano consentiti, senza giustificata motivazione, viaggi extrare-

gionali, sia perché si tratta di una dinamica contestuale, come si vedrà tra breve, ad una sostituzione nel riparto modale di una quota di spostamenti con i mezzi pubblici con tragitti non-motorizzati (piedi e bici). Ciò significa quindi che i mezzi motorizzati sono maggiormente utilizzati nelle medie e lunghe distanze configurando il passaggio verso un modello di mobilità dove i modi di trasporto più ecologici rafforzano il presidio delle brevi distanze, ma allo stesso tempo guadagnano spazio sul breve-medio raggio, erodendo in parte il tradizionale dominio dell'auto su tutta la gamma delle lunghezze degli spostamenti (persino nelle tratte molto brevi, non più lunghe di 1 o 2 km, l'uso dell'auto è tutt'altro che residuale).

**Tab. 7- La lunghezza media (km) degli spostamenti<sup>(\*)</sup>: l'andamento per circoscrizione di residenza degli intervistati**

	Periodo del lockdown (12 marzo – 3 maggio)	Primo mese post-restrizioni (18 maggio-17 giugno)	Variazioni percentuali
	<b>5,8</b>	<b>11,1</b>	<b>+91</b>
Nord-Ovest	5,9	11,1	+88
Nord-Est	6,1	10,8	+77
Centro	5,1	12,4	+143
Sud e Isole	6,0	10,7	+78

<sup>(\*)</sup> Sono esclusi dal calcolo della media i tragitti a piedi inferiori ai 5 minuti.

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

### 3. L'ARGINE ALL'USO DELL'AUTO

Guardando ai macroraggruppamenti delle motivazioni di mobilità, che tradizionalmente rimandano alla polarità "spostamenti sistematici/spostamenti non-sistematici", ovvero il "lavoro e studio" e le "altre motivazioni" (gestione familiare e tempo libero), i relativi pesi si sono modificati in misura significativa nel corso del lockdown, come era logico attendersi, ma molto meno tra il lockdown e la prima fase post-restrizioni (**Tab. 8**). Se infatti è vero che dopo il confinamento si sono decisamente

riattivati i viaggi per lavoro, tuttavia è anche vero che gli spostamenti per motivi di studio sono stati quasi completamente annullati. E' prevedibile quindi un'apprezzabile modifica del quadro a partire da metà settembre, da quando cioè è programmata la riapertura degli istituti scolastici in tutto il Paese.

Ad ogni modo, nel periodo 18 maggio-17 giugno, le stime "Audimob" indicano la quota di spostamenti per lavoro e scuola ad appena il

14,6% del totale, inferiore non solo – e largamente - al dato medio del 2019 (34,2%), ma inferiore anche, seppure in modo contenuto, al dato registrato durante il confinamento (17,1%). Ovviamente, se guardiamo ai valori assoluti i numeri sono in crescita per entrambi i raggruppamenti motivazionali in particolare gli spostamenti per lavoro e scuola, interamente imputabili al lavoro come si è detto, sono raddoppiati (da 6 a 12 milioni), ma restano attestati ad un livello lontanissimo dal dato 2019 (poco più di un terzo). Oltre all'assenza della mobilità scolastica incide su questa dinamica la diminuzione strutturale delle attività lavorative (maggiore disoccupazione, minore giro d'affari) insieme ai processi di sostituzione, più o meno diffusi, del lavoro in sede con le

forme di lavoro agile e dei viaggi business con teleconferenze o webinar.

Per ciò che riguarda le altre motivazioni di spostamento, la quota stimata in valori assoluti nel primo mese post-restrizioni è addirittura di poco superiore al dato 2019, a conferma dell'“effetto-molla” della domanda legato al desiderio dei cittadini di riappropriarsi della vita quotidiana ordinaria dopo il lungo confinamento (tempo libero, cura personale, visite ad amici e parenti ecc.), desiderio che ha generato una mobilità diffusa e frammentata, una sorta di “recupero” di ciò che non era stato possibile fare durante le restrizioni) destinata con tutta probabilità a riassetarsi progressivamente nei prossimi mesi.

**Tab. 8 - L'andamento delle motivazioni degli spostamenti**

	Media 2019 <sup>(*)</sup>	Periodo del lockdown (12 marzo – 3 maggio)	Primo mese post- lockdown (18 maggio-17 giugno)
<i>Valori assoluti (numero spostamenti giornalieri in milioni)</i>			
Lavoro e scuola	35	6	12
Altre motivazioni	68	28	71
<i>Totale</i>	103	34	83
<i>Distribuzione percentuale degli spostamenti</i>			
Lavoro e scuola	34,2	17,1	14,6
Altre motivazioni	65,8	82,9	85,4
<i>Totale</i>	100,0	100,0	100,0

<sup>(\*)</sup> Dati non definitivi

Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2019 e 2020

Le regole di controllo degli spostamenti e le conseguenti modifiche dei modelli di mobilità dei cittadini hanno inevitabilmente prodotto un impatto tangibile anche sulle scelte dei mezzi di trasporto che, come ricordato in sede di riepilogo dei risultati del monitoraggio “Audimob” durante il lockdown, si sono riposizionate a favore dei mezzi non-motorizzati e a scapito dei mezzi di trasporto pubblico. La mobilità collettiva e intermodale nel suo insieme ha perso nella fase di chiusura, secondo le stime “Audimob”, quasi il 90% dei passeggeri e circa i 2/3 della quota modale.

Cosa è successo con il rimbalzo della domanda registrato nelle prime settimane post-restrizioni?

La **Tab. 9** riassume i numeri principali sui modal split dei mezzi di trasporto articolati, come nelle analisi precedenti, su tre macro-raggruppamenti: la mobilità non-motorizzata, la mobilità motorizzata individuale e la mobilità collettiva associata all'insieme degli spostamenti intermodali (nei quali il mezzo pubblico riveste di norma una funzione portante).

**Tab. 9 - La dinamica dei mezzi di trasporto utilizzati** (*Distribuzione % degli spostamenti*)

	Media 2019 (*)	Periodo del lockdown (12 marzo – 3 maggio)	Primo mese post-restrizioni (18 maggio-17 giugno)
Mobilità attiva ( <i>a piedi, in bicicletta, altri mezzi non-motorizzati</i> )	25,2	34,9	31,3
Mobilità privata ( <i>auto, moto altri mezzi motorizzati individuali</i> )	62,6	61,0	60,7
Mobilità pubblica e di scambio ( <i>mezzi pubblici, combinazioni di mezzi</i> )	12,2	4,1	8,0
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

(\*) Dati non definitivi

Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2019 e 2020

Il dato rilevante che emerge è il recupero significativo della quota di mobilità collettiva e di scambio, che nella prima fase post-confinamento è salita all'8%, quasi raddoppiando la percentuale stimata durante il lockdown (4,1%). Ovviamente non si tratta di un recupero completo, tutt'altro: lo share modale è ancora inferiore di circa un terzo rispetto al 12,2% e soprattutto in termini di passeggeri giornalieri il volume raggiunto è appena sopra la metà di quello del 2019. Va però sottolineato che il trasporto pubblico non è “rimasto al palo”, grazie anche allo sforzo delle aziende – e degli Enti locali titolari dei servizi - di mantenere livelli di servizio quantitativamente adeguati, nonostante l'applicazione di protocolli rigorosi di protezione e distanziamento necessari per la tutela della salute di passeggeri e lavoratori, ma inevitabilmente penalizzanti per la capacità di offerta.

Soprattutto, sembra per ora scongiurato il rischio di un'esplosione della mobilità privata, in ipotesi facilitata dall'effetto congiunto:

- della paura di contagio nei mezzi collettivi, ovvero dalla percezione di prossimità e condivisione, al di là dell'applicazione delle misure di distanziamento e protezione;
- dalle condizioni di accresciuta competitività del viaggio in auto, determinate dalla maggiore fluidità del traffico, dalla mag-

giore facilità di parcheggio in molte aree urbane, dalla riduzione del costo della benzina.

La quota modale dei mezzi privati è invece rimasta a poco più del 60% degli spostamenti, ovvero grossomodo lo stesso livello, persino leggermente inferiore, registrato sia nella fase di restrizioni che nella media del 2019; e il volume di spostamenti in auto e moto risulterebbe ancora inferiore di circa il 20% rispetto a quello del 2019.

Quanto infine alla mobilità non-motorizzata, – tragitti a piedi, spostamenti in bicicletta, nuove soluzioni di micromobilità – è l'unico raggruppamento cresciuto, e in misura significativa, rispetto al 2019: dal 25,2% al 31,3% lo share modale, a cui si aggiungere un volume di spostamenti di fatto allineato (recupero completo dei livelli di domanda). Da sottolineare che il riposizionamento modale a favore della mobilità dolce è avvenuto soprattutto durante il lockdown; nella fase successiva il peso degli spostamenti a piedi e in bicicletta è diminuito dal 34,9% al 31,3%, a beneficio soprattutto della mobilità collettiva.

Guardando ai territori (**Tab. 10**), si osserva non senza sorpresa che sono le Regioni del Centro-Sud a mostrare il recupero più pronunciato della mobilità collettiva e di scambio (in particolare al Centro lo share del trasporto pubblico quasi triplica passando dal 3,2% al

9,8%). Il Nord-Est è invece l'unica circoscrizione dove cresce il peso dei mezzi privati (dal 54,9% al 58,6%), a fronte di una sensibile riduzione di quello della mobilità non-motorizzata (nell'ordine di 7 punti percentuali).

Per ciò che riguarda infine l'ampiezza del Comune di residenza degli intervistati (**Tab. 11**), è soprattutto nelle grandi città (con oltre 250.000 abitanti) che si è assistito al maggior recupero della mobilità collettiva e di scambio, la cui quota modale è balzata dal 5,6% del periodo del lockdown al 14,7% delle prime settimane successive alla riapertura delle attività e alla rimozione dei divieti di spostamento. Va detto che contestualmente nelle grandi città

anche i mezzi privati sembrano aver guadagnato diversi punti di share modale (oltre 8), mentre la mobilità dolce sembrerebbe aver ceduto parecchio terreno. In verità non va dimenticato che la crescita degli spostamenti a piedi e in bicicletta durante la fase di chiusura era stata trainata proprio dalle grandi città (share altissimo al 54%), per cui appare ora fisiologico che la ripartenza sia caratterizzata, almeno in parte, da una tendenza al riequilibrio verso i mezzi di trasporto motorizzati, collettivi o individuali che siano. Ovviamente si tratta di tendenze da monitorare con attenzione per il rischio sempre latente di un travaso eccessivo di domanda verso la mobilità privata.

**Tab. 10 - I mezzi di trasporto utilizzati: l'andamento per circoscrizione geografica di residenza degli intervistati**

	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole
<i>Distribuzione % degli spostamenti nel periodo 12 marzo - 3 maggio (lockdown)</i>				
Mobilità attiva (a piedi, in bicicletta, altri mezzi non motorizzati)	36,5	40,9	28,9	33,6
Mobilità privata (auto, moto altri mezzi motorizzati individuali)	59,0	54,9	67,9	62,6
Mobilità collettiva e di scambio (mezzi pubblici, combinazioni di mezzi)	4,5	4,2	3,2	3,8
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
<i>Distribuzione % degli spostamenti nel periodo 18 maggio - 17 giugno (post-restrizioni)</i>				
Mobilità attiva (a piedi, in bicicletta, altri mezzi non motorizzati)	34,0	33,9	26,5	30,9
Mobilità privata (auto, moto altri mezzi motorizzati individuali)	57,5	58,6	63,7	61,9
Mobilità collettiva e di scambio (mezzi pubblici, combinazioni di mezzi)	8,4	7,5	9,8	7,2
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

**Tab. 11 - I mezzi di trasporto utilizzati: l'andamento per ampiezza del Comune di residenza degli intervistati**

	Fino a 50.000 abitanti	Da 50.001 a 250.000 abitanti	Oltre 250.000 abitanti
<i>Distribuzione % degli spostamenti nel periodo 12 marzo - 3 maggio (lockdown)</i>			
Mobilità attiva (a piedi, in bicicletta, altri mezzi non motorizzati)	28,7	36,6	54,0
Mobilità privata (auto, moto altri mezzi motorizzati individuali)	68,9	58,0	40,4
Mobilità collettiva e di scambio (mezzi pubblici, combinazioni di mezzi)	2,4	5,4	5,6
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
<i>Distribuzione % degli spostamenti nel periodo 18 maggio – 17 giugno (post-restrizioni)</i>			
Mobilità attiva (a piedi, in bicicletta, altri mezzi non motorizzati)	28,2	33,8	36,4
Mobilità privata (auto, moto altri mezzi motorizzati individuali)	65,8	58,5	48,9
Mobilità collettiva e di scambio (mezzi pubblici, combinazioni di mezzi)	6,0	7,7	14,7
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

## 4. IL PESO PERSISTENTE DELLA PAURA DEL CONTAGIO

Come si è modificato l'uso dei mezzi di trasporto dei cittadini rispetto al regime pre-Covid. Al campione "Audimob" è stata rivolta una domanda diretta di questo tenore, chiedendo una specifica indicazione sulla (eventuale) variazione di comportamento per ciascuna modalità.

Le risposte raccolte sono sintetizzate nella **Tab. 12**. Il bilancio complessivo, considerando tutti i mezzi, è naturalmente negativo: il livello della domanda nel primo mese post-restrizioni, per quanto in forte recupero come osservato in precedenza, è ancora significativamente più basso del livello pre-Covid (stima del 20% in meno nel volume di spostamenti), di conseguenza nella maggior parte dei modi di trasporto prevale la percentuale di cittadini che

dichiara di usarli di meno. Le eccezioni rilevanti riguardano la mobilità non-motorizzata e in particolare i tragitti a piedi: poco meno della metà dei rispondenti dichiara di effettuare grossomodo lo stesso numero di spostamenti a piedi, ma uno su tre dichiara di farne di più e solo il 15% di farne di meno. In sostanza il saldo della mobilità pedonale è positiva per il 15% della popolazione. Ugualmente positivo il bilancio per la bicicletta seppure in misura molto più contenuta (+5,6%). Tutte le altre modalità presentano invece saldi negativi; relativamente ridotti per i mezzi privati (la moto è sostanzialmente alla pari, per l'auto circa il 20% di intervistati la usa di più e il 25% di meno) e per la sharing mobility (-7,7%), molto più accentuati per i mezzi di trasporto pubblico

sia urbani che extraurbani (quasi il 30% dichiara di usarli meno di prima, solo il 2,3% di usarli di più).

Il profilo delle risposte è nell'insieme coerente con il raffronto tra le ripartizioni modali in regime pre-Covid e in regime post-restrizioni analizzato in precedenza (ma in quel caso attraverso campioni di intervistati diversi). Pur con oggettivi elementi di distorsione rispetto alla normalità – per citarne solo due già accennati: 1) la ripresa della domanda di mobilità scolastica che dovrebbe far salire la quota modale del trasporto pubblico, 2) la difficile previsione sul mantenimento delle condizioni di lavoro agile (il presumibile ritorno di una parte dei lavoratori in sede potrebbe avere un effetto positivo sulla quota modale del trasporto pubblico)<sup>4</sup> –, tuttavia non è inutile interrogarsi, a partire da tale cornice, su come migliorare il bilancio di prospettiva della mobilità collettiva e della sharing mobility, nonché su come mantenere le posizioni raggiunte dalla mobilità non-motorizzata.

In particolare, rispetto agli scenari del trasporto pubblico vanno tenute presenti le ragioni che hanno determinato la riduzione attuale dei viaggi da parte di una consistente platea di cittadini. È stata quindi rivolta una domanda sul punto a quegli intervistati che hanno dichiarato di fare meno spostamenti con il trasporto pubblico, separatamente per i mezzi urbani e per gli extraurbani. Come si può vedere dalle **Tabb. 13 e 14**, non ci sono rilevanti differenze di gerarchia tra urbano ed extraurbano. È la paura del contagio a guidare entrambe le liste di motivazioni che stanno spingendo parte degli utenti ad abbandonare il mezzo pubblico con circa il 40% di indicazioni (percentuale un po' più alta per i mezzi urbani). Segue il fattore "scomodità" (distanze, mascherine, attese), con circa il 20% di segnalazioni e in terza posizione il passaggio di una parte dei lavoratori alla modalità smart working che abbatte la domanda di trasporto soddisfatta con i mezzi pubblici (20,2% nel caso

del trasporto urbano, 14,5% nel caso del trasporto extraurbano).

Le altre motivazioni hanno un impatto decrescente, ma non trascurabile, soprattutto nel trasporto urbano:

- il 10,9% di chi fa meno spostamenti con bus, metro o tram denuncia la riduzione delle corse e il conseguente aumento dei tempi di spostamento (questo tipo di motivazione è un po' meno rilevante per treni, aerei e pullman);
- sempre nel trasporto urbano una certa quota di utenti, pari al 10,8%, ha deciso di sostituire lo spostamento con il mezzo pubblico con lo spostamento a piedi; e un altro 4,6% di sostituirlo con la bicicletta;
- il 7-8% di utenti del mezzo pubblico dichiara di aver perso il lavoro;
- la maggiore competitività dell'auto (meno traffico, maggiore facilità di parcheggio, minor costo della benzina) ha indotto, sommando i diversi fattori, un altro 10% scarso di utenti del trasporto urbano a passare dal mezzo collettivo alle quattro ruote; nel caso di treni e pullman questa percentuale sale sopra al 13%.

Ricapitolando, il fattore psicologico legato alla paura da contagio è largamente la ragione primaria di abbandono del mezzo pubblico in questa fase di ripartenza, con una sostituzione di spostamenti a favore di modi percepiti più sicuri, ovvero la mobilità non-motorizzata, soprattutto in ambito urbano, e l'auto, soprattutto in ambito extraurbano. Altri due fattori di grande rilevanza sono la scomodità di accesso al veicolo pubblico dettata dalle regole di protezione e il riposizionamento organizzativo del mondo del lavoro, tra chi mantiene lo smart working e chi purtroppo il lavoro lo ha perso (processo un po' più accentuato nelle aree urbane). Infine, meno rilevante ma non trascurabile l'impatto della riduzione dell'offerta di servizi di trasporto pubblico che, a diversi livelli di intensità e un po' a macchia di leopardo, si è diffusamente verificata.

**Tab. 12 - Come si è modificato l'uso dei mezzi di trasporto rispetto al regime pre-Covid (valori %)**

Tipologia di spostamenti	Ne faccio di più (a)	Ne faccio di meno (b)	Ne faccio più o meno lo stesso numero	Non li facevo prima e non li faccio adesso	Totale	Variatione peso % (a) - (b)
A piedi	32,9	15,1	46,5	5,5	100	+17,8
In bicicletta	15,7	10,1	28,8	45,5	100	+5,6
In moto	5,7	7,4	15,9	71,0	100	-1,7
In auto	19,4	25,5	45,5	9,6	100	-6,1
In sharing (incluso car pooling)	1,5	9,2	9,7	79,6	100	-7,7
Con i mezzi pubblici extraurbani (treno, pullman, aereo ecc.)	1,9	27,7	22,1	48,3	100	-25,8
Con i mezzi pubblici urbani (autobus, tram, metro ecc.)	2,6	28,8	20,8	47,8	100	-26,2

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

**Tab. 13 - Le ragioni del minor utilizzo dei mezzi pubblici urbani**

	% di intervistati	Distribuzione risposte (%)
Ho paura del contagio prendendo bus/tram/metro	41,1	25,9
Salire su bus/tram/metro è diventato scomodo (distanze da mantenere, mascherina, attesa alle fermate ecc.)	21,4	13,5
Non vado più al lavoro perché sono in smart working	20,2	12,7
In questo periodo non vado a scuola/non insegno	15,9	10,0
Ci sono meno corse, considerando le attese sono aumentati i tempi di percorrenza di bus/tram/metro	10,9	6,9
Ho deciso di andare a piedi invece di bus/tram/metro	10,8	6,8
Ho cambiato alcune destinazioni di viaggio e non c'è il bus/tram/metro per le mie nuove destinazioni	10,6	6,7
Non vado più al lavoro perché l'ho perso	8,0	5,0
Prendo l'auto invece di bus/tram/metro perché adesso faccio prima, c'è meno traffico	6,0	3,8
Ho deciso di prendere la bicicletta invece di bus/tram/metro	4,6	2,9
Prendo l'auto invece di bus/tram/metro perché adesso è più facile parcheggiare	3,3	2,1
Altre motivazioni	5,3	3,4
Totale	-	100

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

**Tab. 14 - Le ragioni del minor utilizzo dei mezzi pubblici extraurbani**

	<i>% di intervistati</i>	<i>Distribuzione risposte (%)</i>
Ho paura del contagio prendendo pullman/treno/aereo	38,6	28,3
Salire su pullman/treno/aereo è diventato scomodo (distanze da mantenere, mascherina, attesa alle fermate ecc.)	20,4	15,0
Non vado più al lavoro perché sono in smart working	14,5	10,6
Ho cambiato alcune destinazioni di viaggio e non c'è il pullman/treno/aereo per le mie nuove destinazioni	12,2	8,9
In questo periodo non vado a scuola/non insegno	11,5	8,5
Prendo l'auto invece di pullman o treno perché adesso faccio prima, c'è meno traffico	8,1	5,9
In alcuni casi non ci sono più pullman/treno/aereo per le mie destinazioni	7,8	5,7
Non vado più al lavoro perché l'ho perso	6,6	4,9
Prendo l'auto invece di pullman o treno perché adesso è più facile parcheggiare	4,0	2,9
Ho deciso di prendere la bicicletta invece di pullman o treno	3,6	2,6
Prendo l'auto invece di pullman o treno perché adesso la benzina costa meno	1,5	1,1
Altre motivazioni	7,7	5,6
Totale	-	100

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

D'altra parte, l'indagine Audimob ha confermato che persiste nei cittadini, che siano o meno utilizzatori del mezzo pubblico, una diffusa paura del contagio rispetto al trasporto collettivo, a differenza di quanto accade per l'auto e per lo spostamento a piedi (**Tab. 15**).

I punteggi di tutti i mezzi pubblici registrati nelle interviste post-confinamento non superano il 4,5 in scala 1-10; e il livello raggiunto dalla sharing mobility è appena un po' superiore (5,0). Rispetto al periodo di chiusura la soglia di sicurezza percepita si è alzata di circa un punto (sorprendentemente si è alzata di più per la metropolitana e di meno per l'autobus), ma non abbastanza per ridurre in misura apprezzabile il gap dall'automobile (punteggio medio a 8,8, stabile rispetto al lockdown), dallo spostamento a piedi (punteggio medio a 8,2 in crescita dal 7,3 della fase di lockdown) e da quello in bicicletta (8,1). È evidente quindi che almeno nel breve periodo dovrà essere innalza-

ta la soglia di sicurezza percepita per evitare ulteriori emorragie di passeggeri.

Dalla **Tab. 16**, infine, trovano sostanzialmente conferma le indicazioni positive, a fronte delle misure di protezione e distanziamento previste dalle nuove regole di accessibilità ai veicoli e di permanenza a bordo. Infatti, circa il 25% degli intervistati, con una certa omogeneità di indicazioni tra i diversi mezzi pubblici, è "decisamente" convinto che queste misure aumenteranno la percezione di sicurezza da contagio nell'uso del mezzo (valori un po' più alti per autobus e treno, un po' più bassi per la metropolitana). E un altro 50%, o poco meno, ritiene che "in parte" si avrà questo effetto migliorativo. Resta uno zoccolo duro di cittadini scettici sulle misure di protezione, quantificabile tra il 25% e il 30% del totale.

Rispetto al profilo delle risposte registrato durante il confinamento, si osserva un certo aumento degli "scettici" (tra il 5% e il 10%).

In verità, a fronte della persistente bassa percezione di sicurezza da contagio verso i mezzi pubblici di cui si è appena detto ci si attendeva un ampliamento molto più significativo dell'area degli "scettici", visto che chi è stato intervistato nel periodo post-restrizioni ha sperimentato direttamente, o comunque ha visto l'applicazione delle misure di protezione previste dai protocolli governativi. In sostanza, è come se tali misure fossero valutate efficaci

per gli altri per ridurre la paura da contagio ma non efficaci per sé stessi.

È uno dei tanti paradossi che caratterizzano gli stili di mobilità degli italiani, a fronte del quale è necessario potenziare i canali di comunicazione e *suasion* verso i cittadini, affinché si abbia una piena presa di consapevolezza delle misure adottate e della loro utilità per il viaggio in sicurezza su un autobus o su un treno.

**Tab. 15 - Percezione di sicurezza dal contagio Covid-19 per i diversi modi di trasporto (punteggi medi in scala da 1 a 10 - 10=max sicurezza percepita)**

	Voto medio 1-10		Variazione assoluta
	Primo mese post-restrizioni	Periodo del lockdown	
Spostamenti in auto	8,8	8,7	+0,1
Spostamenti a piedi	8,2	7,3	+0,9
Spostamenti in bicicletta	8,1	nd	-
Spostamenti in car/bike/scooter sharing	5,0	nd	-
Spostamenti in metropolitana	4,5	3,1	+1,4
Spostamenti in treno	4,4	3,5	+0,9
Spostamenti in autobus/tram	4,2	3,5	+0,7
Spostamenti in autobus di lunga percorrenza	4,0	3,3	+0,7

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

**Tab. 16 - Prendendo in considerazione i soli mezzi di trasporto pubblico, lei ritiene che le misure di protezione e distanziamento ipotizzate per il futuro potrebbero aumentare la sua percezione di sicurezza rispetto al contagio COVID-19? (Valori %)\***

	Primo mese post-restrizioni			Periodo del lockdown		
	Si, decisamente	Si, in parte	Totale risposte positive	Si, decisamente	Si, in parte	Totale risposte positive
Autobus/tram	25,6	49,7	75,3	26,4	54,9	81,3
Metropolitana	23,5	45,7	69,2	22,8	53,7	76,5
Autobus di lunga percorrenza	24,0	47,8	71,8	25,9	53,7	79,6
Treno	25,4	50,0	75,4	27,5	53,3	80,8

\*Percentuali calcolate al netto di quanti hanno risposto "non saprei/non rilevante"

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

## 5. RIEPILOGO E PROSPETTIVE

Il monitoraggio “Audimob” sulla mobilità degli italiani nel primo mese dopo il termine delle restrizioni può essere condensato, con una sintesi veramente estrema, lungo tre assi principali di osservazione.

Il primo asse è quello della *dinamica della domanda*, che ha mostrato in modo inequivocabile un poderoso effetto-molla alla ripartenza, seppure le soglie ordinarie pre-covid, in termini di spostamenti, distanze percorse e tassi di mobilità, siano ancora abbastanza lontane (tra il 10% e il 25% a seconda del misuratore utilizzato). In generale ci si attendeva una maggiore gradualità nel prevedibile rimbalzo della domanda, ma è evidente che hanno inciso fattori comportamentali fisiologici nell’uscita da un periodo di confinamento così lungo (persone e luoghi da rivedere, commissioni e pratiche che erano state rimandate ecc.).

Il secondo asse è quello del *riposizionamento modale*. Qui il dato sorprendente, almeno in parte, è il guadagno di passeggeri e quote modali da parte della mobilità collettiva e di scambio. Sia chiaro: la caduta verticale subita dal trasporto pubblico nel periodo del lockdown (quasi il 90% di passeggeri in meno e un modal share precipitato al 4%, due terzi in meno rispetto al dato 2019) è stata tale che il forte recupero sperimentato lascia comunque il settore ancora molto lontano dai numeri del regime ordinario. Tuttavia, non c’è stato il temuto assorbimento degli incrementi di domanda da parte esclusiva dell’auto che anzi ha solo mantenuto le posizioni di mercato - comunque dominanti - ordinariamente presidiate. Allo stesso tempo la mobilità non-motorizzata, pur riducendo lo share che aveva guadagnato durante il lockdown facendo leva sul drastico ridimensionamento del perimetro dei viaggi, sembra mantenere strutturalmente un peso più elevato, e non di poco, nel soddisfare la do-

manda di mobilità, rispetto al regime pre-Covid.

Il terzo asse è quello dei *fattori psicologici* e dei *fattori organizzativi/strutturali* che impattano sui livelli di domanda e sulle scelte modali. Sul fronte psicologico è di tutta evidenza che la paura del mezzo di trasporto quale veicolo del contagio è ancora molto diffusa e penalizza molto di più, inutile ricordarlo, i mezzi in condivisione rispetto a quelli individuali. E’ questo un ostacolo non facile da abbattere o comunque da mitigare, in attesa di “buone notizie” dallo scenario epidemiologico (azzerramento dei contagi, disponibilità del vaccino ecc.). Nonostante le rigorose misure di protezione della salute previste per il viaggio con il vettore pubblico, la percezione della sicurezza dei mezzi collettivi appare ancora bassa, comunque molto più bassa rispetto alla soluzione individuale (auto, bici o spostamento a piedi).

Cosa si può dire sulle prospettive della mobilità degli italiani, dall’osservazione dei comportamenti durante e dopo il confinamento?

Gli scenari di domanda sono influenzati da un insieme di altri scenari fortemente intrecciati tra loro che fungono da generatori/driver di cambiamento nelle attitudini e negli stili di mobilità dei cittadini (vedi **Fig. 1**). Senza pretesa di esaustività, si possono qui abbozzare i principali:

- 1) lo scenario *epidemiologico e sanitario*; è lo scenario-driver gerarchicamente sovraordinato agli altri e al tempo stesso il più difficile da decifrare e su cui formulare previsioni; è certo che le dinamiche-chiave di questo scenario (controllo dei contagi in numerose parti del mondo oggi in grande emergenza, nuove ondate infettive negli altri, efficacia delle cure, sperimentazione e commercializzazione del vaccino e così via) possono essere più o meno accelerate, ma in ogni caso influen-

zeranno profondamente tutte le altre dinamiche settoriali, in positivo o in negativo;

- 2) lo scenario delle *politiche di regolazione*; è l'ambito dove si definiscono le regole di convivenza nella nuova situazione sanitaria: distanziamento, protezione e sanificazione, nuove regole per la circolazione veicolare, rimodulazione pricing/pedaggi e delle tariffe amministrative, riprogettazione degli orari delle città e dei territori (in ottica di flessibilità, scaglionamento, distribuzione) e così via;
- 3) lo scenario *economico-occupazionale*, alimentato da dinamiche in corso o emergenti quali la recessione generale, il rallentamento dell'interscambio mondiale, la crisi del turismo, la crescita dello smart working e della teledidattica, la riduzione dei viaggi business, la riduzione del costo del carburante e così via;
- 4) lo scenario delle *politiche di offerta*, relative ai servizi delle imprese e ai loro modelli di business, e quindi la maggiore attenzione alle esigenze della domanda, la riorganizzazione della rete dei servizi, i processi spinti di digitalizzazione e infomobilità, la maggiore flessibilità nelle soluzioni di mobilità per contenere i costi (approccio pay-per-use) e così via;
- 5) lo scenario delle *politiche di sostegno/riequilibrio*, a livello centrale e locale, già ampiamente in attuazione attraverso il sostegno alle aziende (servizi, investimenti) e alla ricerca, gli incentivi alla domanda (acquisto mezzi, buoni mobilità ecc.), gli investimenti infrastrutturali per la mobilità sostenibile e così via.

Infine, le attitudini della domanda si strutturano attorno a recettori e livelli di resilienza più o meno forti degli stimoli esterni, quali la paura del contagio, l'impatto delle specifiche condizioni di salute dei cittadini (i soggetti a rischio avranno minore propensione a salire sui mezzi in condivisione), la riduzione degli

spostamenti per acquisti (sostituzione con acquisti on-line), la (presunta) maggiore propensione verso i servizi digitali che potrebbe agevolare l'uso di piattaforme MaaS e dei servizi di infomobilità in generale, la (presunta) maggiore sensibilità green e così via. L'effetto finale dell'interazione di questi scenari in termini di domanda di mobilità verrà a prodursi su due piani: i volumi di domanda e il riposizionamento modale.

Ora, ben poco si può dire con ragionevole confidenza sugli sviluppi di questo complesso intreccio di scenari, sia per il problema di quantificare l'impatto di ciascun driver sui volumi di domanda e sulle scelte modali, sia – ancora prima – per la difficoltà di prevedere la direzione e i tempi di alcune dinamiche, a partire proprio dal quadro più delicato e misterioso che è quello sanitario ed epidemiologico.

Con questa necessaria, e non retorica, premessa i dati del monitoraggio Audimob e le propensioni dei cittadini raccolte nelle interviste suggeriscono in ogni caso, e per concludere, alcune tendenze di medio periodo.

In primo luogo, i futuri volumi di domanda di mobilità non saranno distanti dalla "vecchia" normalità, ma resteranno comunque strutturalmente attestati ad un livello più basso, a parità di recovery dell'economia e dell'occupazione; infatti, i processi di riduzione permanente della domanda di trasporto (lavoro agile, teleconferenze, acquisti on-line) si stanno diffusamente radicando (si può poi discutere sulla misura del loro impatto).

In secondo luogo, la mobilità non-motorizzata (piedi, bici, micromobilità) crescerà stabilmente nella quota modale, perché appare evidente che tra chi nel periodo di confinamento ha fatto esperienza di soluzioni più ecologiche, meno onerose e più salutari per muoversi non ha desiderio di tornare indietro, ovviamente se le destinazioni della nuova domanda espressa lo consentono e se si salvaguardano condizioni di sicurezza e di salubrità per chi va a piedi o in bicicletta<sup>5</sup>.

In terzo luogo, il trasporto pubblico faticherà a completare il percorso di recupero avviato nelle prime settimane di ripartenza; un'ampia platea di cittadini, inclusa una quota di ex-utenti del mezzo pubblico, subisce la paura del contagio e non si sente sufficientemente protetta sul veicolo collettivo. Su questo fronte sarà quindi necessario potenziare il lavoro di comunicazione e attenzione alle esigenze della domanda, cercando peraltro di mantenere livelli di servizio quantitativamente adeguati.

Infine, l'automobile tenderà ad un ulteriore graduale recupero dei volumi di domanda serviti, assorbendo, come una sorta di spugna, segmenti di mercato via via lasciati liberi dalle

altre modalità di trasporto, in particolare quelle collettive. Ma non è ovviamente una deriva inevitabile. Al netto ovviamente dell'andamento dell'emergenza sanitarie, le politiche di regolazione e contrasto del traffico nelle aree urbane, su un fronte, l'andamento dei prezzi dei carburanti e le politiche nazionali dirette e indirette di sostegno al settore, sul fronte opposto, potranno senza dubbio influenzare le dinamiche di breve e medio periodo della mobilità privata motorizzata, scongiurando o meno il rischio di una futura esplosione nell'uso dell'auto che al momento appare arginata.

Fig. 1 - Gli scenari di impatto sulla domanda di possibilità e le loro interazioni: un possibile schema generale



## NOTA METODOLOGICA

I dati presentati derivano da un'indagine continuativa di Isfort sui comportamenti di mobilità degli italiani (Osservatorio "Audimob") su campioni rappresentativi della popolazione in età compresa tra 14 e 80 anni (circa 48 milioni di individui). L'indagine "Audimob" è realizzata nel corso dell'anno senza soluzione di continuità, ad eccezione dei mesi di gennaio e agosto e dei ponti festivi, per cui il numero di interviste somministrate ed elaborate è diverso a seconda del periodo di riferimento. Nello specifico sono state effettuate 16.200 interviste nell'intero 2019, 2.175 interviste nel periodo 1 febbraio – 11 marzo (pre-DPCM11/3) e 2.202 interviste nel periodo 12 marzo – 3 maggio (lockdown), 3.344 intervista nel periodo 18 maggio – 17 giugno (primo mese dopo il termine della maggior parte delle restrizioni alla mobilità).

Le interviste sono state effettuate dalla società IZI SpA per il 70% circa telefonicamente con sistema CATI (Computer Assisted Telephone Interview) e per il 30% circa via computer con sistema CAWI (Computer Assisted Web Interviewing).

I dati sono stati elaborati direttamente dai risultati campionari, ad eccezione di quelli 2019, non ancora definitivi, ponderati su base regionale sull'universo della popolazione di riferimento (14-80 anni).

---

<sup>1</sup> L'Osservatorio "Audimob" fa parte del Piano Statistico Nazionale 2020-2022 dell'Istat.

<sup>2</sup> In particolare si riprende la sintesi dei risultati contenuta nel documento "l'impatto del lockdown sui comportamenti di mobilità degli italiani" pubblicato lo scorso 15 maggio.

<sup>3</sup> Si ricorda che la popolazione di riferimento è 14-80 anni e che gli spostamenti sono quelli "in senso stretto" (normalmente utilizzati nelle analisi "Audimob" e trasportistiche in genere) che non includono i tragitti a piedi inferiori ai 5 minuti. Da qui in avanti, se non diversamente indicato, lo spostamento viene definito con questa accezione tradizionale.

<sup>4</sup> Il trasporto pubblico è in proporzione utilizzato di più per le motivazioni di lavoro e studio, rispetto alla gestione familiare o al tempo libero.

<sup>5</sup> In questo senso, le misure messe in campo dal Governo di sostegno all'acquisto di bici e veicoli di micromobilità, nonché di servizi di sharing connessi, e le politiche di sostegno alle infrastrutture ciclabili urbane colgono positivamente una tendenza chiara della domanda maturata in fase di lockdown; ovviamente non devono mancare azioni di accompagnamento soprattutto sul fronte della sicurezza e della regolazione del traffico motorizzato, senza le quali la mobilità ecologica sarebbe comunque scoraggiata.