

Rapporto Mobilità 2011: si accentua crisi nei consumi di mobilità degli italiani

Il documento curato dall’Audimob, l’Osservatorio sui comportamenti di mobilità degli italiani

I dati confermano drasticamente la riduzione del numero di spostamenti messa in luce nel precedente rapporto: il numero di spostamenti complessivi, indipendentemente dal mezzo scelto, nel 2011 è calato del 14% rispetto al 2010. La tendenza negativa avviata nel 2009, con percentuali di flessione più basse: - 2,1% fra 2008 e 2009, - 1,2% fra 2009 e 2010

L’Isfort - Istituto Superiore di formazione e Ricerca per i Trasporti – ha dato alle stampe il Rapporto sulla Mobilità 2011 (curato dall’Audimob, l’Osservatorio sui comportamenti di mobilità degli italiani)

I dati raccolti confermano drasticamente la riduzione del numero di spostamenti messa in luce nel precedente rapporto: il numero di spostamenti complessivi, indipendentemente dal tipo di mezzo scelto, nel 2011 è calato del 14% rispetto all’anno precedente. La tendenza negativa era cominciata nel 2009, ma con percentuali di flessione molto più basse: - 2,1% fra 2008 e 2009, e - 1,2% fra 2009 e 2010.

Se nel precedente rapporto congiunturale – relativo ai primi sei mesi del 2011 – Isfort titolava “E’ crisi vera anche per la domanda di mobilità”, i dati a consuntivo del 2011 oltre a dare una conferma di una dinamica generale fortemente negativa, segnalano un’ulteriore accentuazione della tendenza nell’ultimo scorcio dell’anno. Alcuni indicatori base della domanda di mobilità degli italiani, infatti, presentano valori tra i più bassi da quando sono iniziate le rilevazioni dell’Osservatorio “Audimob” (anno 2000), mentre altri evidenziano una crisi che si alimenta all’interno di una spirale ribassista: minore crescita, minore occupazione, minore ricchezza, minori opportunità di godere del proprio tempo libero e, appunto, minore domanda di mobilità.

I numeri disegnano perfettamente quanto affermato: i passeggeri*km nel 2011 arretrano a 118,7 punti (numeri indice con base 2001=100), un valore non molto distante da quello registrato nel 2005; il numero di spostamenti complessivi nel giorno medio feriale, sempre nel 2011, si ferma poco sopra i 106 milioni, vale a dire il 14% in meno rispetto al 2010, con un numero indice che scende fino a 87,2 punti (il valore più basso mai registrato da Audimob).

Performance non migliori per gli altri indicatori fondamentali della domanda di mobilità. Il tasso di mobilità - percentuale di persone (14 e 80 anni) che ha effettuato almeno uno spostamento in un giorno feriale medio – scende per la prima volta sotto la soglia dell’80%, attestandosi al 79,7% (-2,8% rispetto al 2010) e segnando quindi il valore più basso dal 2000.

Stessa sorte per il numero medio di spostamenti pro-capite, pari a 2,7 ovvero lo 0,34 in meno rispetto all’anno precedente.

E anche il tempo medio dedicato agli spostamenti nell’arco di una intera giornata (57,9 minuti nel 2011) e il numero medio di chilometri percorsi giornalmente da chi si sposta (32,4 chilometri sempre nel 2011) registrano una significativa diminuzione (-4,6 minuti e -1,5km).

In questo contesto ad arretrare, come valore assoluto degli spostamenti, sono tutte le diverse modalità di trasporto, anche se non tutte con la stessa intensità (Tab. 1). In particolare è molto accentuata la diminuzione degli spostamenti a piedi o in bici (-22,3% tra il 2010 e il 2011), che in valore assoluto vanno ad attestarsi a meno di 20 milioni, il livello più basso mai registrato da “Audimob”.

Altrettanto rilevanti i segni meno per gli spostamenti con i mezzi individuali: -15% per la moto e -12,2% per l’automobile (i 4,4 milioni di viaggi in moto e i 69,7 milioni di viaggi in auto sono ugualmente i livelli più bassi della serie storica “Audimob”).

Quanto al trasporto pubblico, la contrazione degli spostamenti è più contenuta, ma tutt’altro che marginale (-7,9%). In termini di share modale ciò determina una crescita del trasporto collettivo, che nel 2011 raggiunge l’11,4% dal 10,7% del 2010, così come dell’auto (dal 64,3% al 65,6%), la stabilità delle due ruote motorizzate (4,2% sia nel 2010 che nel 2011) e la diminuzione del peso della mobilità dolce (dal 20,8% al 18,8%).

Nelle grandi città il trasporto pubblico, considerando i soli spostamenti motorizzati, segna un 3,7%, di spostamenti che spinge la quota modale del 2011 verso il tetto del 30% (28,4% per l’esattezza).

Anche le propensioni dichiarate all’uso futuro dei diversi mezzi di trasporto evidenziano nel complesso un atteggiamento di maggiore attesa e di ripiegamento da parte degli italiani. Infatti, se cresce la percentuale di persone che dichiara di voler diminuire l’uso dell’automobile (dal 35,4% del 2010 e al 36,4% del 2011), allo stesso tempo diminuisce la quota di quanti ipotizzano un aumento nell’uso della moto (da 16,8% a 12,9%) e del trasporto pubblico (dal 43,1% al 40,2%). Le prospettive per i consumi futuri di mobilità dei cittadini sembrano insomma rimanere stagnanti.

Passando alla motivazioni di mobilità, che assumono un ruolo fondamentale nelle riflessioni sopra esposte, tra il 2010 e il 2011 la distribuzione degli spostamenti ha registrato cambiamenti significativi: cresce la quota di viaggi per studio (dal 4,3% del 2010 al 5,8% del 2011) e per gestione familiare (3,8% e 35,9% del totale 2011), mentre diminuisce il peso degli spostamenti per lavoro (-1% e 29,6%) e, soprattutto, per il tempo libero (-4,1% e 28,7%).

La crisi economica, insomma, nel 2011 ha dispiegato pienamente i suoi effetti sui livelli di consumo di mobilità dei cittadini, a differenza di quanto era avvenuto tra la fine del 2008 e l’inizio del 2009 all’inizio del ciclo recessivo. Allora, la domanda di mobilità continuò a crescere, indice della volontà degli italiani di non arrendersi a fronte delle difficoltà congiunturali.

Nel 2011 la tendenza è di segno opposto. La diminuzione del reddito disponibile e l’abbassamento generale dei consumi sembrano aver prodotto, insieme all’aumento dei costi di trasporto in particolare per chi usa l’automobile, un drastico abbattimento della tradizionale propensione degli italiani a muoversi e a “reagire”, come dimostrano da un lato il ripiegamento generale della domanda di mobilità, e dall’altro lato la forte riduzione di alcune significative componenti come gli spostamenti a piedi e quelli per il tempo libero.

Un ultimo accenno ai livelli medi di soddisfazione per i diversi mezzi di trasporto (Tab. 5). In termini generali si registrano voti superiori nel 2011 rispetto al 2010, e mai inferiori alla sufficienza. Un’unica eccezione gli autobus extraurbani, che nel confronto temporale vedono il proprio gradimento diminuire (dal 6,82 del 2010 al 6,69 del 2011). Le bici e le moto continuano a godere di un livello di apprezzamento particolarmente elevato, il voto si attesta ben oltre l’8, così come le auto che nel 2011 riescono “sfondare” la soglia dell’otto (8,19 a fronte del 7,96 registrato nel 2010). La maggiore crescita tra il 2010 e il 2011 è da attribuire appunto alle auto (0,23), seguite dai treni a lunga percorrenza (0,15 con un voto nel 2011

vicino al 7).

