

MA 'NDO VAI...

ROMANI IN MOVIMENTO TRA CRISI ECONOMICA E MODELLI ALTERNATIVI

N. 18

LE FERMATE SULLA MOBILITÀ

SETTEMBRE 2013

In questa fermata Audimob, l'analisi dei dati si sofferma sui comportamenti in mobilità dei romani e dei residenti nei comuni con più di 250.000 abitanti¹. La parte finale è dedicata alle opinioni dei cittadini della capitale sulle politiche per migliorare la mobilità urbana e alla loro propensione al cambio modale.

IL DECLINO DELLA DOMANDA

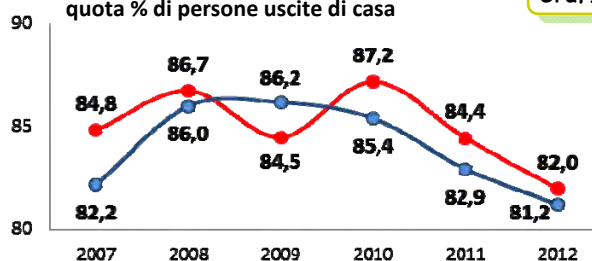
Tra il 2007 e il 2010, il tasso di mobilità dei cittadini romani, mostra delle oscillazioni di un paio di punti percentuali, mentre Tra il 2010 e il 2012 il crollo è del 5,2% (Graf. 1). Per raggiungere la stessa differenza percentuale, la parabola in discesa nelle grandi città sembra, invece, diluirsi in un arco temporale leggermente più lungo (2009-2012).

Diminuisce nella capitale il numero degli spostamenti pro-capite della popolazione mobile, in un giorno medio feriale, passando da 3,1 del 2007 a 2,7 del 2012 (Graf. 2). La stessa tendenza di decrescita è registrata nelle altre grandi città.

Il dato dell'ultimo anno rileva che nell'arco della giornata il cittadino romano percorre mediamente 33 km dedicando alla mobilità circa 1 ora e 20 minuti del suo tempo (Graff. 3 e 4). Nelle grandi metropoli italiane le percorrenze sono mediamente inferiori di almeno 5 km e il tempo risparmiato in mezzo al traffico è di circa 20 minuti. La differenza è legata sicuramente alla maggiore estensione territoriale di Roma rispetto alle altre città. Infatti, per qualsiasi analisi di confronto con la capitale, è importante ricordare che il solo comune di Roma si sviluppa su una superficie di 1.285,31 Km². Ad esempio, il comune di Milano è più piccolo sia del XV sia del IX municipio di Roma (ex XX ed ex XII). La dimensione territoriale di Roma equivale a quella di Torino, Milano, Verona, Genova, Bologna, Firenze, Napoli, Palermo messe insieme con tutte le logiche conseguenze e difficoltà per la pianificazione e ottimizzazione del sistema dei trasporti.

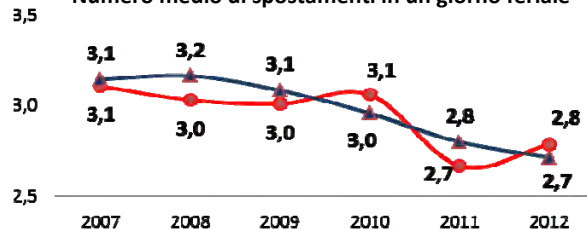
Tasso di mobilità: quota % di persone uscite di casa

Graf. 1



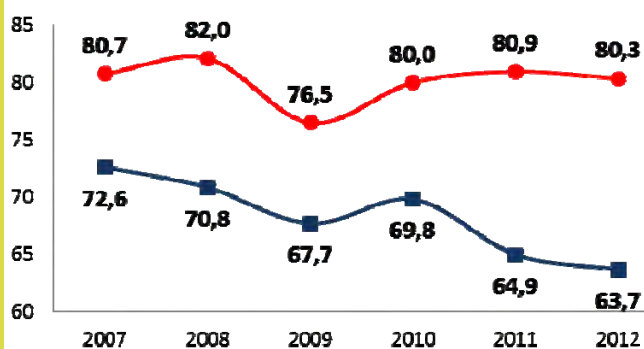
Numero medio di spostamenti in un giorno feriale

Graf. 2



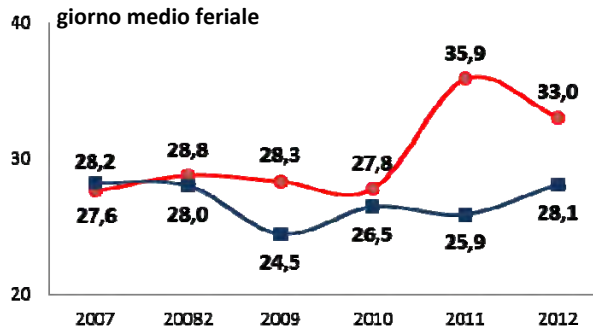
Tempo speso complessivamente per la mobilità in un giorno medio feriale (in minuti)

Graf. 3



Km complessivi percorsi per la mobilità in un giorno medio feriale

Graf. 4

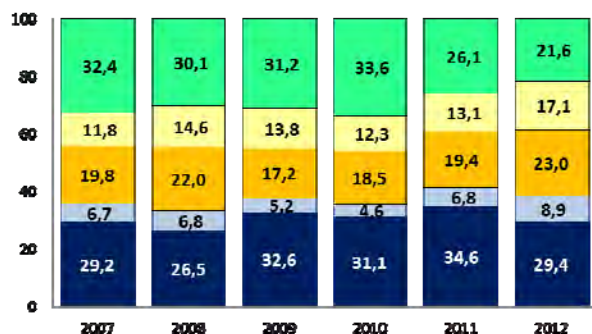


■ Roma
■ Grandi Città (comuni con più di 250.000 abitanti, esclusa Roma)

¹ L'errore statistico stimato, sulla base delle consuete ipotesi di normalità con un livello di confidenza del 95%, per Roma si approssima al 3,5%

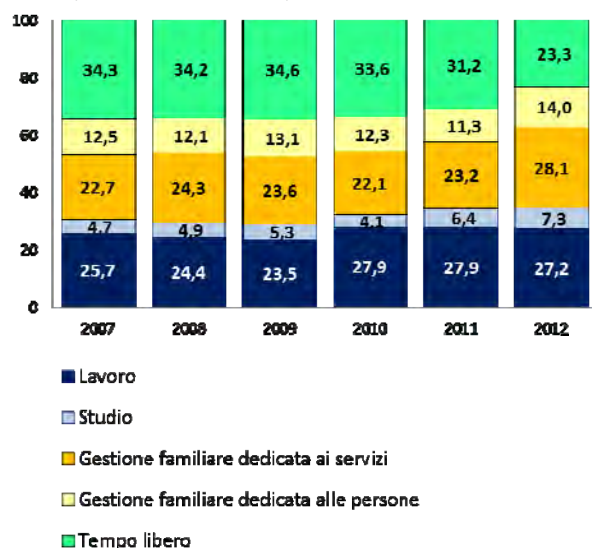
Graf. 5

Quota % degli spostamenti interni al comune di Roma per motivazione (esclusi i rientri a casa)



Graf. 6

Quota % degli spostamenti interni ai comuni delle grandi città per motivazione (esclusi i rientri a casa)



CROLLANO GLI SPOSTAMENTI PER IL TEMPO LIBERO

Una forte differenza tra i residenti romani e quelli dei grandi centri italiani si denota nella direzione degli spostamenti: i primi si muovono per lo più all'interno dell'area urbana e i loro spostamenti verso altri comuni si attestano sotto il 5%; quasi il doppio, intorno al 10-11%, è il dato rilevato per i trasferimenti fuori città della popolazione dei comuni sopra i 250.000 abitanti.

Le serie storiche dei dati Audimob per anni hanno descritto i comportamenti della domanda di mobilità con motivazioni più o meno equamente distribuite in 3 macro aggregati: lavoro o studio, gestione familiare e tempo libero. Nel corso degli ultimi anni sembrano acquisire sempre maggiore spazi gli spostamenti legati alla gestione familiare, ossia: acquisti quotidiani per la casa, accompagnare figli o parenti, dedicarsi a cure personali o mediche e tutte le attività di servizio (banca, posta, comune etc.). Nel 2012 il 40,1% degli spostamenti a Roma sono dedicati alla conduzione familiare (erano il 32,5% nel 2011), nei grandi centri urbani il dato si approssima al 42% (Graff. 5 e 6).

Per quanto riguarda la distribuzione degli spostamenti per motivi di lavoro, la crisi economica sembra non aver investito fino al 2011, i grandi comuni e ancor meno la capitale.

In realtà, per gli abitanti di Roma, questo è vero fino al 2010, perché il picco del 34,6% del 2011 è maggiormente influenzato da un crollo della mobilità dedicata al tempo libero che ha determinato una redistribuzione percentuale più vantaggiosa per gli spostamenti lavorativi.

Calcolando il numero indice sui valori assoluti e fissato come base il 2010 (anno base=100), per il 2011 si ha un valore pari a 86,7 e per l'anno successivo si scende al 67,7. (Si ricorda che stiamo parlando di un calo del numero degli spostamenti per motivi di lavoro che non necessariamente equivale ad una caduta, in egual misura, del numero dei posti di lavoro).

La contrazione più consistente investe gli spostamenti per svago. Nel 2007, prima della crisi economica, questi rappresentavano nelle grandi città il 34,3% degli spostamenti totali (esclusi i rientri a casa), nell'ultimo anno sono scesi al 23,3%, perdendo il circa il -30% sul loro volume complessivo in termini di valori assoluti. A Roma analoga situazione, per gli spostamenti dedicati al tempo libero: si passa dal 32,4% del 2007 al 21,6% del 2012 e con una ancor più significativa, pari al -40%, è la diminuzione calcolata su valori assoluti. Nel periodo di recessione economica la domanda di mobilità sembra concentrarsi maggiormente sugli aspetti della vita più essenziali risparmiando sulle attività di divertimento come cultura, sport, shopping e ristoranti.

DALLA CRISI UNA SPINTA AL TRASPORTO PUBBLICO

Risulta evidente che la scelta modale prediletta per gli spostamenti quotidiani è il mezzo privato, una preferenza che aumenta in funzione della maggiore estensione del territorio urbano. Infatti a Roma l'uso dell'auto privata presenta un dato mediamente superiore tra 10 e 15 punti percentuali rispetto ai maggiori capoluoghi italiani (Graff. 7 e 8).

Viceversa nei centri urbani, le minori dimensioni agevolano gli spostamenti a piedi o in bicicletta, tragitti più brevi che consentono ai mezzi definiti ecologici di occupare il 30% delle scelte modali della mobilità cittadina. Questo dato si rileva molto più basso per i romani e negli ultimi due anni sfiora appena il 16%.

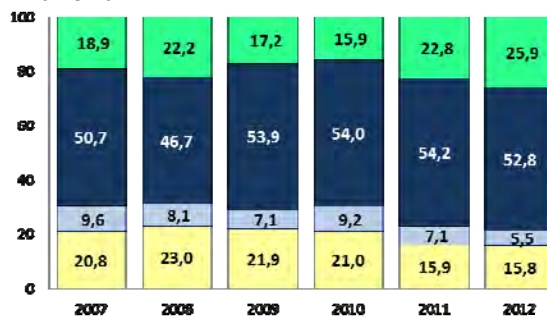
Nonostante le forti differenze, dalle stime Audimob su Roma risulta che le biciclette in possesso dei residenti sono circa 1,2-1,4 milioni, ossia poco meno di una bici a testa. Indagando gli intervistati sui loro comportamenti nei 3 mesi precedenti l'intervista emerge che circa in 500.000 dichiarano di averla usata almeno una volta, mentre il 6-7% dei romani afferma di ricorrere alle due ruote a pedale almeno una volta la settimana.

La propensione al risparmio in periodi di crisi sembra favorire il trasporto pubblico locale. Nel 2012, a Roma 1 spostamento su 4 si compie sul mezzo pubblico e nelle grandi città la quota percentuale raggiunge il 22,7%.

Le diverse dimensioni urbane sono ben delineate dal raggio della mobilità infatti, nella capitale i tragitti oltre i 10 km superano mediamente il 20% (25% nel 2012) e nelle grandi città si attestano intorno al 10% (12,% nel 2012) (Graff. 9 e 10). Si inverte il rapporto per le percorrenze fino a 5 km: a Roma non raggiungono il 46% (45,9% nel 2012), mentre negli altri capoluoghi comprendono ben oltre il 60% degli spostamenti (64,7 nel 2012).

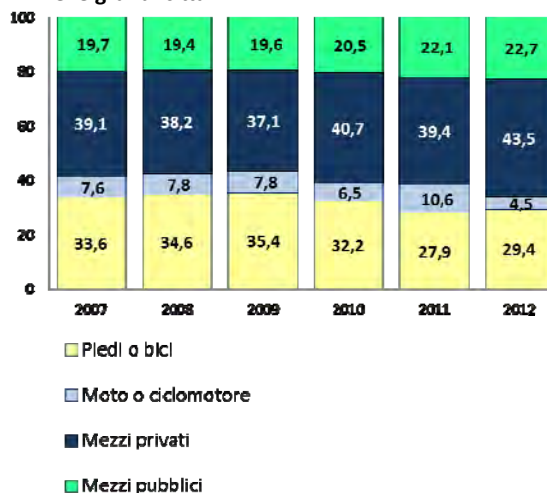
Graf. 7

Quota % dei mezzi utilizzati per gli spostamenti a Roma



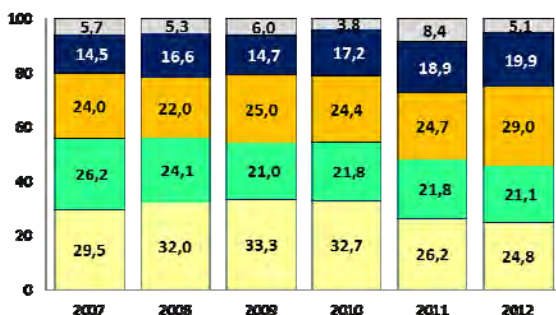
Graf. 8

Quota % dei mezzi utilizzati per gli spostamenti nelle grandi città



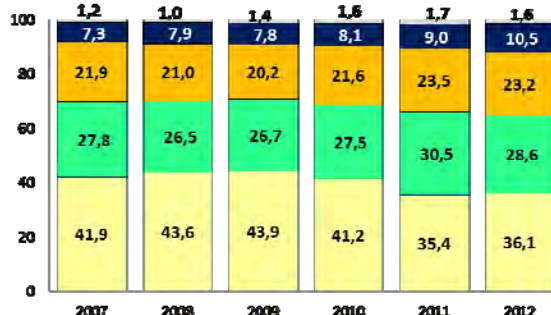
Graf. 9

Il raggio degli spostamenti su Roma (Valori %)



Graf. 10

Il raggio degli spostamenti nelle grandi città (Valori %)



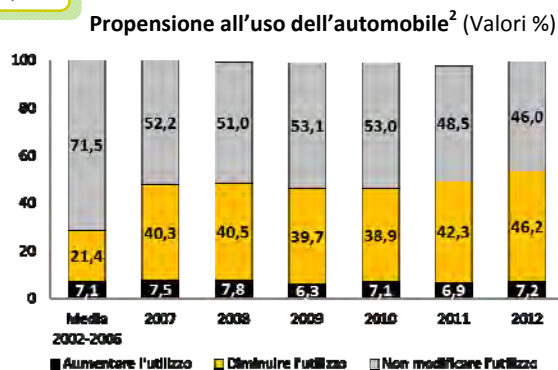
■ Mobilità di prossimità (1-2 Km) ■ Mobilità a corto raggio (3-5 Km) ■ Mobilità locale (6-10 Km) ■ Mobilità a media distanza (11-20 Km) ■ Mobilità a lunga distanza (oltre 20 Km)

Nella prima metà degli anni duemila i romani sembravano ben ancorati sulle loro scelte modali, infatti i valori medi percentuali fissavano al 71,5% le preferenze per non cambiare l'uso del mezzo privato e solo il 25,2% avrebbe aumentato volentieri l'uso del mezzo pubblico (Graff. 11 e 12). Negli ultimi anni, invece, sembra delinearsi tra i cittadini della capitale una forte propensione al cambio modale: raddoppiano le persone che vorrebbero cambiare stile di vita. Nel 2012 il 46,2% dei romani esprime il desiderio volersi separare dall'automobile e il 54,1% afferma che vorrebbe spostarsi maggiormente con i mezzi pubblici.

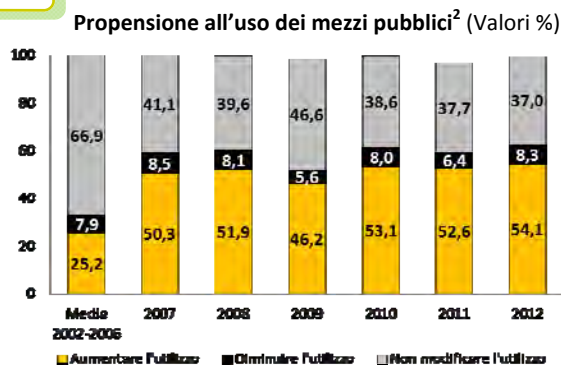
L'indice della propensione complessiva rappresenta le persone che esprimono, contemporaneamente, una propensione positiva a favore di una mobilità "diversa", ossia diminuire l'uso dell'auto e favorire una crescita degli spostamenti sul mezzo pubblico (Graf. 13). La curva del numero indice procede in continua salita e nel 2012 ha raggiunto quota +43,5% rispetto al 2007 (anno base=100).

È quindi un buon momento per proporre ai cittadini un cambio modale verso il trasporto pubblico locale, ma questo presuppone che il servizio sia accessibile, confortevole, rapido, dotato di tutte quelle prerogative tipiche di un'offerta efficiente, opzioni fondamentali per incoraggiare il passaggio verso una mobilità più sostenibile.

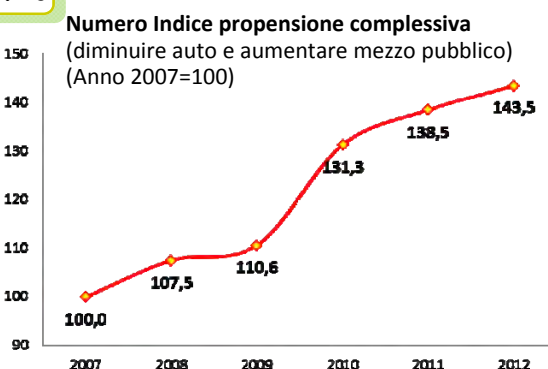
Graf. 11



Graf. 12

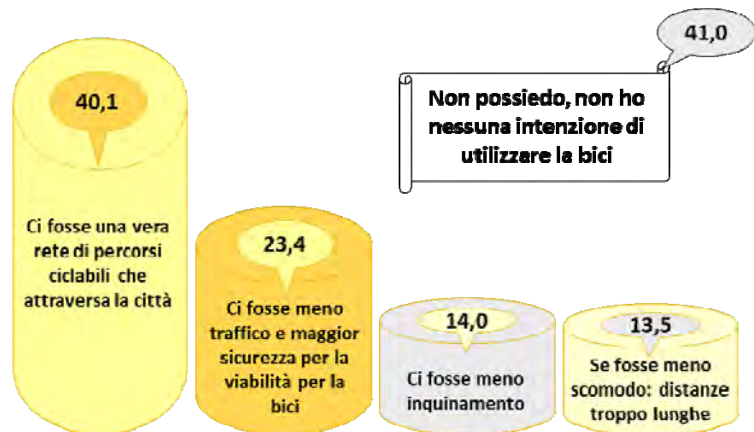


Graf. 13



USEREBBE MAGGIORMENTE LA BICI SE...

Sempre restando sulle possibili alternative all'auto privata, nel 2011 sono stati studiati i motivi che potrebbero stimolare i romani ad andare di più in bicicletta. Tra le possibili risposte il 40,1% sarebbe invogliato se esiste una rete di percorsi ciclabili di attraversamento della città e il 23,4% rammenta le difficoltà di viaggiare in mezzo al traffico richiedendo una maggiore viabilità dedicata alle biciclette. Tra i fattori negativi il 14% delle persone menziona problemi associati all'inquinamento e il 13,5% è scoraggiato dalle distanze troppo lunghe da percorrere. Sotto al 9% ricadono altre risposte legate alla disponibilità di servizi come la possibilità di portare la bici sui mezzi pubblici o ricoveri dedicati e sicuri. Tutto ciò interessa solo il 59% dei romani perché il 41% afferma di non possedere una bici o di non avere nessuna intenzione di usarla.



(*) Multiresposte: due risposte obbligatorie

² "In prospettiva, Lei per i suoi spostamenti vorrebbe aumentare, diminuire o lasciare invariato l'utilizzo di...(automobile, mezzi pubblici)... rispetto ad oggi?"

POLITICHE PIÙ SOSTENIBILI PER IL TRASPORTO CITTADINO

Chiudere al traffico l'intera area urbana nelle ore di punta, vietando la circolazione dei mezzi privati con l'obiettivo di favorire l'uso del trasporto pubblico, una misura audace che secondo l'indagine Audimob potrebbe riscuotere un discreto successo (Tab. 1). I favorevoli al divieto, sia a Roma sia in Italia, superano il quorum richiesto per un ipotetico referendum (54,1% e 59%), inoltre nella capitale il 63,4% dei contrari si adatterebbe alla misura o perché non ha alternative (47,3%), o perché ritiene che il trasporto pubblico senza auto in circolazione diverrebbe più efficiente (16,1%).

Nel 2011 più della metà dei romani ritiene, secondo la propria percezione, che siano peggiorate nell'ultimo anno sia le condizioni del traffico (58,7%), sia il livello di inquinamento dell'aria (52,8%), sia la sicurezza stradale (52,4%)(Graf. 14).

Quali misure adottare in una metropoli come Roma per migliorare la qualità dell'aria? Tra le possibilità ritenute assolutamente prioritarie, i cittadini di Roma indicano al primo posto (68,9%) le corsie preferenziali per il trasporto pubblico per aumentare la velocità e la regolarità delle linee. Seguono con il 64,9% di preferenze gli incentivi a sostegno dell'uso dei mezzi pubblici, con il 56,3% il prolungamento degli orari di servizio per coprire anche le fasce notturne, piste ciclabili (47,7%), regolazione del traffico merci (45%) e infine aumento delle ZTL (42,3%) (Graf. 15).

Per disincentivare l'uso dell'automobile i romani non credono nelle politiche di pricing come l'aumento dei ticket per le strisce blu (73,4%) o quello per i permessi per le zone con accesso a pagamento (54,9%). Optano invece, per misure orientate a diminuire la viabilità delle auto come più corsie preferenziali per i mezzi pubblici (58,4%) o percorsi dedicati solo alle biciclette (40,7%). Il 51,9% si esprime a favore dell'abbattimento dei costi delle polizze assicurative per chi non percorre in auto più di 3.000 km in un anno e il 46% ritiene molto efficace la possibilità di un servizio pubblico gratuito per chi non possiede un'auto o per chi la usa poco (Graf. 16).

Migliorare la mobilità urbana e la qualità della vita è possibile adottando, semplicemente, norme e percorsi sperimentati, ormai da qualche tempo, nelle grandi metropoli europee.

Tab. 1

Se, per favorire il trasporto pubblico, venisse proposto un referendum per vietare l'utilizzo dell'automobile durante le ore di punta, (es. dalle 8.00 alle 10.00 e dalle 17.00 alle 19.00), Lei sarebbe favorevole o contrario a questo divieto? (Valori %, 2009)

	ITALIA	ROMA
Favorevole	59,0	54,1
Contrario	41,0	45,9
Totale	100,0	100,0

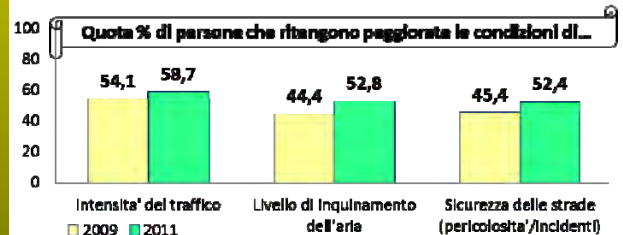
Per i contrari

... Nel caso il referendum registrasse un esito positivo e quindi venisse applicato il dispositivo che vieta la circolazione in tali fasce orarie, lei pensa che utilizzerebbe di più il mezzo pubblico? Per quale ragione principale? (Valori %)

	ITALIA	ROMA
Utilizzerei di più il mezzo pubblico, perché non avrei alternative	46,9	47,3
Utilizzerei di più il mezzo pubblico, perché circolando meno auto ci sarebbe meno traffico e arriverei sicuramente in tempo	11,2	16,1
No, non sarei disposto ad abbandonare l'auto, piuttosto cambio i miei orari	22,1	17,6
No, per i miei spostamenti utilizzo moto, scooter ciclomotore	12,0	10,2
Non mi riguarda, esco in fasce orarie diverse (non leggere)	7,9	8,8
Totale	100,0	100,0

Graf. 14

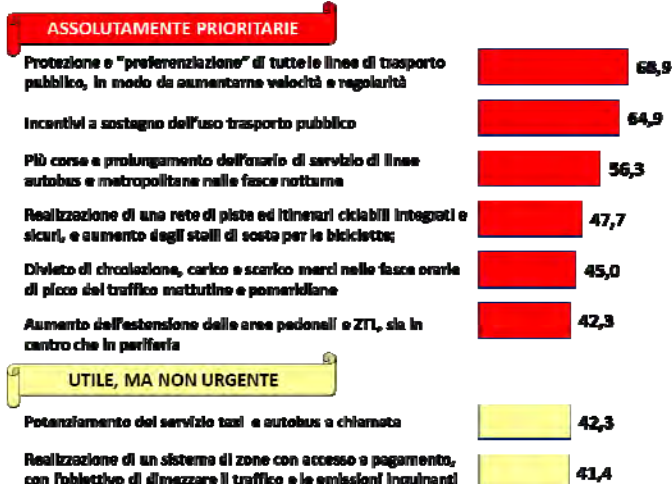
Confronto su alcuni possibili aspetti della zona in cui risiede abitualmente rispetto all'anno passato (*)



(*) Vorrei che per ogni aspetto mi indicasse se secondo Lei la situazione è peggiore, migliore o invariata

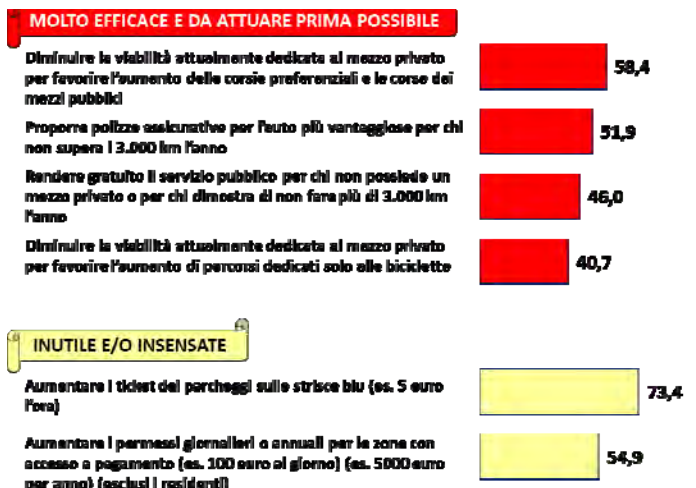
Graf. 15

Secondo Lei, quali tra le seguenti politiche per la riduzione dell'inquinamento, sono indispensabili nelle grandi città, 2011 (3)



Graf. 16

Alcune possibili politiche per disincentivare l'uso dell'automobile nelle grandi città, 2011-2012 (4)



(3) Possibili risposte: Assolutamente prioritario; Importante, ma non prioritario; Utile, ma non urgente

(4) Possibili risposte: Molto efficaci e da attuare prima possibile; Efficaci ma non in modo particolare; Inutili e/o insensate

**FERMATA
1/10**



A
U
D
I
M
O
B

- 1 LA CATTIVA ABITUDINE DELLA SOSTA IN DOPPIA FILA
- 2 PER GLI ITALIANI PIU' TRASPORTO PUBBLICO CONTRO SMOG E CONGESTIONE
- 3 LIMITARE LA CIRCOLAZIONE DELLE AUTO? PER I CITTADINI SI PUO' FARE
- 4 LA CRESCITA DELL'INSICUREZZA PERCIPITA NEL TRASPORTO PUBBLICO
- 5 TUTTI IN AUTO NEI VIAGGI DEL FINE SETTIMANA
- 6 LA RISCOPERTA DELLA BICICLETTA
- 7 INVESTIRE NELLE SOLUZIONI ALTERNATIVE ALL'AUTO PER MIGLIORARE LA MOBILITÀ URBANA
- 8 COME CAMBIA IL PENDOLARISMO
- 9 IL POTENZIALE DELL'INTERMODALITA'
- 10 PROVOCAZIONI, MA NON TROPPO: STOP ALLE AUTO NELLE ORE DI PUNTA, TRASPORTO PUBBLICO GRATUITO

**FERMATA
11/17**



A
U
D
I
M
O
B

- 11 LA "RESISTIBILE" ASCESA DELLA MOTO
- 12 LE SCELTE DI MOBILITÀ IN UNA CITTÀ SENZA TRAFFICO
- 13 IL "FERRO" NEL PRESENTE E NEL FUTURO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
- 14 CAMBIO MODALE: I DESIDERI LONTANI DAI FATTI
- 15 GLI ITALIANI E LA BICICLETTA: DALLA "RISCOPERTA" ALLA CRESCITA MANCATA
- 16 LE DONNE E LA MOBILITÀ: UN MODELLO CHE CAMBIA?
- 17 MENO LAVORO... TUTTIA CASAI

Nota metodologica

L'Osservatorio "Audimob" si basa su un'estesa indagine telefonica, realizzata con sistema CATI e le interviste sono ripartite su 4 survey (una per stagione, tre/quattro settimane per ciascuna stagione). L'Osservatorio è attivo dall'inizio del 2000 e interessa un campione stratificato (per sesso, per età e per regione) statisticamente significativo della popolazione italiana compresa fra 14 e 80 anni. I campioni trimestrali sono indipendenti e "gemelli" (omogenei rispetto alle caratteristiche di base). L'indagine registra in modo dettagliato e sistematico tutti gli spostamenti effettuati dall'intervistato il giorno precedente l'intervista (solo giorni feriali), ad eccezione delle percorrenze a piedi inferiori a 5 minuti. L'indagine raccoglie anche informazioni, a livello prevalentemente percettivo/valutativo, sulle ragioni delle scelte modali, sulla soddisfazione per i diversi mezzi di trasporto, sugli atteggiamenti verso le politiche di mobilità sostenibile e così via.

I dati presentati in questo numero de "Le fermate Isfort sulla mobilità" possono essere riprodotti solo con citazione della fonte

Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti



L'Isfort è stato costituito nel 1994 dall'Ente **Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni** e dalle Ferrovie dello Stato, con la finalità di contribuire al processo di rinnovamento del settore della mobilità di persone, merci e informazioni. L'Istituto si propone di supportare lo sviluppo del *know-how* socio-economico e gestionale del settore, attraverso attività sistematiche e mirate di formazione e ricerca.

ISFORT SpA - Via Nizza, 45 - 00198 Roma - Tel. +39 06 8526200 - Fax +39 06 85265299

e-mail: ricerca@isfort.it - www.isfort.it