

"AUDIMOB"

Osservatorio sui comportamenti di mobilità degli italiani



RAPPORTO CONGIUNTURALE DI META' ANNO

1 SEMESTRE 2009

Indice

<i>Presentazione e guida alla lettura</i>	Pag.	2
La crisi morde anche i consumi di mobilità e la benzina meno cara mette in difficoltà il trasporto pubblico	Pag.	3
I "Fondamentali" della mobilità - Gli individui	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
Gli "Stili" di mobilità - Gli spostamenti	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
La "qualità" e le "propensioni" della mobilità	Pag.	14
10. La soddisfazione per i mezzi di trasporto	"	14
11. Propensione alla modifica dei comportamenti d'uso dei mezzi di trasporto	"	16
<i>Nota metodologica</i>	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 2009.

I dati risultanti dalle prime due rilevazioni del 2009 - effettuate nei mesi di febbraio e maggio - dell'Audimob-Osservatorio sulla mobilità, **relativi al campione (solo i valori sui passeggeri*km e sul numero totale di spostamenti effettuati in un giorno feriale medio sono stime riportate all'universo)**, vengono messi a confronto con le medie annuali delle precedenti rilevazioni. La serie storica comprende complessivamente 36 rilevazioni distribuite nell'arco temporale 2000-2009.

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.

Le informazioni sull'andamento delle variabili sottoposte a monitoraggio possono costituire spunti utili e validi per una riflessione più circostanziata sulla mobilità quando trovassero conferme nelle analisi di medio-lungo periodo e nelle serie storiche degli indicatori.

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.

La crisi morde anche i consumi di mobilità e la benzina meno cara mette in difficoltà il trasporto pubblico

I consumi di mobilità dei cittadini hanno resistito per oltre un anno all'incedere della crisi chiudendo in crescita, a sorpresa, il biennio 2007-2008. Ma l'approfondirsi della recessione nei primi mesi del 2009, con il PIL che viaggia con un segno negativo di oltre il 5%, alla fine ha bruscamente piegato la curva ascendente della domanda di mobilità. Allo stesso tempo, la diminuzione media del prezzo del carburante nei primi sei mesi dell'anno rispetto allo stesso periodo del 2008 si è riflessa negativamente sull'uso dei mezzi pubblici che hanno visto scendere sia il numero dei passeggeri trasportati, sia la quota modale.

I dati dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort evidenziano dunque nel primo semestre 2009 una robusta contrazione della domanda di mobilità, sia in termini di passeggeri*km, in diminuzione del 5,1% rispetto al primo semestre 2008 (il numero indice passa da 137,9 a 130,9), sia nel numero di spostamenti, in calo di oltre 9 punti percentuali e caratterizzato da un numero indice tra i più bassi mai osservati dall'avvio delle rilevazioni Audimob. Rispetto ai mezzi di trasporto l'auto registra una contrazione significativa (-5,7% di spostamenti), ma decisamente più contenuta rispetto a quella del mezzo pubblico (-18,7%). Nella ripartizione delle quote modali (solo mezzi motorizzati), l'auto segna un progresso di circa 2 punti percentuali, raggiungendo l'83,8% del totale, mentre il mezzo pubblico arretra dell'1,6%, attestandosi sull'11,5%, vale a dire il valore più basso mai osservato dal 2001 ad oggi. Il trasporto pubblico sembra quindi aver esaurito la buona spinta manifestata nel corso del 2007 e del 2008, favorita anche dai livelli record del costo del carburante registrati durante buona parte dello scorso anno, mentre riemerge la difficoltà strutturale di fidelizzare la nuova utenza e di competere in modo duraturo con il trasporto privato e con l'auto in particolare. Nella ripartizione complessiva degli spostamenti è inoltre da segnalare l'ulteriore arretramento della mobilità non motorizzata - tragitti a piedi o in bici - la cui quota scende sotto il 20% (19,5% contro il 20,9% del primo semestre 2008; è il valore più basso nella serie storica di "Audimob", molto lontano dal picco del 27,9% registrato nel primo semestre del 2002).

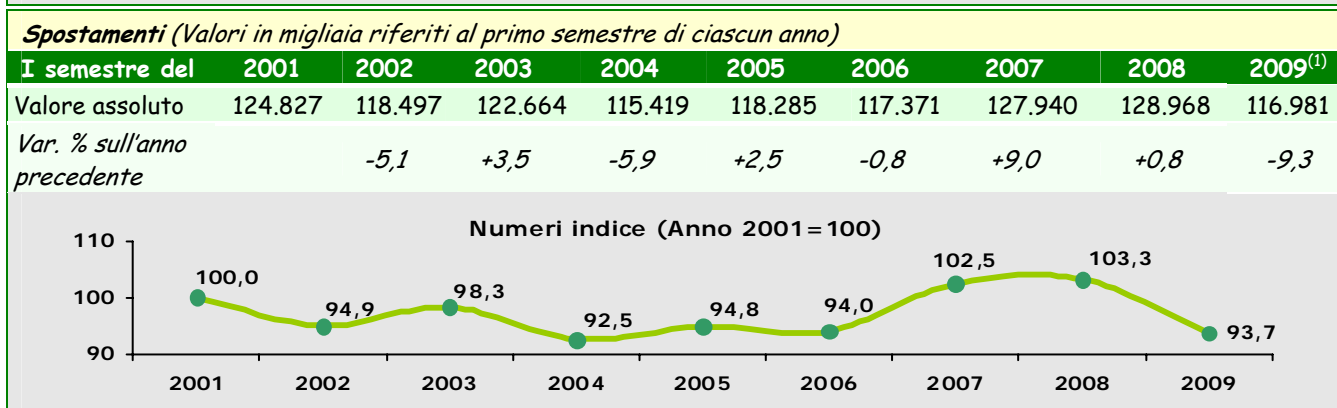
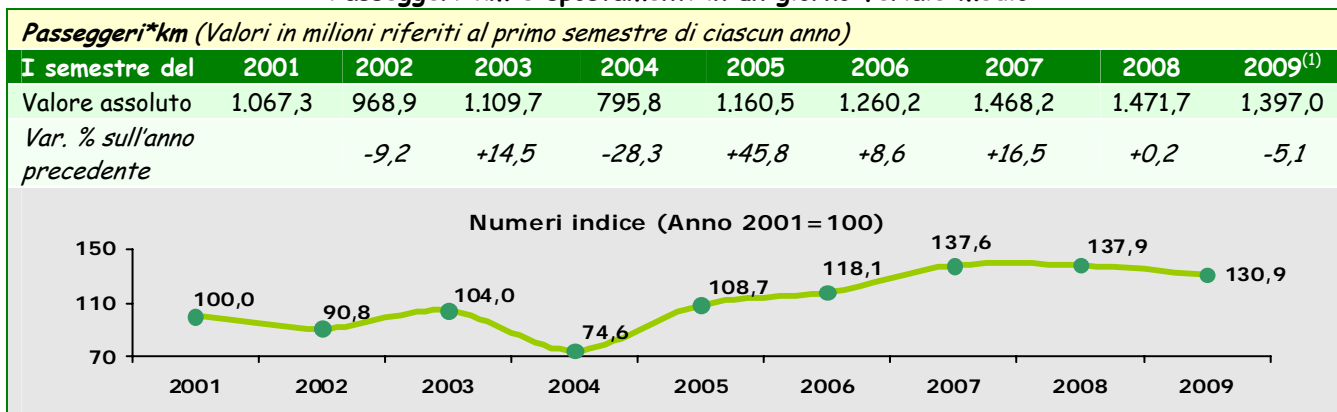
La diminuzione dei consumi di mobilità appare del tutto evidente anche nell'analisi di altri indicatori, ad eccezione della quota di "popolazione mobile", vale a dire la percentuale di persone con un'età compresa tra 14 e 80 anni che ha effettuato almeno uno spostamento in un giorno ferialo medio, che tra il primo semestre 2008 e lo stesso periodo del 2009 aumenta dello 0,5% (dall'82,1% all'82,6%). In calo invece il numero pro capite di spostamenti della popolazione mobile (pari 3 nel primo semestre del 2009, ovvero 0,2 punti in meno rispetto allo stesso periodo del 2008), il tempo medio pro capite dedicato alla mobilità (qui la diminuzione è di ben 4 minuti sebbene il valore assoluto resti superiore all'ora giornaliera) e la distanza media percorsa (attestata a 36,2 km, in lieve contrazione rispetto al 2008).

Quanto alle motivazioni degli spostamenti tona a crescere la quota assorbita dalle ragioni di lavoro (31,5%), per chi ha un'occupazione ma anche per chi la cerca, dopo cinque anni di contrazioni piuttosto marcate (dal 37,3% del primo semestre 2003 al 29,2% del primo semestre 2008). Diminuisce invece il peso dei tragitti per gestione familiare e di quelli per tempo libero, coerentemente a quanto di norma a case quando la domanda di mobilità ripiega (si riducono gli spostamenti non obbligati).

Le difficoltà del trasporto pubblico prima evidenziate trovano un'ulteriore conferma nei dati relativi alle propensioni di utilizzo dei mezzi di trasporto (misurato dal saldo tra le percentuali associate alle voci "aumentare l'uso" e "diminuire l'uso") che segnalano un calo leggero, ma significativo, dell'orientamento al maggior impiego del mezzo pubblico.

Per ultimo, nell'analisi degli indici di soddisfazione si registrano invece andamenti nel complesso positivi per le diverse modalità del trasporto collettivo: aumenta il voto medio assegnato all'autobus urbano (da 6,06 a 6,16), al pullman e autobus extraurbano (da 6,57 a 6,73), al treno di lunga percorrenza (da 6,53 a 6,70) e alla metropolitana (da 7,31 a 7,37). Da segnalare in quest'ultimo caso che cresce ancora, seppure di poco, il divario di soddisfazione rispetto all'auto tra i residenti delle sole grandi città: il punteggio assegnato alla metropolitana sale a 7,45 (7,40 quello del primo semestre 2008), mentre quello assegnato all'auto scende a 7,24 (7,26 nel 2008). In diminuzione invece la soddisfazione per l'aereo, che resta tuttavia su livelli alti (da 7,88 a 7,58) e per il treno locale (da 5,98 a 5,94). Infine, tra i mezzi privati arretrano moto e bici, con voti tuttavia ben superiori all'8, mentre l'auto è nel voto medio totale sostanzialmente stabile (da 7,93 a 7,94).

Passeggeri*km e spostamenti in un giorno feriale medio



La dinamica dei mezzi di trasporto (Valori assoluti in migliaia e variazioni % riferiti al primo semestre di ciascun anno)

I semestre del		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 ⁽¹⁾
Piedi o bici	Valore assoluto	32.884	33.113	32.464	32.429	29.391	26.803	26.523	26.918	22.854
	Var. % anno prec.			+0,7	-2,0	-0,1	-9,4	-8,8	-1,0	+1,5
Moto, scooter, ciclomotore	Valore assoluto	6.147	5.359	4.606	6.854	4.696	4.223	5.111	5.094	4.395
	Var. % anno prec.			-12,8	-14,1	+48,8	-31,5	-10,1	+21,1	-0,3
Mezzi privati (auto)	Valore assoluto	74.094	66.705	74.418	63.397	71.471	74.475	84.127	83.620	78.882
	Var. % anno prec.			-10,0	+11,6	-14,8	+12,7	+4,2	+13,0	-0,6
Mezzi pubblici	Valore assoluto	11.702	13.320	11.177	12.738	12.727	11.871	12.179	13.337	10.849
	Var. % anno prec.			+13,8	-16,1	+14,0	-0,1	-6,7	+2,6	+9,5

Distribuzione % degli spostamenti per mezzo di trasporto

I semestre del	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Piedi o bici	26,3	27,9	26,5	28,1	24,8	22,9	20,7	20,9	19,5
Mezzi motorizzati	73,7	72,1	73,5	71,9	75,2	77,1	79,3	79,1	80,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Distribuzione % degli spostamenti con mezzi motorizzati (quote modali)

I semestre del	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Moto/ciclomotore	6,7	6,3	5,1	8,3	5,3	4,7	5,0	5,0	4,7
Mezzi privati (auto)	80,6	78,0	82,5	76,3	80,4	82,1	82,9	81,9	83,8
Mezzi pubblici	12,7	15,7	12,4	15,4	14,4	13,2	12,0	13,1	11,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

⁽¹⁾ Stime riportate all'universo sulla base dei soli dati semestrali. Il numero totale di interviste realizzate nelle prime due rilevazioni del 2009 è pari a circa 7.200, mentre negli anni passati le interviste realizzate - facendo sempre riferimento alla prima parte dell'anno - erano circa 7.600; questo scostamento può determinare un margine di errore maggiore rispetto al dato consolidato dell'intero anno.

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani, 2001-2009

I "Fondamentali" della mobilità - Gli individui

1. Popolazione mobile

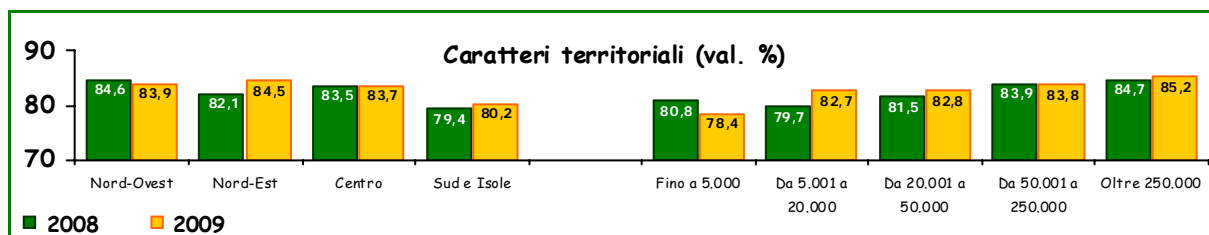
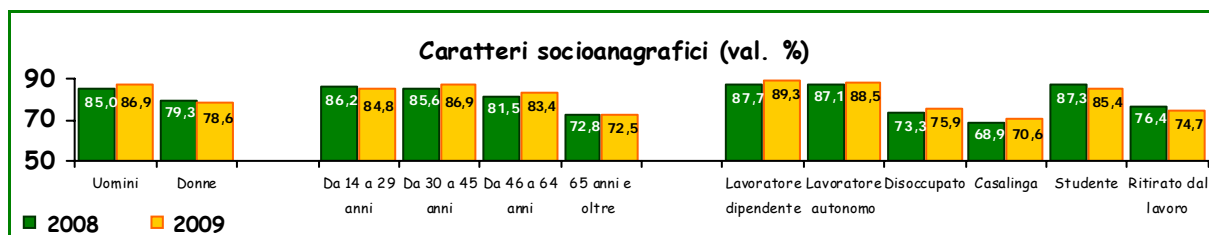
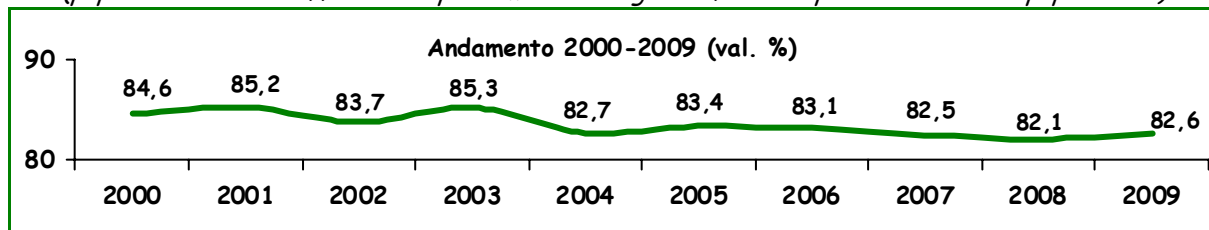
Dopo diversi anni in cui nel primo semestre la percentuale di persone con un'età compresa tra 14 e 80 anni che ha effettuato almeno uno spostamento di durata superiore a 5 minuti all'interno di un giorno feriale medio, subiva un lento ma progressivo abbassamento, in particolare dal 2005 (83,4%) al 2008 (82,1%, valore più basso dall'avvio delle rilevazioni "Audimob"), nel 2009 si registra una inversione di tendenza: il dato riprendere a crescere, anche se le dimensioni appaiono modeste, attestandosi sull'82,6%.

La crescita del dato medio nazionale tra il primo semestre 2008 e quello 2009 è da attribuire essenzialmente all'aumento della percentuale relativa agli uomini, un +1,9% in grado anche di compensare la diminuzione della "popolazione mobile femminile" (-0,7%). Nel considerare l'età degli intervistati, si nota come la crescita del dato tende a concentrarsi nelle classi intermedie, ovvero tra coloro con più di 29 anni e meno di 65, mentre nello studio del campione per condizione professionale emerge la minore mobilità degli studenti (-1,9%) e dei pensionati (-1,7%).

Per ultimo, considerando i caratteri territoriali degli intervistati, si evince chiaramente come ad una maggiore dinamicità del Centro (+0,2%), del Sud e delle Isole (+0,8%) e soprattutto del Nord-Est (+2,4%), si contrappone la contrazione del dato nel Nord-Ovest (-0,7%). Facendo sempre riferimento al territorio, occorre segnalare la diminuzione del dato nei piccolissimi centri (-2,4%).

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 2009

2. Numero medio di spostamenti giornaliero pro capite

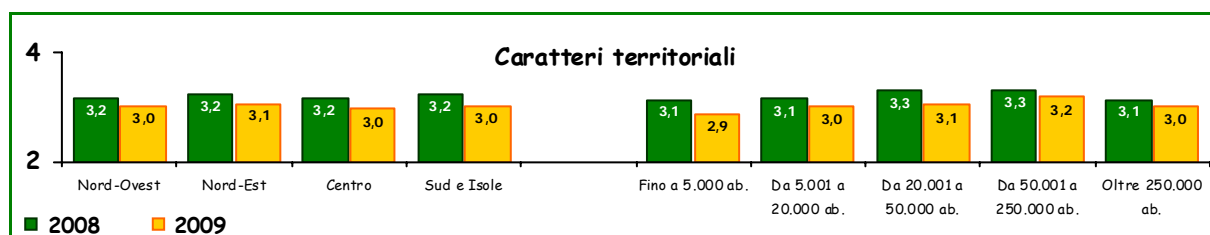
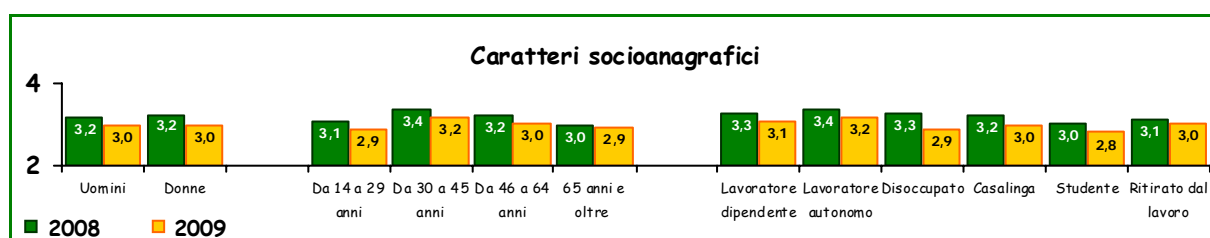
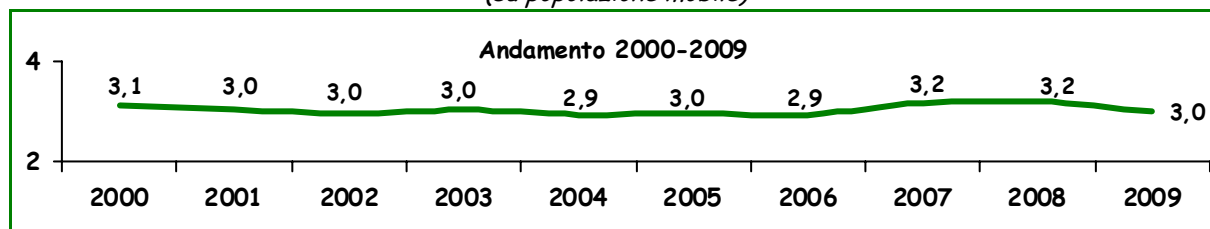
Nel primo semestre del 2009 sono 3 gli spostamenti che in media compie una persona che ha deciso di uscire di casa nell'arco di una giornata tipo. Il dato si presenta in diminuzione di ben 0,2 punti rispetto a quanto osservato nella prima parte del 2008, ritornando ai valori registrati nel 2005.

Il segno negativo che caratterizza il dato medio generale si ripresenta in tutte le diverse classificazioni del campione, ovvero guardando sia i caratteri socio-anagrafici, sia quelli territoriali. Appare quindi utile procedere ad un'analisi per dimensioni delle variazioni piuttosto che per segno, anche se i fenomeni osservabili ed i risultati ottenuti appaiono tutt'altro che significativi.

Partendo dagli aspetti socio-anagrafici, l'unico dato che in qualche modo si contraddistingue per una crescita superiore alla media nazionale si registra con riferimento alla condizione professionale degli intervistati ed ai disoccupati nello specifico (+0,4 e 3,3 nel primo semestre 2009).

Proseguendo in relazione ai caratteri territoriali le uniche aree che si distinguono, in questo caso per una crescita minore al dato generale, sono il Nord-Est (+0,1 e 3,2), le città con un numero di abitanti inferiore a 5 mila (+0,1 e 3,1), quelle che possiedono più di 50mila e meno di 250mila residenti (+0,1 e 3,3), nonché le grandi città (+0,1 e 3,1).

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



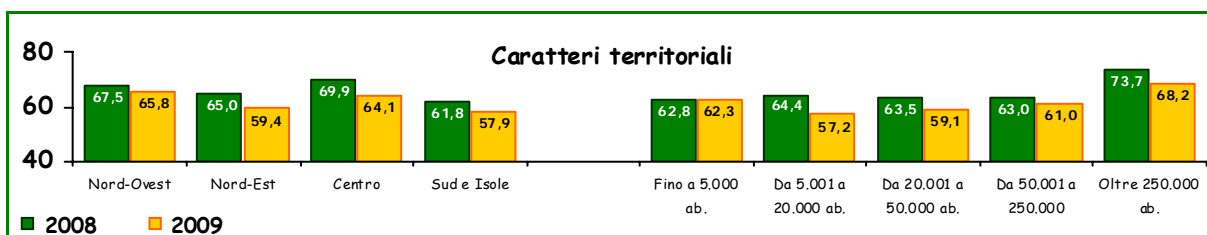
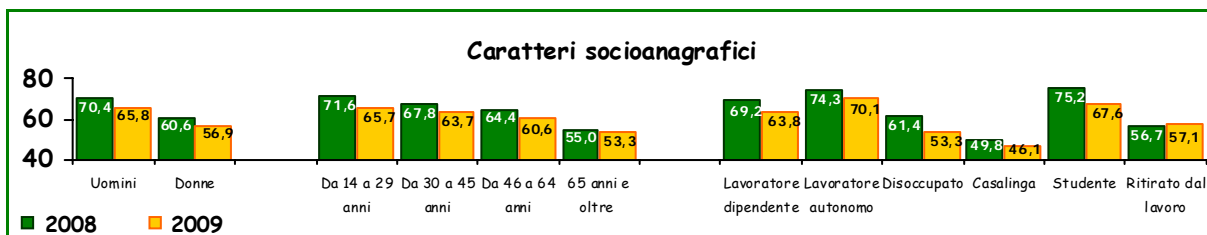
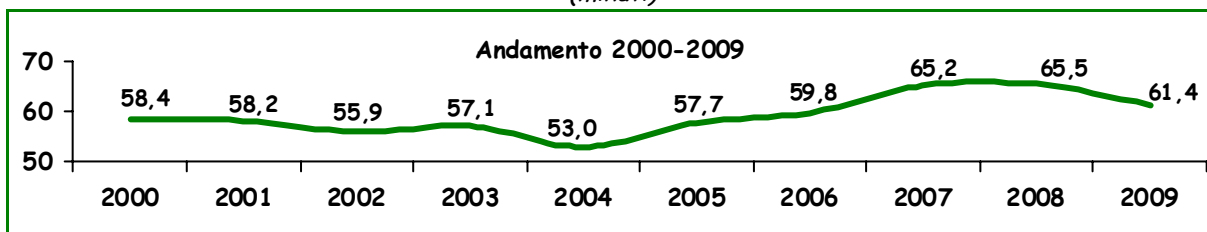
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

3. Tempo medio in mobilità giornaliero pro capite

Tra i dati che maggiormente hanno caratterizzato le dinamiche della mobilità degli italiani negli ultimi anni rientra sicuramente la decisa crescita del tempo dedicato agli spostamenti: nell'arco di soli 4 anni si è passati da 53 (primo semestre 2004) a 65,5 minuti (primo semestre 2008). I dati della prima parte del 2009 mettono fine a questo trend, i minuti spesi per muoversi si riducono (-4,1) pur rimanendo abbondantemente sopra il tetto dell'ora (61,4 minuti per la precisione).

La contrazione del dato è evidente in tutte le varie categorie del campione distinto per caratteri socioanagrafici, salvo un'unica eccezione relativa ai ritirati del lavoro (+0,4 minuti). Guardando i dati più nel dettaglio, si nota come la contrazione del tempo in mobilità è particolarmente rilevante tra gli uomini (quasi 5 minuti in meno), tra coloro con un'età compresa tra 14 e 29 anni (-4,9 minuti), tra i lavoratori dipendenti (-5,4 minuti) e, soprattutto, tra gli studenti (-7,6 minuti). Per quanto riguarda la distinzione degli intervistati secondo i propri caratteri territoriali, si registra in primo luogo l'assenza di eccezioni rispetto al segno di variazione generale (in sostanza il tempo in mobilità tende a diminuire in tutte le aree del Paese e in tutte le diverse tipologie di città), e in secondo luogo la decisa contrazione del dato nel Nord-Est (-5,6 minuti e insieme al Meridione uniche parti dell'Italia con un valore inferiore all'ora nel primo semestre 2009), nel Centro (-5,5), nelle città con una popolazione compresa tra 5mila e 20mila abitanti (-7,2) e nelle grandi città (-5,5).

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



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

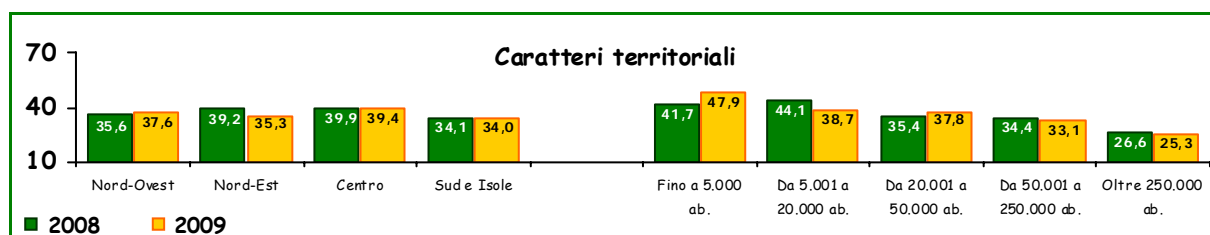
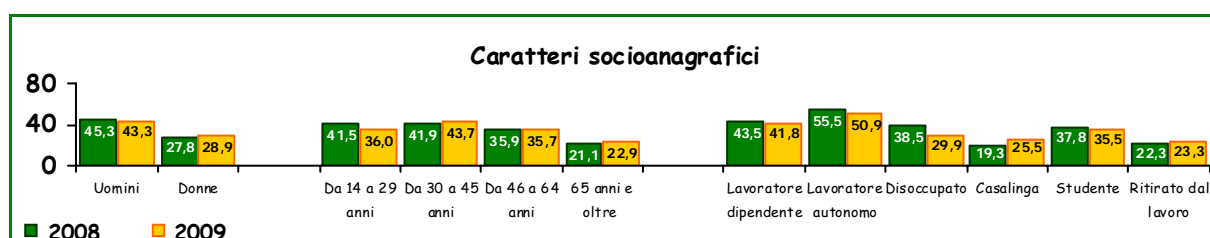
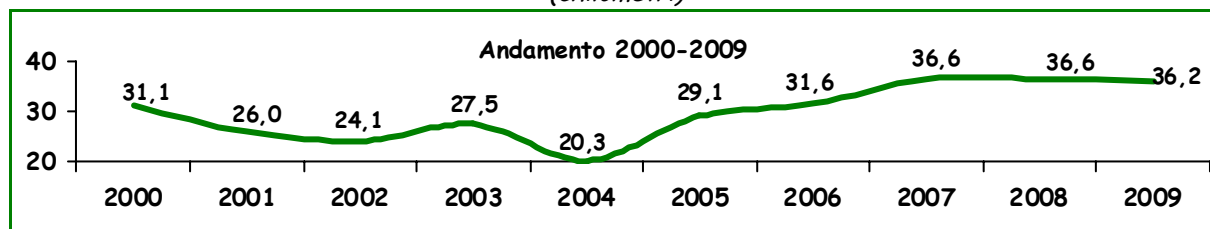
4. Distanza media giornaliera percorsa pro capite

Il numero di chilometri che in media percorre una persona in un giorno feriale tipo, così come registrato dalle rilevazioni relative al primo semestre del 2009, si attesta sui 36,2. Rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, si osserva un diminuzione delle distanze medie (-0,4 km), nonché una generale inversione di tendenza nel confronto delle dinamiche 2004-2008.

La diminuzione del dato generale, tuttavia, non si trasferisce in tutti i vari item ottenibili dalle diverse classificazioni del campione. In particolare, considerando prima i caratteri socioanagrafici, emerge come le donne hanno allungato le distanza percorse di oltre 1 chilometro (da 27,8 km a 28,9 km), così come chi possiede un'età compresa tra 30 e 45 anni (+1,8 km e 43,7 km totali nel primo semestre 2009), i più anziani (+0,8 km e 22,9 km), i pensionati (+1,1 km e 23,3 km) e, soprattutto, le casalinghe (+6,2 km e 25,5 km).

Spostando l'attenzione sugli aspetti territoriali, si nota che nel Nord-Ovest le persone giornalmente effettuano più chilometri nel 2009 rispetto al 2008 (+2 km e 37,6 km, valore più alto tra le diverse macroaree), al contrario di ciò che avviene nelle altre parti del Paese, ed in particolare nel Nord-Est dove si registra una contrazione del dato pari a ben 3,9 km. Altro elemento di interesse emerge studiando le dinamiche temporali in relazione alle dimensioni delle città: chi abita nei piccoli centri (fino a 5 mila residenti) effettua in media ben 47,9 km al giorno (dati al primo semestre 2009), vale a dire oltre 6 km in più rispetto all'anno precedente.

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



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

Gli "Stili" di mobilità - Gli spostamenti

5. Motivazioni della mobilità

Nel primo semestre del 2009 la motivazione che più di altre è alla base di uno spostamento è la gestione familiare, causa di oltre il 33% del totale dei viaggi. I dato tuttavia è minore a quello registrato nello stesso periodo del 2008 quando si attestava sul 34,1%, al contrario di ciò che è avvenuto con riferimento alla motivazione lavoro, l'unica in crescita (+2,3%) ed in grado di ritornare secondo motivo in assoluto di avvio di uno spostamento (31,5% del totale), a svantaggio del "tempo libero" che raggruppa il 30,6% dei viaggi (-0,7% nel confronto 2008-2009). Anche il peso degli spostamenti per studio tende a ridimensionarsi, passando dal 6,1% al 5,6%.

La quota di viaggi per lavoro tende ad assumere dimensioni maggiori tra il 2008 ed il 2009 in tutte le categorie in cui è possibile classificare il campione, sia per profili socioanagrafici, sia per caratteri territoriali.

Nel caso dei viaggi per la cura della casa e della famiglia, al contrario, accanto a dinamiche allineate ai valori medi generali (è il caso, ad esempio, della distinzione per sesso ed età, nonché delle casalinghe, degli occupati, dei residenti nel Nord Italia, di chi abita nelle città con meno di 250 residenti), si registrano alcune eccezioni: studenti (+0,6% e 13,4% nel primo semestre 2009), pensionati (+0,3% e 51,3%), coloro che vivono nelle regioni centrali del Paese (+0,8% e 35,2%) e nelle grandi città (+1,4% e 37,3%).

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

	Lavoro		Studio		Gestione familiare		Tempo libero		Totale	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009		
Totale	29,2	31,5	6,1	5,6	34,1	33,1	30,6	29,9	100,0	
Sesso	Maschio	35,9	38,8	6,2	5,7	26,5	25,2	31,4	30,3	100,0
	Femmina	22,6	24,1	6,1	5,4	41,6	41,1	29,7	29,4	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	18,8	19,7	26,3	26,4	15,7	14,5	39,2	39,4	100,0
	Da 30 a 45 anni	42,3	44,1	1,1	1,7	35,9	32,9	20,7	21,3	100,0
	Da 46 a 64 anni	33,0	36,0	0,3	0,5	36,6	35,8	30,1	27,7	100,0
	65 anni e oltre	7,0	7,6	0,2	0,2	51,1	49,8	41,7	42,4	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	52,8	54,2	0,7	0,9	25,6	24,4	20,9	20,5	100,0
	Occupato in conto proprio	54,6	56,9	0,7	1,0	25,8	23,1	18,9	19,0	100,0
	Disoccupato	5,6	9,7	3,7	2,4	45,8	44,1	44,9	43,8	100,0
	Casalinga	1,8	2,2	0,7	2,3	66,6	63,6	30,9	31,9	100,0
	Studente	3,0	4,0	41,4	40,0	12,8	13,4	42,8	42,6	100,0
	Ritirato dal lavoro	2,9	2,9	0,3	0,1	51,0	51,3	45,8	45,7	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	30,1	32,5	5,7	4,8	34,1	33,5	30,1	29,3	100,0
	Nord-Est	32,3	34,2	5,9	5,0	31,8	30,8	30,0	30,0	100,0
	Centro	30,0	30,5	6,1	5,6	34,4	35,2	29,4	28,7	100,0
	Sud e Isole	26,4	29,8	6,6	6,4	35,1	33,1	31,9	30,8	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	31,8	35,3	6,4	5,3	33,9	30,6	27,9	28,8	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	29,8	32,5	7,3	5,7	32,7	32,6	30,2	29,2	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	29,3	32,0	6,5	5,4	34,4	32,5	29,8	30,1	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	29,6	31,3	4,7	5,5	33,9	32,1	31,8	31,1	100,0
	Oltre 250.000 ab.	25,7	27,0	5,9	5,8	35,9	37,3	32,6	30,0	100,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

6. Mezzi di trasporto utilizzati

Tra gli aspetti di maggiore interesse che emergono dall'analisi dei dati del primo semestre del 2009, rientra sicuramente la decisa crescita, rispetto allo stesso periodo del 2008, della quota di spostamenti in auto sul totale dei viaggi con mezzi motorizzati, nonché le difficoltà del trasporto pubblico a mantenere le posizioni acquisite nel 2008.

Facendo tuttavia un passo indietro ed analizzando prima la ripartizione degli spostamenti tra mezzi motorizzati e "a piedi/bici", occorre mettere in risalto l'aumento della quota di mercato dei primi (+1,4% e 80,5% del totale nel primo semestre 2009), logicamente a svantaggio dei secondi. Tra i viaggi con i mezzi motorizzati, come già detto, l'auto oltre a mantenere il dominio assoluto del mercato, vede il proprio peso crescere ad un ritmo superiore a quello del mercato di riferimento, vale a dire dell'1,9%, arrivando quasi al tetto dell'84% (83,8% per l'esattezza). Il mezzo pubblico, insieme alle moto e ciclomotori, subisce l'avanzamento dell'auto e vede arretrare la propria quota dell'1,6%, attestandosi sull'11,5%.

La crescita del peso degli spostamenti in auto è evidente in tutte le sfaccettature in cui è possibile classificare il campione, considerando, ad esempio, il genere degli intervistati (tra le donne la crescita raggiunge il 3%), la condizione professionale (tra i disoccupati si osserva un +8,3%), le diverse aree del Paese (+3,3% nel Centro) e le dimensioni delle città (+4,3% nei grandi centri urbani). Sempre con riferimento all'ampiezza demografica delle città ed analizzando i viaggi con i mezzi pubblici, si nota la generale contrazione del dato in tutti gli item.

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			
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008		2009	
Totale	20,9	19,5	79,1	80,5	5,0	4,7	81,9	83,8	13,1	11,5	100,0	
Sesso	Maschio	17,9	16,9	82,1	83,1	7,3	7,5	80,5	81,4	12,3	11,2	100,0
	Femmina	23,9	22,2	76,1	77,8	2,5	1,6	83,5	86,5	13,9	11,9	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	14,0	14,1	86,0	85,9	9,0	8,6	66,7	68,7	24,3	22,7	100,0
	Da 30 a 45 anni	14,0	12,8	86,0	87,2	4,7	4,0	88,2	89,7	7,1	6,3	100,0
	Da 46 a 64 anni	23,6	20,4	76,4	79,6	3,4	3,8	87,1	86,2	9,5	9,9	100,0
	65 anni e oltre	40,0	38,7	60,0	61,3	1,8	2,7	80,0	83,4	18,2	13,9	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	13,2	12,8	86,8	87,2	4,6	4,9	85,9	87,1	9,5	8,0	100,0
	Occupato in conto proprio	12,4	13,1	87,6	86,9	5,1	3,5	88,8	87,5	6,2	9,0	100,0
	Disoccupato	24,7	17,7	75,3	82,3	8,6	4,1	81,9	90,2	9,5	5,7	100,0
	Casalinga	32,0	28,9	68,0	71,1	1,4	,3	90,4	93,5	8,3	6,3	100,0
	Studente	16,7	17,2	83,3	82,8	10,8	10,7	55,2	57,3	34,0	32,0	100,0
	Ritirato dal lavoro	36,8	34,9	63,2	65,1	2,8	3,0	83,7	84,5	13,4	12,5	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	22,5	21,9	77,5	78,1	4,2	3,9	79,1	80,2	16,7	15,9	100,0
	Nord-Est	23,4	21,8	76,6	78,2	4,1	4,6	83,5	83,9	12,3	11,5	100,0
	Centro	17,2	17,5	82,8	82,5	7,1	6,3	78,2	81,5	14,8	12,2	100,0
	Sud e Isole	20,3	17,7	79,7	82,3	4,9	4,3	85,4	87,4	9,8	8,3	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	14,3	13,4	85,7	86,6	1,7	3,2	88,6	88,5	9,8	8,2	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	17,3	15,0	82,7	85,0	2,8	3,3	86,8	88,4	10,4	8,3	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	19,4	19,5	80,6	80,5	5,1	3,3	86,8	89,2	8,1	7,6	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	24,3	21,5	75,7	78,5	4,9	5,2	84,3	85,6	10,8	9,1	100,0
	Oltre 250.000 ab.	28,1	28,3	71,9	71,7	11,4	8,7	61,0	65,3	27,6	26,0	100,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

7. Il raggio della mobilità

Nel primo semestre del 2009, così come già osservato nello stesso periodo del 2008, la maggioranza relativa degli spostamenti copre un raggio medio inferiore ai 2 chilometri (qui definita "mobilità di prossimità"), in termini percentuali si ha un 30,6%. Il dato tende tuttavia a diminuire nel confronto 2008-2009 (-1,9%), mentre ampliando l'analisi anche alle altre classi si registrano valori in crescita, in particolare tra i viaggi compresi tra 3 e 5 km (mobilità a corto raggio), i quali grazie ad un +0,9% raggiungono quasi la soglia del 23% (22,9% per l'esattezza).

La quota della mobilità di prossimità tende a diminuire qualsiasi sia la classificazione del campione adottata, è così nel caso della distinzione per sesso (tra le donne si nota un -2,3%), per età (-3,8% tra chi possiede più di 64 anni), per area del Paese (-2,5% nel Nord-Ovest); ciò nonostante si registra un'eccezione: nelle grandi città il peso di questa tipologia di spostamento aumenta, anche se in misura piuttosto modesta, dello 0,3%, portando il dato 2009 al 37%.

Altro fenomeno di particolare interesse, sempre legato alle grandi città, è la continua crescita dei viaggi inferiori ai 5 km. Infatti, sommando la mobilità di prossimità con quella a corto raggio si ottiene un valore pari al 61,9%, in aumento tra il 2008 ed il 2009 dello 0,8%. Lo studio della mobilità a corto raggio in relazione alle varie distinzioni del campione permette di valutare i casi che si discostano dalle dinamiche medie generali, tra i quali quelli relativi al Centro (-0,2%) e, soprattutto, alle piccole città (-1,2%).

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

	Prossimità		Corto raggio		Locale		Media distanza		Lunga distanza		Totale	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009		
Totale	32,5	30,6	22,0	22,9	19,6	20,0	23,0	23,4	2,9	3,1	100,0	
Sesso	Maschio	25,7	24,4	21,4	22,8	21,1	20,3	27,6	27,9	4,2	4,5	100,0
	Femmina	39,2	36,9	22,7	23,0	18,1	19,7	18,4	18,8	1,6	1,6	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	23,2	22,8	19,6	22,6	22,6	23,0	31,5	28,9	3,0	2,7	100,0
	Da 30 a 45 anni	28,3	25,8	21,9	21,4	21,3	22,0	25,6	27,0	2,9	3,9	100,0
	Da 46 a 64 anni	33,6	31,1	24,0	24,3	19,2	19,7	19,8	21,6	3,3	3,4	100,0
	65 anni e oltre	52,1	48,3	21,6	23,9	12,7	13,2	11,8	13,1	1,9	1,4	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	24,1	22,5	22,6	22,6	21,6	23,1	28,1	28,3	3,5	3,6	100,0
	Occupato in conto proprio	25,8	23,8	20,9	21,8	19,8	19,6	28,1	29,4	5,4	5,5	100,0
	Disoccupato	38,5	32,0	18,2	22,9	23,6	19,7	18,2	23,1	1,4	2,3	100,0
	Casalinga	52,0	50,4	22,2	21,8	15,3	15,2	9,8	11,2	0,7	1,3	100,0
	Studente	25,0	24,8	19,3	21,9	21,8	22,6	31,0	27,8	2,9	2,9	100,0
	Ritirato dal lavoro	46,6	44,6	23,2	25,3	15,7	14,8	12,8	13,4	1,7	1,8	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	32,1	29,6	21,9	21,8	21,0	21,2	22,2	24,0	2,9	3,4	100,0
	Nord-Est	29,8	27,4	21,8	24,1	19,5	21,4	26,0	24,4	2,9	2,7	100,0
	Centro	28,9	28,8	22,7	22,5	21,1	21,4	24,4	23,7	2,9	3,5	100,0
	Sud e Isole	36,2	33,9	21,8	23,2	17,8	17,7	21,2	22,3	2,9	2,9	100,0
Ampiezza demografica nelle città di	Fino a 5.000 ab.	24,6	22,9	17,7	16,5	20,7	19,7	34,1	36,0	2,9	4,9	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	29,9	27,1	17,3	19,6	19,8	21,3	29,3	29,1	3,7	2,9	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	35,5	33,9	23,8	24,4	17,8	17,1	19,9	20,8	3,1	3,7	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	34,9	31,7	26,9	28,9	18,7	19,3	16,6	17,1	2,9	3,0	100,0
	Oltre 250.000 ab.	36,9	37,2	24,2	24,7	21,1	21,7	16,0	14,9	1,8	1,6	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 2009

8. Diagramma orario della mobilità

Tra il primo semestre 2008 e lo stesso periodo del 2009 il peso degli spostamenti realizzati nelle prime ore del mattino (tra le 6 e le 9) è in aumento. Nello specifico si registra un +2%, in grado di portare il dato 2009 al 23,2%. All'interno delle altre fasce orarie si osservano solo variazioni negative, dallo -0,6% relativo all'arco 9.01-14.00, allo -0,7% della fascia 14.01-20.00, allo -0,8% registrato con riferimento all'item "dopo le 20".

La crescita della quota di spostamenti nella prima parte del mattino si riscontra in tutte le possibili classificazioni del campione, mentre all'interno delle altre fasce orarie si registrano numerose eccezioni rispetto alle dinamiche medie generali. Infatti, partendo dallo studio della fascia 9.01-14.00 si nota la crescita del peso dei viaggi tra le donne (+0,6% e 34,7% nel primo semestre 2009), tra chi possiede più di 64 anni (+1,3% e 47,3%), tra le casalinghe (+2,2% e 45,5%), nel Nord-Est (+1,5% e 32%) ecc.

Nella fascia 14.01-20.00 le principali eccezioni riguardano i più giovani (+0,3% e 40,5%), chi possiede un'età compresa tra 46 e 64 anni (+0,4% e 39,8%), i disoccupati (+1,3% e 40,8%), gli studenti (+0,3% e 39,1%), coloro che abitano nel Sud e nelle Isole (+1% e 38,1%) o nelle città con una popolazione compresa tra 20mila e 50mila abitanti (+0,3% e 38,6%). Infine con riferimento all'arco temporale "dopo le 20", si nota un'unica eccezione che riguarda l'area Nord-Ovest del Paese, caratterizzata da una crescita del dato pari allo 0,8% (7,2% del totale).

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
		2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	
Totale		21,2	23,2	31,6	31,1	39,7	39,0	7,5	6,7	100,0
Sesso	Maschio	22,5	24,8	29,0	27,6	39,6	39,1	8,8	8,5	100,0
	Femmina	19,9	21,6	34,1	34,7	39,8	38,8	6,1	4,9	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	21,1	22,2	26,0	25,7	40,3	40,5	12,5	11,5	100,0
	Da 30 a 45 anni	24,9	26,5	26,7	26,4	41,0	39,8	7,4	7,3	100,0
	Da 46 a 64 anni	21,3	23,8	33,6	31,1	39,4	39,8	5,8	5,3	100,0
	65 anni e oltre	13,5	16,1	46,0	47,3	36,7	33,6	3,8	3,0	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	25,3	27,3	22,9	22,3	43,3	42,8	8,5	7,6	100,0
	Occupato in conto proprio	22,6	25,1	31,4	28,9	37,9	37,9	8,1	8,1	100,0
	Disoccupato	16,3	18,4	35,4	33,7	39,5	40,8	8,8	7,1	100,0
	Casalinga	18,4	19,8	43,3	45,5	35,1	32,5	3,2	2,2	100,0
	Studente	22,1	22,7	26,9	26,9	38,8	39,1	12,2	11,3	100,0
	Ritirato dal lavoro	14,4	16,4	44,7	45,6	36,9	34,5	3,9	3,5	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	21,9	23,5	29,7	29,2	42,0	40,1	6,4	7,2	100,0
	Nord-Est	21,6	24,5	30,5	32,0	40,2	37,4	7,7	6,2	100,0
	Centro	21,5	22,5	31,1	31,3	40,8	40,7	6,6	5,5	100,0
	Sud e Isole	20,4	22,6	33,9	31,9	37,1	38,1	8,6	7,5	100,0
Ampiezza demografica nelle città di	Fino a 5.000 ab.	23,0	24,2	30,0	30,1	38,7	38,6	8,3	7,1	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	22,0	23,9	30,0	30,3	40,3	38,8	7,8	7,0	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	21,9	23,5	32,4	30,9	38,3	38,6	7,3	7,0	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	20,2	22,3	32,4	31,1	39,6	39,1	7,9	7,4	100,0
	Oltre 250.000 ab.	19,4	22,1	33,3	33,2	41,2	39,6	6,1	5,1	100,0

Fonte: indagini Isfort, Audimob della mobilità 2009

9. Frequenza della mobilità

Ben il 48% di tutti gli spostamenti effettuati all'interno di un giorno ferialo medio viene poi ripetuto con cadenza giornaliera. Il dato registrato nel primo semestre del 2009 si presenta in crescita rispetto allo stesso periodo del 2008, quando si fermava al 45,9%. In aumento anche il peso dei viaggi effettuati almeno 3 volte la settimana (+1,2% e 15,1% del totale nel primo semestre 2009), mentre diminuiscono quelli compiuti meno di 3 volte la settimana (-3,3% e 36,9%).

Quest'ultima dinamica appare del tutto evidente anche nella distinzione del campione sia per caratteri socioanagrafici che territoriali. Infatti, in tutti i casi si osserva il segno negativo nella differenza tra il dato del 2009 e quello del 2008, ma le dimensioni delle differenze variano anche sensibilmente, raggiungendo i valori massimi in corrispondenza degli ultrasessantacinquenni (-5,3% e 47,7%), di coloro che abitano nelle città con una popolazione compresa tra 50mila e 250mila abitanti (-5,9% e 36%) o nel Nord-Est (-6,2% e 36,7%).

La mobilità quotidiana tende a crescere principalmente tra gli occupati, sia dipendenti che autonomi (+3,3% in entrambi i casi), nel Sud e nelle Isole (+3,4% e 48,8%), nonché nelle medie e grandi città, mentre gli unici casi di diminuzione del dato si registrano con riferimento ai disoccupati (-1,3% e 32,3%), agli studenti (-1,7% e 46,7%) e, infine, a coloro che abitano nel Nord-Ovest del Paese (-0,6% e 46,6%).

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
		2008	2009	2008	2009	2008	2009	
Totale		45,9	48,0	13,9	15,1	40,2	36,9	100,0
Sesso	Maschio	48,2	51,4	13,3	14,5	38,5	34,0	100,0
	Femmina	43,5	44,5	14,5	15,6	42,0	40,0	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	48,4	48,8	17,0	19,2	34,6	32,0	100,0
	Da 30 a 45 anni	53,1	55,5	11,0	12,1	35,9	32,4	100,0
	Da 46 a 64 anni	43,4	46,1	14,1	14,6	42,5	39,3	100,0
	65 anni e oltre	31,4	34,7	15,5	17,6	53,0	47,7	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	56,8	60,1	10,9	11,2	32,3	28,7	100,0
	Occupato in conto proprio	46,8	50,1	13,2	12,8	39,9	37,1	100,0
	Disoccupato	33,6	32,3	16,1	17,9	50,3	49,8	100,0
	Casalinga	35,7	37,5	14,3	17,3	50,0	45,2	100,0
	Studente	48,2	46,5	18,8	21,7	33,0	31,8	100,0
	Ritirato dal lavoro	30,1	31,0	16,2	18,7	53,7	50,3	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	47,2	46,6	12,1	13,6	40,8	39,8	100,0
	Nord-Est	46,0	49,3	11,1	14,0	42,9	36,7	100,0
	Centro	44,8	47,0	15,0	16,2	40,1	36,8	100,0
	Sud e Isole	45,3	48,8	16,2	16,1	38,5	35,1	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	49,6	49,7	12,8	15,0	37,6	35,3	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	47,6	48,8	13,5	14,2	38,9	36,9	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	46,9	50,1	14,7	14,5	38,5	35,4	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	44,0	47,4	14,2	16,7	41,9	36,0	100,0
	Oltre 250.000 ab.	41,9	44,5	14,3	14,9	43,7	40,6	100,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

La "qualità" e le "propensioni" della mobilità

10. La soddisfazione per i mezzi di trasporto

La bicicletta è, secondo quanto ottenuto dalle rilevazioni del primo semestre 2009, il mezzo di trasporto maggiormente gradito, in grado di raccogliere un voto medio pari a 8,23 all'interno di una scala di giudizio 1 (voto minimo) 10 (voto massimo). Rispetto allo stesso periodo del 2008 la bici, tuttavia, perde parte del proprio "gradimento" (-0,01) ma in misura nettamente minore di quanto osservabile per la moto/ciclomotore (-0,19 e 8,19 nel primo semestre 2009), mezzo caratterizzato dal voto più alto nel 2008. Tra i restanti mezzi analizzati, anche per l'aereo (-0,3 e 7,58) e per il treno locale (-0,04, 5,94 e unico mezzo con un voto inferiore alla sufficienza) si registra un calo del livello di soddisfazione espresso, mentre per l'auto (+0,01 e 7,94), gli autobus urbani (+0,1 e 6,16), la metropolitana (+0,06 e 7,37), gli autobus extraurbani (+0,16 e 6,73) e, infine, per i treni a lunga percorrenza (+0,17 e 6,7) il voto medio tende a crescere.

Nell'analisi dei dati in relazione ai caratteri socioanagrafici e territoriali del campione non mancano, tuttavia, le eccezioni alle dinamiche medie generali. Tra le principali meritano d'essere segnalate la crescita del voto relativo alle moto tra coloro che vivono nei piccoli centri (+0,21 e 8,17), così come per il treno locale con riferimento all'area centrale del Paese (+0,04 e 6,11) e alle grandi città (+0,36 e 6,42), nonché il calo di consenso attorno all'auto tra chi possiede più di 45 anni o vive nelle grandi città (-0,02 e 7,24).

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 a lunga percorrenza	Aereo
Totale		8,23	8,19	7,94	6,16	7,37	6,73	5,94	6,70	7,58
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 2009

La soddisfazione per i mezzi di trasporto - I semestre 2008

(Valori medi - Voto da 1 a 10)

		Bicicletta	Moto	Auto	Autobus, tram	Metro	Autobus extraurbano	Treno locale	Treno lunga distanza	Aereo
Totale		8,35	8,38	7,93	6,06	7,31	6,57	5,98	6,53	7,88
Sesso	Maschio	8,24	8,46	7,66	6,03	7,35	6,57	5,95	6,52	7,74
	Femmina	8,51	8,19	8,19	6,08	7,26	6,57	6,01	6,55	8,09
Età	Da 14 a 29 anni	7,86	8,02	7,79	5,70	6,79	6,14	5,81	6,44	7,95
	Da 30 a 45 anni	8,45	8,77	7,96	5,95	7,41	6,61	5,95	6,65	7,94
	Da 46 a 64 anni	8,53	8,51	7,96	6,14	7,42	6,70	6,04	6,32	7,82
	65 anni e oltre	8,59	8,80	8,02	6,55	7,75	7,41	6,41	6,88	7,70
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	8,40	8,70	7,91	5,88	7,22	6,61	5,94	6,56	7,87
	Occupato in conto proprio	8,44	8,56	7,79	6,04	7,16	6,33	5,72	6,21	7,77
	Disoccupato	8,67	8,58	7,83	5,40	7,06	6,43	5,19	5,50	8,14
	Casalinga	8,69	8,27	8,33	6,17	7,57	6,85	6,57	6,64	8,04
	Studente	7,79	7,91	7,70	5,82	7,00	6,07	5,87	6,74	7,86
	Ritirato dal lavoro	8,55	8,60	7,98	6,52	7,70	7,32	6,32	6,64	7,96
Area del Paese	Nord-Ovest	8,46	8,40	7,92	6,23	7,63	6,53	5,76	6,45	7,81
	Nord-Est	8,52	8,55	8,19	6,80	8,13	7,15	6,25	6,88	7,81
	Centro	8,14	8,40	7,82	5,64	7,03	6,33	6,07	6,42	7,87
	Sud e Isole	8,09	8,27	7,87	5,66	6,98	6,44	5,94	6,43	7,97
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	8,25	7,96	8,42	6,57	7,15	6,80	5,95	6,05	7,81
	Da 5.001 a 20.000 ab.	8,33	8,12	8,15	6,35	7,20	6,44	5,96	6,77	7,98
	Da 20.001 a 50.000 ab.	8,36	8,36	7,95	6,19	7,19	6,53	5,95	6,30	8,02
	Da 50.001 a 250.000 ab.	8,49	8,70	7,86	6,34	7,31	6,78	5,96	6,61	7,84
	Oltre 250.000 ab.	8,30	8,56	7,26	5,62	7,40	6,23	6,06	6,61	7,78

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

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

Approfondendo le propensioni di utilizzo futuro dei mezzi di trasporto degli intervistati, così come emergono dai dati raccolti nel primo semestre 2009, non si riscontrano particolari variazioni rispetto a quanto già osservato nel corso del 2008: ben 1/3 pensa di diminuire l'uso dell'auto (contro il 6,2% che ipotizza un aumento), circa il 40% dichiara di voler aumentare i propri spostamenti con i mezzi pubblici (il 4,8% di volerli invece diminuire) e, infine, il 12% prevede una crescita dell'utilizzo delle moto/ciclomotori.

Concentrando l'attenzione sulle propensioni legate all'auto e sulla distinzione del campione per caratteri socioanografici e territoriali, emerge chiaramente come l'orientamento alle quattro ruote (misurato dal saldo tra le percentuali associate alle voci "aumentare l'uso" e "diminuire l'uso") tende ad ridimensionarsi tra le donne, gli ultrasessantacinquenni, le casalinghe, gli studenti ed i pensionati, nonché tra coloro che vivono nel Sud Italia e tra chi risiede in città con un numero di abitanti non superiore a 50mila.

Passando poi al mezzo pubblico, si nota una generale, ma leggera, contrazione della propensione ad un maggiore uso (la differenza tra il "saldo 2009" e quello del 2008 è pari a -0,7%). Si hanno tuttavia delle eccezioni, tra cui: le persone con un'età compresa tra 14 e 29 anni, gli ultrasessantacinquenni, gli occupati in conto proprio, gli studenti, chi risiede nel Meridione e, infine, gli intervistati che abitano in una città di medie dimensioni.

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

	2008			2009			
	Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo	Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo	
Totale	7,5	34,6	-27,0	6,2	33,3	-27,1	
Sesso	Maschio	6,0	40,0	-34,0	4,7	38,1	-33,3
	Femmina	9,0	29,4	-20,5	7,6	28,9	-21,2
Età	Da 14 a 29 anni	15,8	30,2	-14,3	15,1	29,1	-13,9
	Da 30 a 45 anni	5,4	41,5	-36,1	3,6	39,0	-35,4
	Da 46 a 64 anni	4,7	37,4	-32,7	4,0	35,6	-31,6
	65 anni e oltre	6,4	23,7	-17,4	5,5	24,7	-19,2
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	4,3	43,6	-39,2	3,3	42,5	-39,2
	Occupato in conto proprio	4,8	36,5	-31,7	3,3	32,8	-29,4
	Disoccupato	15,5	31,9	-16,4	12,2	23,8	-11,6
	Casalinga	9,8	26,0	-16,2	6,4	23,7	-17,3
	Studente	18,6	27,9	-9,3	17,6	27,4	-9,9
	Ritirato dal lavoro	5,5	28,1	-22,7	5,0	28,3	-23,3
Area del Paese	Nord-Ovest	5,9	34,7	-28,8	4,2	33,5	-29,3
	Nord-Est	4,7	33,7	-29,0	4,8	34,1	-29,3
	Centro	6,8	36,5	-29,6	5,1	35,0	-29,9
	Sud e Isole	10,6	33,9	-23,3	9,0	31,9	-22,9
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	7,1	33,9	-26,8	5,9	31,2	-25,3
	Da 5.001 a 20.000 ab.	7,8	35,0	-27,1	5,8	32,6	-26,8
	Da 20.001 a 50.000 ab.	8,0	36,3	-28,2	6,3	32,6	-26,3
	Da 50.001 a 250.000 ab.	7,4	34,3	-26,9	6,5	36,2	-29,7
	Oltre 250.000 ab.	7,4	33,6	-26,2	6,8	33,9	-27,1

Tra le possibili risposte, l'intervistato può anche scegliere tra "non modificare l'utilizzo" o "non sa"
 Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

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

		2008			2009		
		Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo	Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo
Totale		40,0	5,1	35,0	39,4	4,8	34,5
Sesso	Maschio	41,7	4,7	36,9	41,1	4,8	36,2
	Femmina	38,5	5,4	33,1	37,8	4,8	32,9
Età	Da 14 a 29 anni	32,4	16,8	15,6	34,9	17,0	17,9
	Da 30 a 45 anni	43,2	2,9	40,3	40,4	3,1	37,3
	Da 46 a 64 anni	45,6	1,6	44,0	44,2	1,7	42,5
	65 anni e oltre	34,6	1,0	33,6	34,4	,7	33,7
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	45,2	2,9	42,3	43,6	3,1	40,6
	Occupato in conto proprio	37,6	3,5	34,1	39,1	2,2	36,9
	Disoccupato	43,5	10,3	33,2	33,3	5,6	27,7
	Casalinga	36,5	1,6	34,9	35,2	2,1	33,1
	Studente	31,8	21,6	10,2	33,4	21,2	12,2
	Ritirato dal lavoro	39,0	1,1	37,9	38,7	1,1	37,6
Area del Paese	Nord-Ovest	40,5	5,1	35,4	37,5	4,7	32,8
	Nord-Est	37,6	3,8	33,8	36,5	3,8	32,7
	Centro	42,5	5,8	36,7	40,1	5,1	35,0
	Sud e Isole	39,6	5,3	34,3	41,7	5,3	36,4
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	39,3	4,9	34,4	38,1	5,1	33,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	38,3	5,5	32,8	36,6	4,4	32,2
	Da 20.001 a 50.000 ab.	40,6	4,6	36,0	37,7	3,9	33,9
	Da 50.001 a 250.000 ab.	38,0	4,6	33,4	41,4	4,5	36,8
	Oltre 250.000 ab.	44,7	5,5	39,2	43,4	6,2	37,2

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

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

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

		2008			2009		
		Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo	Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo
Totale		12,7	2,2	10,5	12,0	2,5	9,5
Sesso	Maschio	18,2	3,0	16,9	16,9	2,7	14,2
	Femmina	7,6	1,4	7,5	7,5	2,3	5,2
Età	Da 14 a 29 anni	23,1	5,2	20,6	20,6	4,6	16,0
	Da 30 a 45 anni	15,9	1,9	15,8	15,8	2,2	13,5
	Da 46 a 64 anni	8,9	1,5	9,0	9,0	2,4	6,6
	65 anni e oltre	1,9	0,4	2,3	2,3	,9	1,3
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	16,3	1,9	15,8	15,8	2,4	13,4
	Occupato in conto proprio	17,3	2,2	14,9	14,9	2,3	12,5
	Disoccupato	12,5	1,7	15,2	15,2	4,0	11,2
	Casalinga	3,1	1,1	3,7	3,7	2,1	1,6
	Studente	24,1	6,5	20,8	20,8	5,1	15,7
	Ritirato dal lavoro	3,6	0,9	3,3	3,3	,9	2,5
Area del Paese	Nord-Ovest	11,9	1,7	11,7	11,7	1,8	9,9
	Nord-Est	12,3	1,5	10,6	10,6	1,4	9,3
	Centro	12,5	3,3	12,5	12,5	3,1	9,4
	Sud e Isole	13,7	2,3	12,7	12,7	3,2	9,5
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	12,5	2,3	10,0	10,0	2,2	7,8
	Da 5.001 a 20.000 ab.	14,4	2,5	11,7	11,7	2,7	8,9
	Da 20.001 a 50.000 ab.	12,3	2,5	13,6	13,6	2,5	11,1
	Da 50.001 a 250.000 ab.	13,8	1,2	14,5	14,5	2,1	12,3
	Oltre 250.000 ab.	10,0	2,6	10,5	10,5	2,7	7,8

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

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

Nota metodologica

Campione

Il campione, stratificato secondo i principali caratteri demografici regionali (sesso e classi di età della popolazione, ampiezza demografica dei comuni), riproduce proporzionalmente le distribuzioni dell'universo di riferimento. Per contenere problemi di sottodimensionamento campionario, è stata definita una numerosità campionaria minima per le regioni con minor consistenza demografica.

Inoltre, per ciascuna rilevazione il campione è stato distribuito territorialmente per ogni giornata di indagine in modo da evitare concentrazioni delle interviste di una singola regione in una singola giornata. Tale impostazione ha ridotto il manifestarsi di possibili effetti distorsivi legati alla mobilità (eventi rari che possono verificarsi nella mobilità della popolazione residente in un'area, fattori meteorologici, traffico etc.).

L'indagine ha interessato un campione complessivo di 7.229 intervistati, distribuiti su due rilevazioni (realizzate nei mesi di febbraio e maggio 2009). 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.

Variabili e indicatori

Il numero medio di spostamenti giornalieri pro capite viene calcolato sulla popolazione mobile, quindi rappresenta il valore medio rispetto alle persone che nel corso della giornata precedente hanno effettuato almeno uno spostamento.

Il tempo medio giornaliero pro capite ritrae la fotografia di quanto tempo viene speso da una persona per effettuare tutti gli spostamenti di una giornata feriali.

Le distanze medie giornaliere pro capite descrivono le percorrenze in km di un individuo nell'arco dell'intera giornata.

Per ricavare una immagine più nitida, senza duplicazioni, nell'analisi delle "motivazioni" della mobilità non vengono considerati gli spostamenti di ritorno alla propria abitazione, che sono degli spostamenti "derivati", o necessari.

Quando si analizzano i "mezzi di trasporto utilizzati", si intendono compresi nella modalità "mezzi privati" l'automobile privata e tutti gli altri mezzi (mezzi agricoli, camper etc.) che non consentono un utilizzo pubblico, ad esclusione delle moto/ciclomotori/scooter evidenziate a parte. Tra i "mezzi pubblici" (qui definiti anche come trasporto pubblico o trasporto collettivo) sono compresi: autobus, pullman, tram, metropolitana, treno, taxi, aereo, traghetto etc.

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 - www.isfort.it