

"AUDIMOB"

Osservatorio sui comportamenti di mobilità degli italiani



RAPPORTO CONGIUNTURALE DI FINE ANNO

2009



## Indice

<b><i>Presentazione e guida alla lettura</i></b>	Pag.	2
<b>La crisi economica deprime anche i consumi di mobilità, ma si intravedono i primi segnali di ripresa</b>	Pag.	3
<b>I "Fondamentali" della mobilità - Gli individui</b>	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
<b>Gli "Stili" di mobilità - Gli spostamenti</b>	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
<b>La "qualità" e le "propensioni" della mobilità</b>	Pag.	14
10. La soddisfazione per i mezzi di trasporto	"	14
11. Propensione alla modifica dei comportamenti d'uso dei mezzi di trasporto	"	16
<b><i>Nota metodologica</i></b>	Pag.	18

## **Presentazione e guida alla lettura**

Il Rapporto congiunturale di fine anno sulla domanda di mobilità degli italiani presenta l'analisi di alcuni indicatori fondamentali della domanda riferiti alla media del 2009.

I dati risultanti dalle quattro rilevazioni del 2009 - effettuate nei mesi di febbraio, maggio, luglio e novembre - dell'Osservatorio "Audimob" su stili e comportamenti di mobilità degli italiani (vedi nota metodologica), vengono messi a confronto con le medie annuali delle precedenti rilevazioni. **I dati presentati sono tutti riferiti al campione con l'eccezione dei valori relativi ai passeggeri\*km ed al numero degli spostamenti per mezzo di trasporto utilizzato contenuti nelle tabelle e nei grafici del paragrafo introduttivo, per i quali sono state elaborate stime riportate all'universo.** La serie storica comprende complessivamente 40 rilevazioni distribuite nell'arco temporale 2000-2009.

I dati riferiti ai passeggeri\*km ed alle distanze medie percorse presentati in questa nota congiunturale, risultano in parte diversi da quelli osservabili nelle precedenti note per effetto di una revisione della serie storica, in particolare per gli anni 2007 e 2008, realizzata nel corso del 2009.

L'obiettivo del Rapporto è quello di contribuire, nell'ambito dell'Osservatorio "Audimob", alla costruzione di 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.

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 economica deprime anche i consumi di mobilità, ma si intravedono i primi segnali di ripresa**

Nel 2008, anno di esplosione della crisi economica più grave e lunga dal dopoguerra, i consumi di mobilità hanno registrato una sostanziale tenuta, anzi alcuni indicatori hanno evidenziato un'ulteriore dinamica espansiva. Nel 2009, anno di profonda recessione in quasi tutte le aree del mondo, Italia compresa, i consumi di mobilità subiscono invece una decisa frenata, arretrando per la prima volta dopo tre anni di crescita continua. Infatti, considerando l'insieme dei passeggeri\*km (distanze complessivamente percorse dalla popolazione), nonché il numero di spostamenti effettuati dagli italiani in un giorno feriale medio come indicatori chiave di mobilità, si registra nel 2009 una contrazione che in termini percentuali risulta pari, rispettivamente, a -8,2% e a -2,1%. Gli andamenti della domanda risultano tuttavia molto diversi tra primo e secondo semestre del 2009, in particolare nel numero di viaggi effettuati. Nella prima parte del 2009, infatti, gli spostamenti erano diminuiti del -9,3% rispetto allo stesso periodo del 2008; c'è stato quindi un recupero nella seconda metà dell'anno, una sorta di tentativo di "uscire dalla crisi", che ha permesso di contenere il dato finale di segno negativo. Il 2009 presenta quindi le due facce di una stessa moneta, da un lato rende manifesta la crisi, dall'altro individua alcuni primi segnali di ripresa.

In diminuzione non sono solo il numero totale degli spostamenti ma anche quelli che in media effettua un intervistato (da 3,16 del 2008 a 3,07 del 2009), il tempo dedicato ai viaggi (da 65,9 minuti, livello più alto mai raggiunto da quando sono iniziate le rilevazioni "Audimob", a 62,3 minuti) e le distanze coperte (da 38 chilometri a 34,6 km). Il solo valore in controtendenza, in crescita dello 0,4% (83,5% del totale nel 2009), riguarda la popolazione mobile, vale a dire la percentuale del campione che nel giorno precedente all'intervista ha effettuato almeno uno spostamento di durata non inferiore a 5 minuti.

Un dato di particolare interesse, e per molti versi sorprendente, che emerge dal quadro della domanda di mobilità del 2009 riguarda la distribuzione degli spostamenti in relazione ai diversi mezzi di trasporto. In un contesto di crisi, che non ha risparmiato neanche i viaggi a piedi o in bici (-2,5% tra il 2008 ed il 2009), l'unico mezzo che non subisce contraccolpi, almeno in termini di utilizzo, è l'automobile. Il numero di percorrenze effettuate in auto nel giorno medio feriale del 2009 è praticamente lo stesso di quello registrato nel giorno medio feriale del 2008. Ciò significa che la quota modale delle "quattro ruote" è aumentata; infatti, tra i soli mezzi motorizzati la percentuale di spostamenti con l'auto raggiunge nel 2009 ben l'84,2% del totale (+2,2% rispetto al 2008). Ma quali sono le motivazioni che hanno determinato questo risultato? Probabilmente un'insieme di concause, tra le quali la riduzione del prezzo medio del carburante registrato nel 2009 rispetto al 2008 è certamente la più importante. Inoltre, le politiche statali di aiuto al settore dell'auto oltre ad incentivare l'acquisto dei mezzi, verosimilmente ne hanno indotto anche un maggiore utilizzo. Infine, ma qui il dato è più strutturale, il trasporto pubblico mostra tutta la sua debolezza nella fidelizzazione dell'utenza; nel 2008 si era infatti registrato il livello massimo di utilizzazione dei mezzi collettivi dal 2000, anno di avvio delle rilevazioni "Audimob", ma già nel 2009 a fronte delle spinte sopra ricordate a favore dell'automobile (diminuzione del prezzo della benzina, incentivi all'acquisto dei veicoli) il trasporto pubblico ha dovuto cedere le quote di mercato faticosamente conquistate.

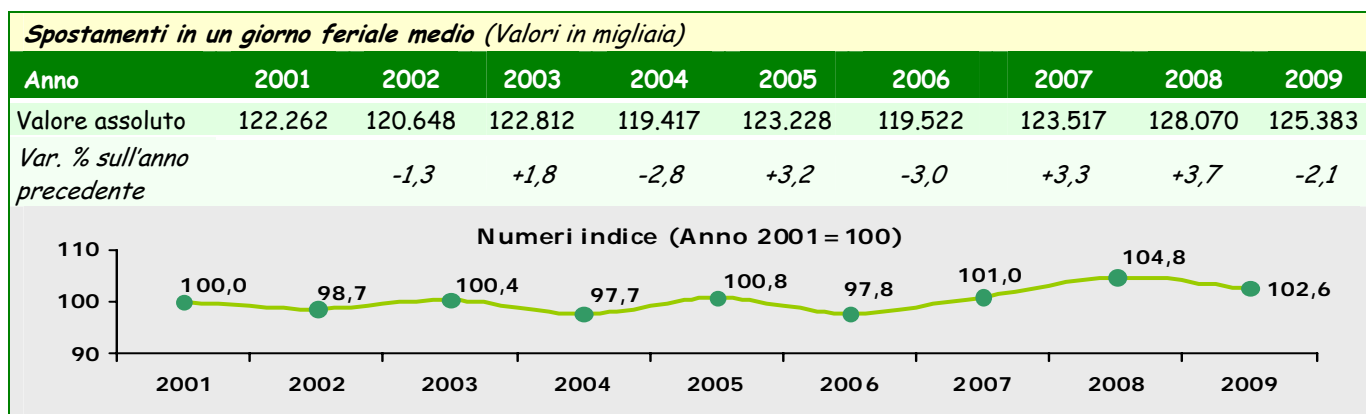
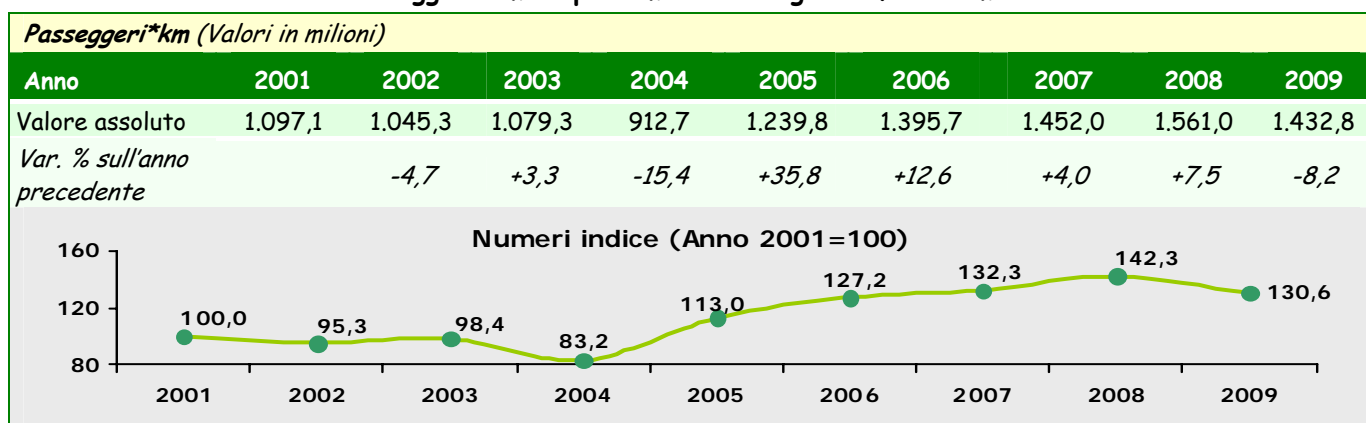
Non solo la mobilità collettiva perde quote di mercato, lo *share* modale scende al 10,5% nel 2009 (-1,8% rispetto al 2008), ma diminuiscono decisamente anche gli spostamenti in termini assoluti (-12,2%). Ciò nonostante, come per la mobilità in generale, anche per gli spostamenti con i mezzi pubblici la seconda parte dell'anno lascia intravedere qualche timido segnale di ripresa: nel primo semestre la diminuzione dei viaggi risultava pari a ben -18,7%.

Le difficoltà del settore si manifestano anche considerando le propensioni all'utilizzo: diminuisce la quota di coloro che pensano di aumentarne l'uso (dal 41,8% del 2008 al 40,5% del 2009) e diminuisce, ma di poco, anche l'insieme degli intervistati che ipotizza di diminuirne l'uso (dal 5,2% al 5,1%), determinando un saldo che pur

rimanendo nettamente positivo (+35,4%) appare in contrazione (-1,2%).

Eppure i dati sul livello di soddisfazione relativo ai vari mezzi di trasporto sembrano indicare per il 2009 una tenuta del gradimento del trasporto pubblico. Infatti, ad eccezione del treno locale, il cui punteggio medio di soddisfazione scende dal 6,54 del 2008 al 5,94 del 2009 (all'interno di una scala che va da 1 a 10), si ha la seguente situazione: gli autobus +0,06 (nel 2009 raccolgono un voto pari a 6,15), la metro +0,09 (7,41), gli autobus extraurbani +0,1 (6,73), il treno a lunga percorrenza +0,59 (6,65), vale a dire la maggiore crescita tra tutte le tipologie di mezzo. Per quanto riguarda, infine, il livello di gradimento dei mezzi privati, occorre segnalare come anche nel 2009 è la moto il veicolo a cui si associa il voto più alto, vale a dire l'8,30, anche se rispetto al 2008 subisce una leggera contrazione (-0,1), al contrario dell'auto che riesce a far crescere il proprio già elevato consenso dal 7,87 al 7,94.

**Passeggeri\*km e spostamenti in un giorno feriale medio**



Anno		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Piedi o bici	Valore assoluto	32.842	32.376	31.600	31.082	29.991	26.238	25.348	26.956	26.281
	Var. % anno prec.		-1,4	-2,4	-1,6	-3,5	-12,5	-3,4	+6,3	-2,5
Moto, scooter, ciclomotore	Valore assoluto	6.999	5.397	6.286	6.436	5.798	4.937	5.498	5.787	5.396
	Var. % anno prec.		-22,9	+16,5	+2,4	-9,9	-14,8	+11,4	+5,3	-6,8
Mezzi privati (auto)	Valore assoluto	70.916	70.322	72.814	69.802	75.884	77.581	80.808	82.264	82.232
	Var. % anno prec.		-0,8	+3,5	-4,1	+8,7	+2,2	+4,2	+1,8	0,0
Mezzi pubblici	Valore assoluto	11.505	12.552	12.112	12.097	11.556	10.765	11.863	13.064	11.474
	Var. % anno prec.		+9,1	-3,5	-0,1	-4,5	-6,8	+10,2	+10,1	-12,2

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

## I "Fondamentali" della mobilità - Gli individui

### 1. Popolazione mobile

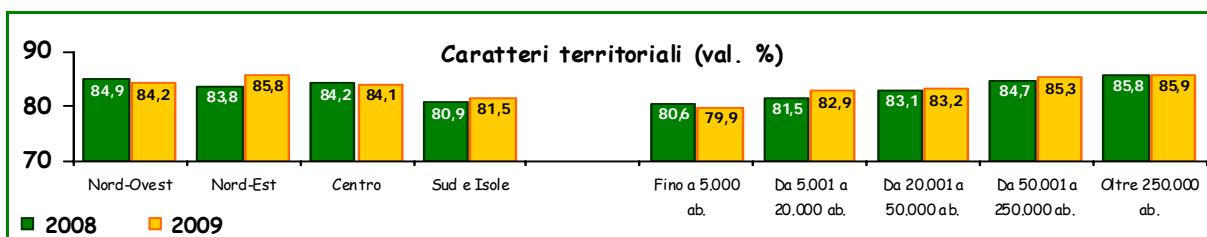
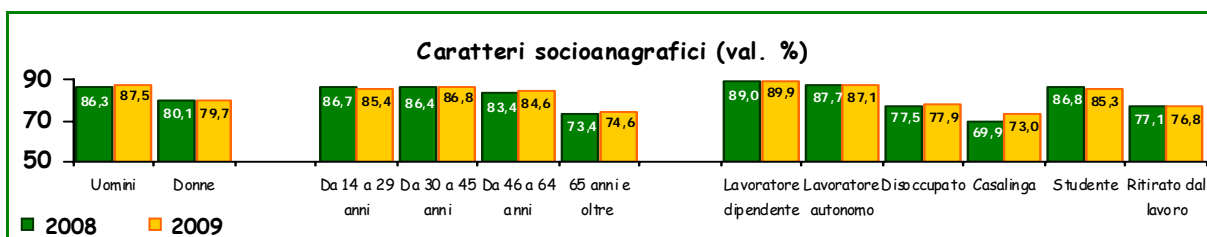
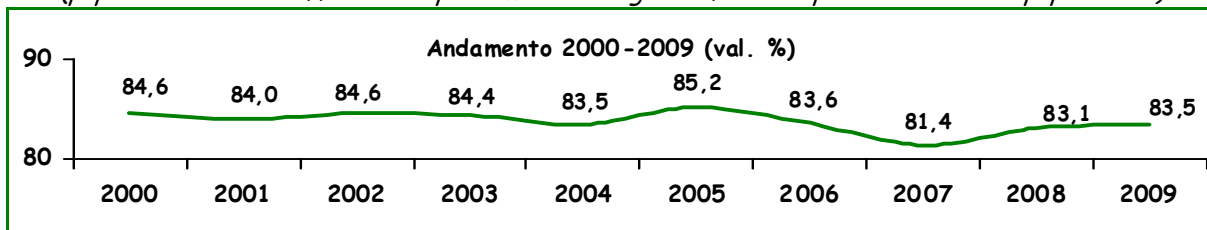
Prosegue anche nel 2009 la crescita della percentuale di persone che ha effettuato almeno uno spostamento in un giorno feriale tipo. Nello specifico si registra un +0,4% che porta il dato complessivo 2009 all'83,5%, vale a dire ad un valore molto simile a quello registrato nel 2006, ma ancora lontano dal valore massimo del 2005 (allora l'indice di "popolazione mobile" raggiunse l'85,2%).

Classificando il campione in relazione alle caratteristiche socio-anagrafiche del campione stesso, emergono alcune eccezioni rispetto alle dinamiche medie generali. In particolare, si fa riferimento alle donne (-0,4% e 79,7% nel 2009), ai più giovani (-1,3% e 85,4%), ai lavoratori autonomi (-0,6% e 87,1%) e, infine, agli studenti (-1,5% e 85,3%). Negli altri sottoinsiemi si osserva sempre una crescita del dato, che raggiunge il +3,1% nel caso delle casalinghe, vale a dire tra coloro che in assoluto meno si spostano (nel 2009 sono il 73%).

Alcune eccezioni si possono riscontrare anche nella distinzione del campione per caratteri territoriali. È il caso del Nord Ovest, dove la percentuale di popolazione mobile nel 2009 si ferma all'84,2% (-0,7% nel confronto 2008-2009), e del Centro (84,1% e -0,1%) nella ripartizione per area del Paese per macroaree, nonché dei centri con una popolazione non superiore a 5mila abitanti (79,9% e -0,7%) nella ripartizione per ampiezza demografica delle città di residenza.

#### Popolazione mobile

(popolazione che ha effettuato spostamenti in un giorno feriale tipo sul totale della popolazione)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

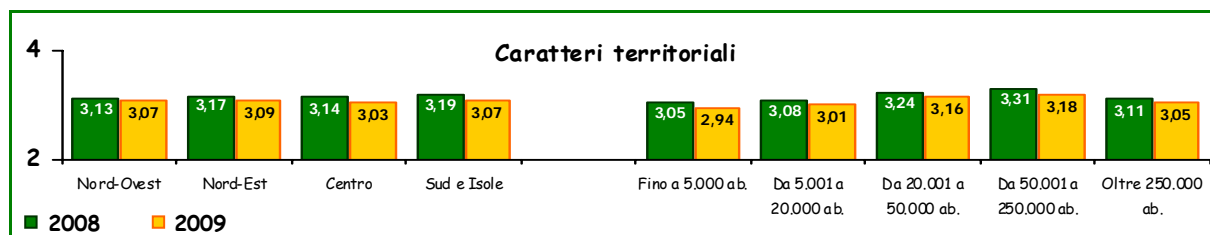
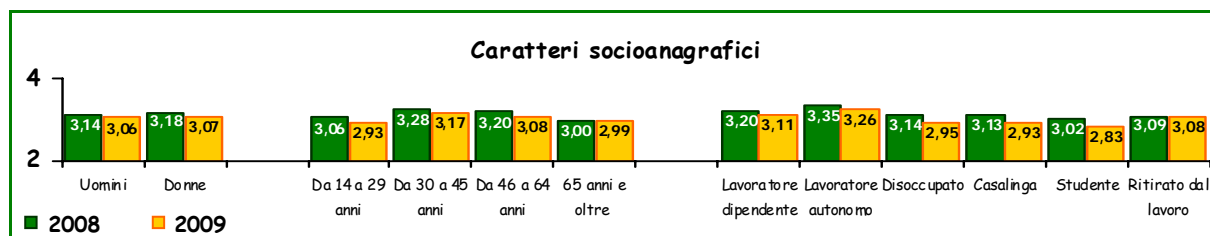
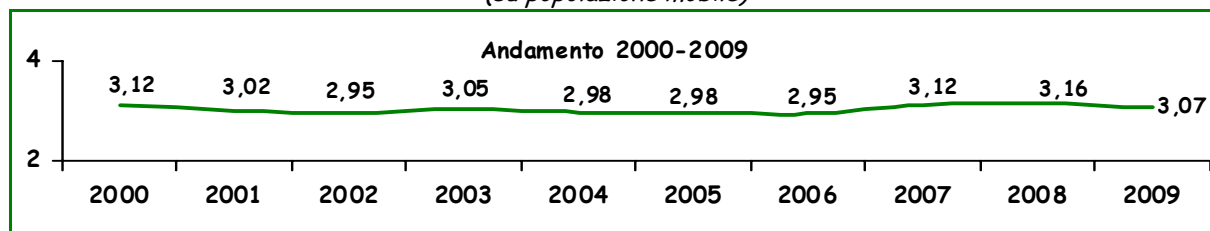
## 2. Numero medio di spostamenti giornaliero pro capite

Nel 2009 si interrompe la crescita del numero medio di spostamenti giornaliero pro capite iniziata nel 2007. Infatti, l'indicatore dopo aver raggiunto nel 2008 il valore massimo (ben 3,16) da quando sono iniziate le rilevazioni dell'Osservatorio "Audimob", registra una contrazione pari a 0,09, che abbassa il numero medio di viaggi nel 2009 a 3,07.

Principale elemento di interesse che emerge dalle diverse classificazioni del campione è la mancanza di eccezioni rispetto alla dinamica media generale. In tutti i casi si registra una diminuzione del dato. Ciò nonostante, appare utile evidenziare come siano le donne più degli uomini ad aver diminuito il numero medio di viaggi in un giorno (rispettivamente -0,09 e -0,08), i più giovani (-0,13) rispetto alle altre classi d'età, le casalinghe e gli studenti (circa 0,2) rispetto alle altre categorie professionali.

Inoltre, nel considerare i caratteri territoriali emerge il deciso abbassamento dell'indice nel Centro Italia (da 3,14 a 3,03) e, soprattutto, nel Sud e nelle Isole (da 3,19 a 3,07), mentre nel Nord del Paese si registrano variazioni che variano da -0,04 (Nord Ovest) a -0,08 (Nord Est). Nelle grandi città il numero medio di spostamenti nel 2009 continua a mantenersi sopra la soglia dei 3 viaggi al giorno, al contrario di quanto accade nelle piccole città, caratterizzate non solo da un calo del dato nel confronto temporale (-0,11) ma appunto anche da un valore complessivo 2009 inferiore a 3 (2,94 per l'esattezza).

Numero medio di spostamenti giornaliero pro capite  
(su popolazione mobile)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

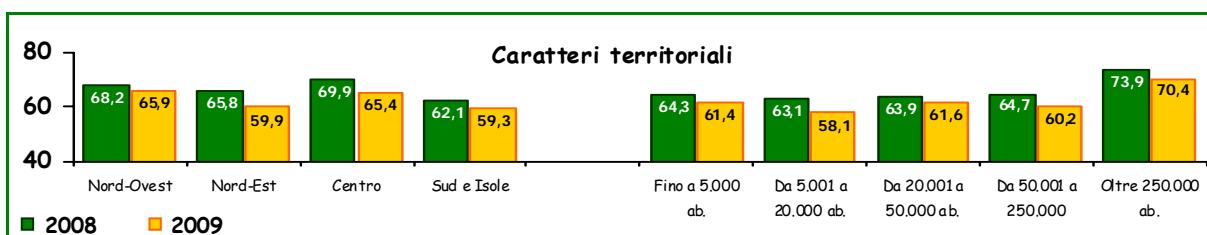
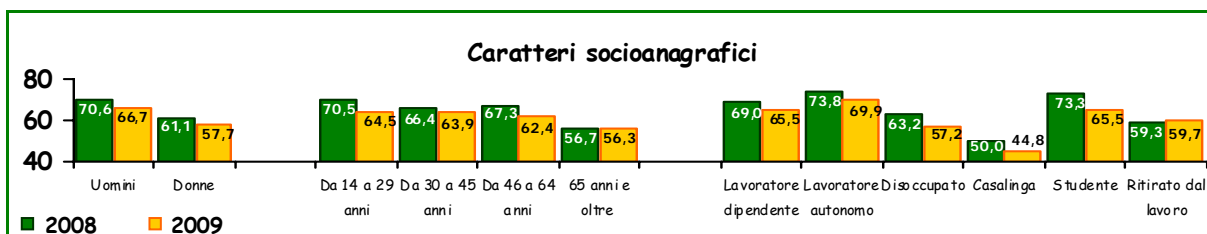
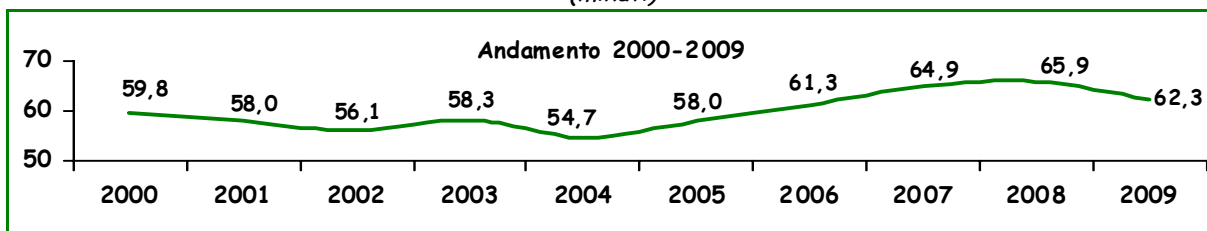
### 3. Tempo medio in mobilità giornaliero pro capite

Non sfugge alla generale diminuzione dei consumi di mobilità il tempo medio dedicato agli spostamenti, che nel confronto 2008-2009 diminuisce di oltre 3 minuti, pur restando abbondantemente sopra l'ora. In altri termini, nel 2009 ogni individuo che si sposta dedica nell'arco di una giornata alla mobilità 62,3 minuti.

Nel caso degli uomini la riduzione del tempo speso in mobilità raggiunge i 4 minuti (da 70,6 minuti del 2008 a 66,7 minuti del 2009), valore tuttavia inferiore a quello registrato per coloro che possiedono un'età compresa tra 46 e 64 anni (-4,8 minuti), nonché per i più giovani (ben -6 minuti). Nel valutare poi la condizione professionale emergono diversi elementi di interesse: si ha l'unico caso di crescita dell'indicatore (tra i pensionati si osserva un incremento pari a 0,4 minuti), una decisa riduzione del dato tra gli studenti (-7,8 minuti), nonché l'abbassamento sotto la soglia dell'ora tra i disoccupati.

Nessuna eccezione alle dinamiche medie generali si registra invece nel valutare i caratteri territoriali del campione. Nel Nord Est del Paese si nota la diminuzione più rilevante, vale a dire -5,9 minuti, che porta il dato totale 2009 sotto la soglia dei 60 minuti (59,9 per la precisione). Spostando, infine, l'attenzione sulle dimensioni delle città di residenza degli intervistati, si evince come nelle grandi città i minuti in meno dedicati agli spostamenti sono 3,5, il che porta il dato totale 2009 a 70,4 minuti.

Tempo medio in mobilità giornaliero pro capite  
(minuti)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

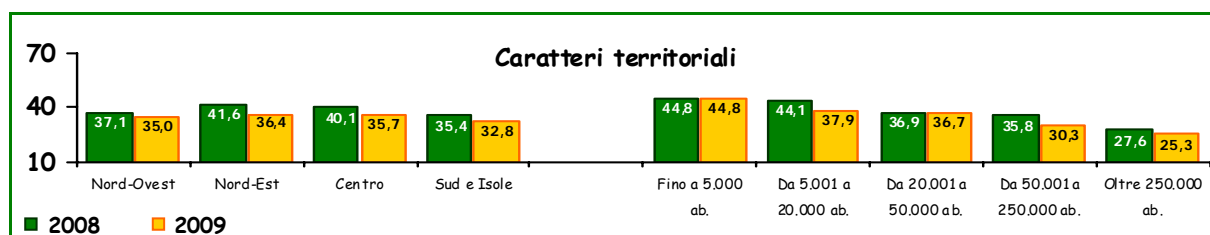
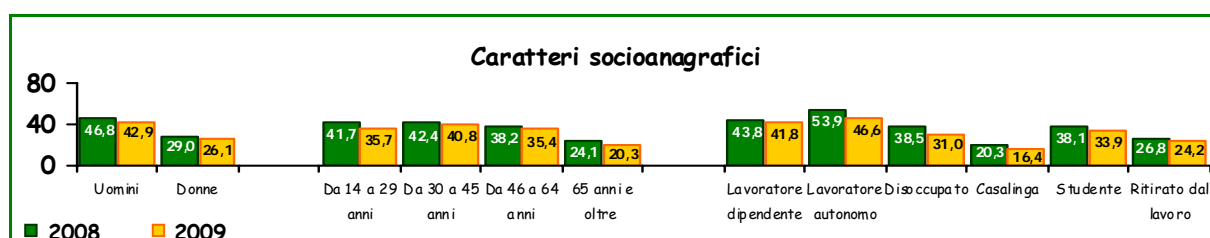
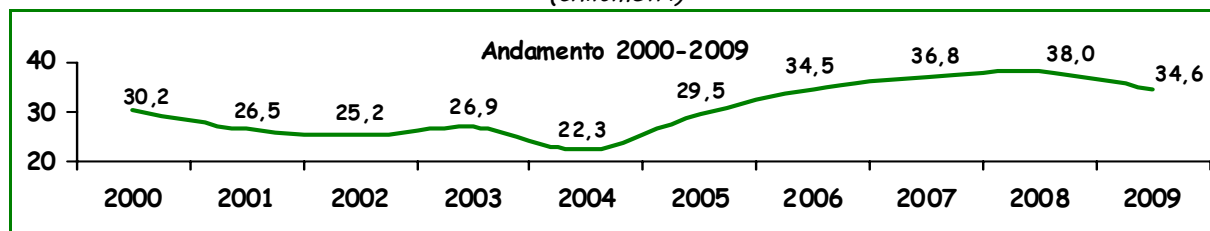
#### 4. Distanza media giornaliera percorsa pro capite

Nel 2008 l'indicatore relativo alla distanza media giornaliera percorsa da chi decide di effettuare spostamenti aveva raggiunto il suo valore massimo (ben 38 km) da quando sono iniziate le rilevazioni dell'Osservatorio "Audimob"; nel 2009 questo stesso indicatore conosce una decisa diminuzione (-3,4 km), attestandosi su poco meno di 35 km, vale a dire su di un valore non molto distante da quello registrato nel 2006.

Tra gli uomini il calo della distanza media percorsa è pari a -3,9 km (46,8 km nel 2009), circa 1 km in più rispetto a quanto registrato per le donne (42,9 km). Nel considerare le diverse classi d'età la riduzione più importante si osserva tra i più giovani (-6 km), seguiti dai più anziani (-3,8 km). Per quanto riguarda la condizione professionale, emergono i disoccupati e gli occupati in conto proprio, entrambi con un calo superiore ai 6 km.

In relazione alle diverse aree del Paese, non si registrano eccezioni rispetto alle dinamica media nazionale. In tutte le aree l'indicatore arretra, in particolare nel Nord Est (-5,2 km e 36,4 km nel 2009) e nel Centro Italia (-4,4 km e 32,8 km). Conclusioni sostanzialmente simili si possono trarre guardando alla dimensione anagrafica delle città di residenza degli intervistati: ad eccezione dei centri di più piccoli, dove l'indicatore tra il 2008 ed il 2009 non subisce alcuna variazione attestandosi sempre sui 44,8 km, in tutti gli altri casi si evince un calo che raggiunge il suo valore più alto in corrispondenza dall'item "da 5.001 a 20.000 abitanti" (-6,2 km).

Distanza media giornaliera percorsa pro capite  
(chilometri)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

## Gli "Stili" di mobilità - Gli spostamenti

### 5. Motivazioni della mobilità

Nel confronto 2008-2009 si assiste ad una crescita della percentuale di spostamenti legati al lavoro, circa l'1% (30,9% del totale 2009), in buona parte a svantaggio dei viaggi per studio, -0,6% (4,4%), determinando quindi una sorta di compensazione interna ai c.d. spostamenti sistematici. In realtà si registrano dinamiche negative anche considerando i viaggi per la gestione familiare e per il tempo libero (rispettivamente -0,1% e -0,2%); questi ultimi, inoltre, anche nel 2009 rappresentano la fetta più rilevante, 32,5% del totale degli spostamenti, seguiti dai viaggi per le faccende familiari (32,2%).

Il tempo libero, come detto, nel 2009 riesce a raccogliere una quota meno importate rispetto al 2008, ma ciò non è sempre vero in relazione ai vari sottoinsiemi del campione. Infatti, osservando gli intervistati per classi d'età si nota la crescita nel caso di coloro che possiedono un'età compresa tra 30 e 45 anni, dal 22,4% al 23,9%, e dei più anziani, dal 42,9% al 44,3%. Inoltre, facendo specifico riferimento alle circoscrizioni territoriali, emerge l'aumento, seppur modesto, della percentuale nel Nord-Ovest del Paese (dal 31,1% al 31,3%).

Passando alla motivazione lavoro, non sempre si registra una crescita della quota totale degli spostamenti, in particolare nelle città con una popolazione compresa tra 20mila e 50mila abitanti. Al contrario il dato segna un significativo incremento nelle grandi città: dal 26,2% al 28,4%.

**Motivazioni della mobilità**  
(spostamenti per luogo di destinazione - Valore percentuale)

		Lavoro		Studio		Gestione familiare		Tempo libero		Totale
		2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	
<b>Totale</b>		29,9	30,9	5,0	4,4	32,3	32,2	32,7	32,5	100,0
Sesso	Maschio	37,0	38,1	5,1	4,6	24,8	24,7	33,1	32,6	100,0
	Femmina	23,0	23,6	4,9	4,2	39,8	39,8	32,4	32,4	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	20,3	21,5	20,9	20,4	15,8	16,0	43,0	42,1	100,0
	Da 30 a 45 anni	43,3	43,6	1,1	1,2	33,2	31,3	22,4	23,9	100,0
	Da 46 a 64 anni	33,5	34,4	0,4	0,5	34,4	34,9	31,7	30,2	100,0
	65 anni e oltre	7,3	8,2	0,3	0,2	49,6	47,3	42,9	44,3	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	52,0	52,4	0,8	0,7	24,1	23,6	23,0	23,3	100,0
	Occupato in conto proprio	55,9	56,0	0,7	0,7	22,6	23,1	20,8	20,2	100,0
	Disoccupato	7,0	8,4	3,4	3,2	41,3	41,5	48,2	46,9	100,0
	Casalinga	1,8	2,2	0,6	1,4	63,2	60,4	34,4	35,9	100,0
	Studente	4,1	4,4	33,6	34,6	13,7	13,8	48,5	47,1	100,0
	Ritirato dal lavoro	3,1	3,0	0,4	0,3	50,2	49,4	46,3	47,4	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	30,8	31,9	5,0	4,1	33,1	32,7	31,1	31,3	100,0
	Nord-Est	32,6	33,7	4,4	4,1	30,7	30,2	32,3	32,1	100,0
	Centro	30,6	31,8	5,1	4,1	32,1	33,0	32,2	31,2	100,0
	Sud e Isole	27,4	28,1	5,3	4,9	32,7	32,7	34,5	34,3	100,0
Ampiezza demografica nelle città di	Fino a 5.000 ab.	31,6	33,1	5,1	4,3	31,6	31,1	31,7	31,6	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	31,7	32,2	5,7	4,3	30,6	31,7	32,1	31,8	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	30,8	30,5	4,9	4,6	31,8	31,6	32,5	33,3	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	29,5	30,5	4,2	4,2	32,8	32,0	33,5	33,3	100,0
	Oltre 250.000 ab.	26,2	28,4	5,2	4,5	34,9	34,5	33,7	32,7	100,0

Fonte: indagini Isfort, Audimob della mobilità 2009

**6. Mezzi di trasporto utilizzati**

Il 2009 è stato un anno particolarmente difficile per l'economia, per la mobilità in generale e per il trasporto pubblico locale nello specifico. Infatti, nella distribuzione degli spostamenti tra i diversi mezzi motorizzati si registra una decisa crescita dei viaggi in auto rispetto al 2008 (+2,2% e 84,2% del totale 2009), una modesta contrazione di quelli in moto/ciclomotore (-0,4% e 5,3%) e, per l'appunto, un significativo rallentamento degli spostamenti con i mezzi pubblici (-1,8% e 10,5%), il tutto all'interno di un contesto contraddistinto da una contrazione dei viaggi a piedi o in bici (dal 21% del 2008 al 20,6% del 2009).

Il trasporto pubblico perde quote di mercato in quasi tutte le categorie in cui è classificato il campione; l'unica eccezione si riscontra in corrispondenza dei lavoratori autonomi (+1,2% e 7,5% nel 2009). Particolarmente significativi sono le contrazioni del dato tra i più giovani (-2,9% e 18,8%), i più anziani (-3,2% e 13,1%), i disoccupati (-2,8% e 7,6%), tra coloro che vivono nel Nord Ovest del Paese (-2,6% e 14,4%) e, in generale, nelle grandi città (-2,9% e 24,7%), vale a dire in buon parte di quelle categorie e/o aree dove il mezzo pubblico ha da sempre assunto un ruolo importante.

Al contrario, come già detto, i mezzi privati riescono nel 2009, probabilmente anche grazie al parziale rientro del fenomeno del caro-carburante, a conquistare quote significative di mercato; nelle grandi città, ad esempio, la crescita supera i 4 punti percentuali, portando il dato generale 2009 al 65,3%.

**Mezzi di trasporto**  
(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		
<b>Totale</b>	21,0	20,6	79,0	79,4	5,7	5,3	82,0	84,2	12,3	10,5	100,0	
Sesso	Maschio	17,8	17,8	82,2	82,2	8,1	7,9	80,8	82,1	11,1	10,0	100,0
	Femmina	24,3	23,6	75,7	76,4	3,0	2,3	83,3	86,5	13,7	11,1	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	14,4	15,2	85,6	84,8	10,2	9,7	68,2	71,5	21,7	18,8	100,0
	Da 30 a 45 anni	14,3	13,9	85,7	86,1	5,5	5,0	87,6	88,5	6,9	6,5	100,0
	Da 46 a 64 anni	23,5	21,6	76,5	78,4	4,0	4,0	86,0	87,0	10,0	9,0	100,0
	65 anni e oltre	39,6	38,3	60,4	61,7	1,6	2,4	82,1	84,5	16,3	13,1	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	13,6	14,0	86,4	86,0	5,2	5,5	85,5	86,5	9,2	8,0	100,0
	Occupato in conto proprio	13,5	13,4	86,5	86,6	6,6	4,6	87,1	88,0	6,3	7,5	100,0
	Disoccupato	25,3	19,4	74,7	80,6	7,1	4,6	82,5	87,9	10,4	7,6	100,0
	Casalinga	33,4	31,4	66,6	68,6	1,0	1,1	90,7	92,6	8,3	6,3	100,0
	Studente	17,0	18,2	83,0	81,8	12,5	12,8	56,8	59,1	30,7	28,1	100,0
	Ritirato dal lavoro	36,7	35,1	63,3	64,9	2,7	2,8	84,1	85,6	13,2	11,7	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	23,1	23,1	76,9	76,9	4,4	4,8	78,7	80,8	17,0	14,4	100,0
	Nord-Est	23,0	22,0	77,0	78,0	5,4	4,3	83,7	85,8	11,0	9,9	100,0
	Centro	16,9	18,2	83,1	81,8	7,9	7,1	78,5	81,4	13,6	11,6	100,0
	Sud e Isole	20,7	19,5	79,3	80,5	5,5	5,1	85,7	87,1	8,9	7,7	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	15,3	15,6	84,7	84,4	1,9	3,2	89,1	89,6	9,0	7,3	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	17,0	16,2	83,0	83,8	3,7	3,6	87,0	89,3	9,3	7,1	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	19,0	20,8	81,0	79,2	4,6	4,0	87,4	89,7	8,1	6,3	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	24,6	22,0	75,4	78,0	7,4	5,8	83,0	86,2	9,6	8,1	100,0
	Oltre 250.000 ab.	28,4	28,2	71,6	71,8	11,3	10,0	61,1	65,3	27,6	24,7	100,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

### 7. Il raggio della mobilità

Nel confronto tra i dati 2008 e quelli 2009 relativi alle distanze medie degli spostamenti, emerge la crescita della quota dei viaggi che si esauriscono entro i 5 km, anche se, in termini percentuali, l'aumento appare tutt'altro che significativo (dal 53,1% al 53,7%). Il peso degli spostamenti locali (tra i 6 e i 10 km), così come quelli di lunga distanza (oltre i 50 km), si presentano invece in diminuzione: rispettivamente -0,3% (19,9% del totale 2009) e -0,4% (2,8% sempre nel 2009).

I viaggi di prossimità (entro i 2 km) rappresentano anche nel 2009 la quota più rilevante, raggiungendo il 31,6% del totale, ed appaiono in leggera crescita rispetto al 2008 (+0,2%). Questa ultima affermazione, tuttavia, non appare sempre vera nel distinguere il campione per caratteri socio-anagrafici e territoriali. Infatti, nel caso dei più anziani si registra una contrazione del dato pari a -0,8% (48,5% del totale degli spostamenti nel 2009), così come nel Nord Ovest e nel Nord Est del Paese (rispettivamente -0,6% e -0,3%).

Con un peso del 23,5% sul totale nel 2009 gli spostamenti di media distanza (tra gli 11 e 50 km) sono sostanzialmente stabili. In alcuni casi però si notano variazioni percentuali superiori al punto e mezzo: tra i lavoratori autonomi (+2,6% e 30,6% del totale 2009), i disoccupati (+2,8% e 22,3%), gli studenti (-1,5% e 26,8%) e coloro che vivono nel Nord Est (-1,6% e 24,6%).

**Raggio della mobilità**  
(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		
<b>Totale</b>	31,4	31,6	21,7	22,1	20,2	19,9	23,4	23,5	3,2	2,8	100,0	
Sesso	Maschio	25,0	25,4	21,2	21,7	21,4	20,7	28,0	28,0	4,4	4,1	100,0
	Femmina	37,9	38,0	22,3	22,5	19,0	19,1	18,9	18,9	1,9	1,5	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	23,4	24,6	19,9	22,4	23,7	21,9	29,7	28,4	3,2	2,7	100,0
	Da 30 a 45 anni	27,0	26,1	22,0	21,3	21,3	22,0	26,4	27,3	3,3	3,3	100,0
	Da 46 a 64 anni	32,5	32,7	22,8	22,9	19,9	19,3	21,2	21,9	3,6	3,3	100,0
	65 anni e oltre	49,7	48,5	21,7	22,1	13,9	14,6	12,9	13,5	1,9	1,3	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	23,3	23,8	22,2	21,7	22,2	22,8	28,7	28,2	3,6	3,5	100,0
	Occupato in conto proprio	24,9	24,9	20,5	20,5	20,9	19,6	28,1	30,6	5,7	4,3	100,0
	Disoccupato	35,7	32,6	20,4	22,6	22,7	20,2	19,5	22,3	1,7	2,2	100,0
	Casalinga	50,9	52,0	21,2	21,5	15,9	15,2	10,8	10,6	1,3	,8	100,0
	Studente	25,8	25,9	19,9	23,0	23,0	21,4	28,3	26,8	3,0	2,8	100,0
Ritirato dal lavoro	45,1	44,4	22,9	23,6	15,7	15,6	14,2	14,7	2,1	1,7	100,0	
Area del Paese	Nord-Ovest	31,4	30,8	21,8	21,4	21,1	21,1	22,7	23,7	3,1	3,0	100,0
	Nord-Est	28,1	27,8	21,9	23,2	20,6	21,7	26,2	24,6	3,2	2,7	100,0
	Centro	27,4	28,1	22,8	22,5	21,7	21,9	24,9	24,6	3,2	2,8	100,0
	Sud e Isole	35,5	36,3	21,0	21,8	18,6	17,0	21,7	22,2	3,2	2,7	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	24,7	25,0	16,5	15,4	20,3	20,1	34,7	35,4	3,8	4,1	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	27,9	28,8	18,0	19,5	20,8	20,0	29,8	28,8	3,6	2,9	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	32,7	34,5	23,5	23,3	19,5	17,7	20,8	20,8	3,4	3,6	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	35,0	32,8	26,3	27,9	19,0	19,4	16,6	17,5	3,2	2,4	100,0
	Oltre 250.000 ab.	36,3	36,7	24,0	23,6	21,5	21,8	16,3	16,3	1,9	1,5	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**

Nella ripartizione degli spostamenti all'interno delle diverse fasce orarie, si nota che nel confronto tra il 2008 ed il 2009 la quota di viaggi realizzati nella prima parte della giornata (entro le 14) tende ad aumentare, raggiungendo il 53,8% (+1,5%), a discapito della percentuale di spostamenti effettuati la sera (-0,7%) e nel pomeriggio (-0,8%). Questi ultimi, inoltre, rappresentano, anche nel 2009, la maggioranza relativa con un valore pari a 38,7%.

Nelle primissime ore del mattino, ovvero quelle comprese tra le 6 e le 9, si concentrano quasi il 22% del totale dei viaggi, in crescita rispetto al 2008 (+0,9%). Tale aumento si riscontra anche in buona parte delle sottoclassi con cui è possibile scomporre il campione; ad esempio nel caso dei lavoratori autonomi (+1,4% e 23,5% del totale 2009), di coloro che vivono del Nord Est del Paese (+1,5% e 23,2%) e nelle città con una popolazione superiore a 250mila abitanti (+1,3% e 20,9%).

Come già detto, la fetta di spostamenti compiuti nel pomeriggio tende a ridursi nel confronto 2008-2009. Ciò è vero anche se si classifica il campione in relazione dei caratteri socio-anagrafici o territoriali, fatte salve tre sole eccezioni: tra gli occupati in conto proprio (+0,2% e 38,3%), i disoccupati (+0,1% e 39%) e chi risiede nel Sud o nelle Isole (0,1% e 37,2%). Significative sono invece le contrazioni registrate in corrispondenza dei più anziani (-1,3% e 34%), delle casalinghe (-2,1% e 32,4%), dei pensionati (-1,9% e 34,2%) e di coloro che abitano nel Nord Est (-1,7% e 38,4%).

**Diagramma orario della mobilità**  
(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	
<b>Totale</b>		20,9	21,8	31,4	32,0	39,5	38,7	8,2	7,5	100,0
Sesso	Maschio	21,9	23,3	28,8	28,8	39,7	38,9	9,6	8,9	100,0
	Femmina	19,9	20,4	34,1	35,2	39,4	38,5	6,7	5,9	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	19,7	20,3	26,0	26,2	40,8	40,6	13,5	12,9	100,0
	Da 30 a 45 anni	24,2	24,8	27,0	27,7	40,7	39,7	8,1	7,8	100,0
	Da 46 a 64 anni	21,2	22,8	32,7	32,3	39,5	39,1	6,6	5,9	100,0
	65 anni e oltre	14,9	15,8	45,6	46,4	35,3	34,0	4,1	3,8	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	24,8	26,0	23,4	23,1	42,8	42,5	8,9	8,4	100,0
	Occupato in conto proprio	22,1	23,5	30,0	29,6	38,1	38,3	9,8	8,6	100,0
	Disoccupato	15,5	15,9	35,2	37,0	38,9	39,0	10,3	8,0	100,0
	Casalinga	17,9	17,8	44,2	46,5	34,5	32,4	3,4	3,3	100,0
	Studente	19,7	20,1	26,7	27,6	39,8	39,4	13,8	12,9	100,0
	Ritirato dal lavoro	15,1	16,4	44,5	45,5	36,1	34,2	4,3	3,9	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	21,8	22,5	30,0	30,6	41,2	40,1	7,0	6,8	100,0
	Nord-Est	21,7	23,2	30,3	31,5	40,1	38,4	7,9	6,9	100,0
	Centro	20,7	21,2	30,9	32,0	41,0	40,2	7,4	6,6	100,0
	Sud e Isole	19,8	21,0	33,4	33,2	37,1	37,2	9,6	8,7	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	21,8	22,6	30,5	31,6	39,2	38,6	8,5	7,1	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	21,8	23,0	30,0	30,7	39,5	38,4	8,7	7,8	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	21,2	21,7	31,2	31,7	39,1	38,6	8,5	8,0	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	20,0	20,9	32,5	32,6	39,2	38,4	8,2	8,1	100,0
	Oltre 250.000 ab.	19,6	20,9	32,9	33,2	40,6	39,6	6,9	6,3	100,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

### 9. Frequenza della mobilità

In crescita gli spostamenti sistematici, vale a dire quelli che gli italiani dichiarano di effettuare 3/4 giorni la settimana, o perfino tutti i giorni. Nello specifico, tra il 2008 ed il 2009 l'incremento del valore tende a concentrarsi tra i viaggi effettuati tutti i giorni (+1,5%), i quali anche nel 2009 rappresentano, con il 47,3% del totale, la maggioranza relativa. Seguono gli spostamenti compiuti con una frequenza inferiore a 3 giorni la settimana con un valore pari a 38,1%, in diminuzione, nel confronto temporale, dell'1,9%.

Nel considerare le diverse possibili classificazioni del campione e analizzando i soli viaggi con cadenza giornaliera, emergono, in termini di crescita del dato, alcune tipologie socio-anagrafiche, tra cui i maschi (+1,9% e 50,2% del totale 2009), le persone con più di 65 anni (+2,9% e 35,3%) e le casalinghe (+3,2% e 37,7%), mentre il dato subisce una significativa contrazione in corrispondenza dei disoccupati (-2,3% e 32,1%). Circa gli aspetti territoriali, si nota, in primo luogo, come il dato tende ad aumentare sia nelle varie circoscrizioni, sia nelle varie città distinte per ampiezza demografica e, in secondo luogo, come il dato raggiunge i livelli massimi di crescita nel Sud e nelle Isole (+2,4% e 47,7%) e nei centri con una popolazione compresa tra 50mila e 250mila abitanti (+2,5% e 46,7%).

Tra gli spostamenti meno frequenti, come già detto in diminuzione nel dato medio nazionale, occorre segnalare la presenza di una sola eccezione: +2% tra i disoccupati (52,1%).

**Frequenza della mobilità**  
(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	
<b>Totale</b>		45,8	47,3	14,2	14,6	40,0	38,1	100,0
Sesso	Maschio	48,3	50,2	13,6	14,6	38,0	35,2	100,0
	Femmina	43,3	44,2	14,8	14,7	42,0	41,1	100,0
Età	Da 14 a 29 anni	47,6	48,1	16,3	18,2	36,1	33,7	100,0
	Da 30 a 45 anni	52,3	54,1	11,9	12,0	35,8	33,8	100,0
	Da 46 a 64 anni	44,4	45,8	13,9	13,9	41,7	40,3	100,0
	65 anni e oltre	32,4	35,3	16,7	17,2	50,9	47,6	100,0
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	56,6	58,5	10,7	10,9	32,7	30,5	100,0
	Occupato in conto proprio	47,4	49,0	12,8	13,1	39,9	37,9	100,0
	Disoccupato	34,3	32,1	15,6	15,9	50,1	52,1	100,0
	Casalinga	34,4	37,7	17,4	16,8	48,2	45,6	100,0
	Studente	45,2	44,8	18,8	21,8	36,1	33,4	100,0
	Ritirato dal lavoro	30,9	32,4	17,3	17,9	51,8	49,7	100,0
Area del Paese	Nord-Ovest	46,1	46,4	12,4	13,3	41,5	40,4	100,0
	Nord-Est	46,6	48,2	12,2	13,4	41,2	38,4	100,0
	Centro	45,3	46,7	15,1	15,6	39,6	37,7	100,0
	Sud e Isole	45,4	47,7	16,2	15,7	38,4	36,6	100,0
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	48,2	48,6	13,7	14,8	38,1	36,7	100,0
	Da 5.001 a 20.000 ab.	48,5	49,1	13,3	13,9	38,2	37,0	100,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	47,0	49,2	14,4	13,7	38,6	37,0	100,0
	Da 50.001 a 250.000 ab.	44,2	46,7	14,8	15,8	41,0	37,5	100,0
	Oltre 250.000 ab.	41,2	43,2	15,0	14,8	43,8	42,0	100,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

## La "qualità" e le "propensioni" della mobilità

### 10. La soddisfazione per i mezzi di trasporto

Il trasporto pubblico perde quote di mercato, eppure i livelli di soddisfazione espressi segnalano un generale miglioramento tra il 2008 ed il 2009. Infatti, ad eccezione del treno locale il cui livello di gradimento scende dal 6,54 del 2008 al 5,94 del 2009 (all'interno di una scala che va da 1 - voto minimo - a 10 - voto massimo), si ha la seguente situazione: gli autobus +0,06 (nel 2009 raccolgono un voto pari a 6,15), la metro +0,09 (7,41), gli autobus extraurbani +0,1 (6,73), il treno a lunga percorrenza +0,59 (6,65), vale a dire la maggiore crescita tra tutte le tipologie di mezzo. Inoltre, considerando che la bicicletta, la moto (entrambi in diminuzione nel confronto temporale ma il voto rimane sempre sopra l'8) e l'auto (in crescita dello 0,07) presentano un voto nettamente superiore al sei, il treno locale è l'unico mezzo ad attestarsi sotto la sufficienza.

Il treno locale, tuttavia, riesce a raggiungere la sufficienza sia nel Nord Est del Paese (6,27), sia nel Centro (6,12), nonché nelle città con un numero di abitati superiori a 250mila abitanti (6,25). Anche per i pensionati il livello di soddisfazione per il treno locale è superiore alla sufficienza (6,24 per l'esattezza).

La moto anche nel 2009 è il mezzo di trasporto che raccoglie il voto più alto, vale a dire l'8,3, anche se rispetto al 2008 subisce una leggera contrazione (-0,1), al contrario dell'auto che riesce a far crescere il proprio consenso dal 7,87 al 7,94.

**La soddisfazione per i mezzi di trasporto - Anno 2009**  
(Valori medi - Voto da 1 a 10)

		Bicicletta	Moto	Auto	Autobus, tram	Metro	Autobus extraurbano	Treno locale	Treno a lunga percorrenza
<b>Totale</b>		8,25	8,30	7,94	6,15	7,41	6,73	5,94	6,65
Sesso	Maschio	8,15	8,35	7,67	6,16	7,36	6,67	5,99	6,72
	Femmina	8,38	8,19	8,19	6,14	7,45	6,78	5,89	6,57
Età	Da 14 a 29 anni	7,91	8,04	7,83	5,81	6,89	6,32	5,78	6,56
	Da 30 a 45 anni	8,26	8,48	8,02	6,15	7,39	6,76	5,91	6,56
	Da 46 a 64 anni	8,37	8,46	7,91	6,04	7,59	6,82	5,97	6,66
	65 anni e oltre	8,48	8,32	7,95	6,66	7,84	7,38	6,30	6,85
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	8,30	8,52	7,94	6,04	7,41	6,55	5,91	6,74
	Occupato in conto proprio	8,25	8,26	7,83	5,99	7,52	6,87	5,77	6,58
	Disoccupato	7,99	8,29	7,91	5,92	6,90	6,60	5,63	5,81
	Casalinga	8,42	8,21	8,26	6,28	7,74	7,24	5,75	6,54
	Studente	7,86	7,93	7,77	5,85	6,80	6,36	5,95	6,63
	Ritirato dal lavoro	8,40	8,49	7,88	6,56	7,78	7,30	6,24	6,75
Area del Paese	Nord-Ovest	8,38	8,48	7,98	6,27	7,75	6,73	5,71	6,47
	Nord-Est	8,39	8,48	8,23	7,06	7,84	7,15	6,27	6,95
	Centro	8,07	8,29	7,75	5,80	7,06	6,59	6,12	6,78
	Sud e Isole	8,00	8,15	7,85	5,70	7,21	6,62	5,79	6,50
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	8,08	8,10	8,39	6,59	7,29	6,87	5,74	6,67
	Da 5.001 a 20.000 ab.	8,29	8,10	8,19	6,50	7,35	6,78	5,91	6,66
	Da 20.001 a 50.000 ab.	8,28	8,34	8,01	6,40	7,36	6,68	5,87	6,77
	Da 50.001 a 250.000 ab.	8,37	8,45	7,83	6,48	7,59	6,82	5,83	6,38
	Oltre 250.000 ab.	8,14	8,44	7,25	5,67	7,41	6,40	6,25	6,77

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

**La soddisfazione per i mezzi di trasporto - Anno 2008**

*(Valori medi - Voto da 1 a 10)*

		Bicicletta	Moto	Auto	Autobus, tram	Metro	Autobus extraurbano	Treno locale	Treno a lunga percorrenza
<b>Totale</b>		8,26	8,40	7,87	6,09	7,32	6,63	6,54	6,06
Sesso	Maschio	8,10	8,44	7,61	6,02	7,29	6,51	6,54	6,02
	Femmina	8,49	8,32	8,11	6,14	7,34	6,72	6,54	6,10
Età	Da 14 a 29 anni	7,83	8,09	7,69	5,73	6,89	6,17	6,47	5,87
	Da 30 a 45 anni	8,33	8,71	7,92	6,00	7,37	6,65	6,62	6,02
	Da 46 a 64 anni	8,41	8,53	7,87	6,16	7,42	6,76	6,44	6,13
	65 anni e oltre	8,52	8,63	7,99	6,57	7,72	7,51	6,72	6,56
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	8,31	8,59	7,86	5,90	7,26	6,53	6,57	6,01
	Occupato in conto proprio	8,29	8,57	7,72	5,88	7,16	6,48	6,26	5,89
	Disoccupato	8,25	8,34	7,77	5,82	7,18	6,53	5,82	5,65
	Casalinga	8,63	8,63	8,26	6,36	7,55	7,08	6,67	6,64
	Ritirato dal lavoro	8,42	8,63	7,91	6,54	7,74	7,39	6,68	6,40
Area del Paese	Nord-Ovest	8,34	8,43	7,89	6,32	7,64	6,61	6,57	5,90
	Nord-Est	8,49	8,48	8,07	6,78	7,81	7,15	6,85	6,40
	Centro	8,08	8,50	7,71	5,67	7,03	6,51	6,63	6,12
	Sud e Isole	7,96	8,29	7,83	5,71	7,04	6,49	6,23	5,93
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	8,16	8,01	8,34	6,65	7,35	6,84	6,44	5,93
	Da 5.001 a 20.000 ab.	8,28	8,19	8,08	6,32	7,26	6,54	6,65	6,09
	Da 20.001 a 50.000 ab.	8,22	8,40	7,93	6,24	7,15	6,56	6,51	6,04
	Da 50.001 a 250.000 ab.	8,43	8,63	7,76	6,27	7,43	6,69	6,42	5,94
	Oltre 250.000 ab.	8,14	8,66	7,20	5,70	7,35	6,50	6,61	6,26

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2009

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

Nel confronto 2008-2009 si abbassa la percentuale di persone che ipotizza di diminuire l'uso dell'automobile (dal 37% del 2008 al 34,5% del 2009) e, allo stesso tempo, diminuisce la quota di coloro che pensano di aumentarne l'uso (dal 7,5% al 6,4%). Il saldo tra i due insiemi, tuttavia, determina una generale crescita della propensione all'uso delle quattro ruote (+1,4%) anche se il saldo rimane nettamente negativo (-28,1%).

Considerazioni diverse si hanno spostando l'attenzione sui mezzi pubblici. Infatti, anche se il saldo rimane chiaramente positivo (ben +35,4%), si osserva una diminuzione (-1,2%) determinata essenzialmente dalla contrazione dell'insieme di persone che pensa di aumentare l'uso del mezzo collettivo (dal 41,8% al 40,5%).

Per quanto riguarda la moto, i dati sulla propensione segnalano una diminuzione delle intenzioni di utilizzo, che rimane tuttavia positiva (+9,5%), per effetto di una crescita di coloro che pensano di diminuirne l'uso (dal 2,5% al 3,1%) e, parallelamente, della diminuzione di coloro che pensano di aumentarne l'impiego (dal 13,6% al 12,6%).

Riprendendo l'analisi dei valori relativi ai mezzi pubblici e classificando il campione in relazione dei caratteri sociali e territoriali, si notano un paio di eccezioni rispetto alle dinamiche medie generali. In particolare, si fa riferimento ai lavoratori autonomi (il saldo generale passa dal +35,6% al +36,8%) e a coloro che vivono in città con una popolazione compresa tra i 50mila e i 250mila abitanti (dal +35,9% al +36,7%).

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

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 dei mezzi pubblici (Valori percentuali)**

		2008			2009		
		Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo	Aumentare l'uso	Diminuire l'uso	Saldo
<b>Totale</b>		41,8	5,2	+36,6	40,5	5,1	+35,4
Sesso	Maschio	43,4	4,7	+38,6	42,4	4,8	+37,6
	Femmina	40,3	5,7	+34,7	38,7	5,4	+33,3
Età	Da 14 a 29 anni	35,1	16,4	+18,7	35,0	16,3	+18,7
	Da 30 a 45 anni	44,4	2,9	+41,5	41,8	3,6	+38,3
	Da 46 a 64 anni	46,6	2,1	+44,5	45,1	2,0	+43,1
	65 anni e oltre	37,5	1,4	+36,2	36,1	1,5	+34,6
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	47,3	3,3	+44,1	44,6	3,4	+41,2
	Occupato in conto proprio	38,9	3,3	+35,6	39,5	2,8	+36,8
	Disoccupato	41,4	9,3	+32,1	39,3	7,9	+31,3
	Casalinga	36,7	2,3	+34,4	36,7	2,7	+34,0
	Studente	34,5	21,5	+13,1	32,9	21,0	+11,9
	Ritirato dal lavoro	40,6	1,2	+39,4	39,7	1,8	+37,9
Area del Paese	Nord-Ovest	41,1	5,1	+35,9	39,1	4,7	+34,4
	Nord-Est	39,4	3,7	+35,7	38,2	4,1	+34,1
	Centro	44,7	6,0	+38,7	42,3	4,8	+37,5
	Sud e Isole	42,0	5,6	+36,4	41,6	6,0	+35,6
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	38,9	4,8	+34,2	37,9	5,2	+32,7
	Da 5.001 a 20.000 ab.	39,9	5,6	+34,4	38,0	4,7	+33,3
	Da 20.001 a 50.000 ab.	43,3	4,8	+38,5	41,0	4,7	+36,3
	Da 50.001 a 250.000 ab.	40,6	4,6	+35,9	41,2	4,5	+36,7
	Oltre 250.000 ab.	46,9	6,1	+40,8	44,6	6,2	+38,4

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
<b>Totale</b>		13,6	2,5	+11,1	12,6	3,1	+9,5
Sesso	Maschio	19,5	3,4	+16,1	17,8	3,4	+14,4
	Femmina	8,1	1,7	+6,4	7,8	2,9	+4,9
Età	Da 14 a 29 anni	23,7	5,5	+18,2	22,7	5,2	+17,5
	Da 30 a 45 anni	17,1	2,1	+15,0	16,0	2,9	+13,1
	Da 46 a 64 anni	10,1	2,0	+8,1	9,6	2,8	+6,8
	65 anni e oltre	2,4	0,7	+1,7	2,2	1,9	+0,3
Condizione professionale	Occupato alle dipendenze	16,7	2,5	+14,2	16,0	2,8	+13,2
	Occupato in conto proprio	19,8	2,3	+17,5	16,1	3,0	+13,1
	Disoccupato	15,5	3,4	+12,1	17,6	4,0	+13,6
	Casalinga	4,0	1,3	+2,7	3,9	3,1	+0,8
	Studente	24,9	6,2	+18,7	22,9	6,1	+16,8
	Ritirato dal lavoro	4,0	1,1	+2,9	3,7	1,8	+1,9
Area del Paese	Nord-Ovest	12,5	2,1	+10,4	11,5	2,5	+9,0
	Nord-Est	12,8	2,3	+10,5	11,5	2,6	+8,9
	Centro	13,9	3,3	+10,6	12,1	3,7	+8,4
	Sud e Isole	14,8	2,6	+12,2	14,2	3,5	+10,7
Ampiezza demografica nelle città di residenza	Fino a 5.000 ab.	13,0	2,8	+10,2	11,5	2,7	+8,8
	Da 5.001 a 20.000 ab.	14,8	2,7	+12,1	12,1	3,1	+9,0
	Da 20.001 a 50.000 ab.	13,9	3,1	+10,8	14,2	3,4	+10,8
	Da 50.001 a 250.000 ab.	14,6	1,6	+13,0	14,6	3,1	+11,5
	Oltre 250.000 ab.	11,4	2,6	+8,8	11,1	3,3	+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***

L'indagine ha interessato un campione complessivo di circa 15.000 intervistati, distribuiti su quattro rilevazioni, realizzate nei mesi di febbraio, maggio, luglio e novembre 2009 ed effettuate con il sistema CATI (*Computer-Assisted Telephone Interviewing*). 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.

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 distortivi legati alla mobilità (eventi rari che possono verificarsi nella mobilità della popolazione residente in un'area, fattori meteorologici, traffico etc.).

### ***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 feriale.

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](mailto:ricerca@isfort.it) - [www.isfort.it](http://www.isfort.it)