

Nota informativa: Indagine Pragma, del 6-8 febbraio 2011, realizzata a livello nazionale.  
 Universo di riferimento: popolazione italiana maggiorenne residente. Campione casuale rappresentativo dell'universo di riferimento; campionamento per quote di genere, classi di età, ripartizione territoriale e ampiezza centri. N= 600.  
 Metodo: interviste telefoniche con sistema C.A.T.I. Elaborazione: Spss.  
 La documentazione completa su [www.agcom.it](http://www.agcom.it)

## OSSERVATORIO SULLA MOBILITA' - 1ª Edizione (Aprile 2011)

L'Osservatorio sulla mobilità intende monitorare in maniera continuativa gli atteggiamenti ed i comportamenti di mobilità degli italiani.

Allo scopo vengono intervistati ogni tre mesi 600 individui, rappresentativi della popolazione italiana in base alle variabili di sesso, età, ripartizione territoriale ed ampiezza di centro di residenza, tramite interviste telefoniche.

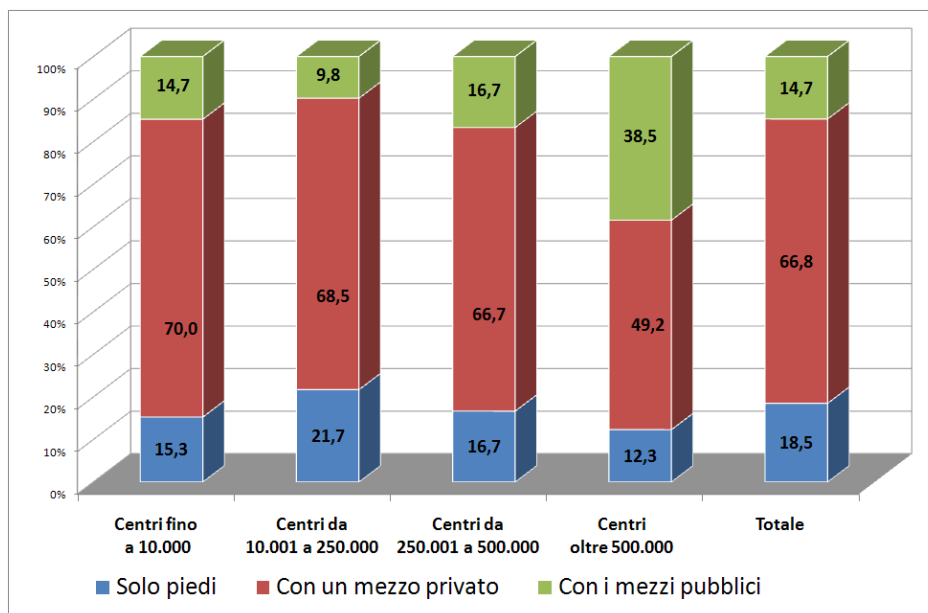
I dati di sintesi presentati in queste pagine sono il risultato del field realizzato nella prima settimana di febbraio.

Nel complesso il 66,8% degli italiani dichiara di utilizzare prevalentemente il mezzo privato per gli spostamenti in città mentre il 14,7% fa riferimento al mezzo pubblico ed il 18,5% riesce ad effettuare i propri spostamento solo a piedi.

Come è lecito aspettarsi le modalità di spostamento si differenziano sulla base della dimensione del comune in cui si vive: gli utilizzatori dei mezzi pubblici aumentano all'aumentare dell'ampiezza del comune di residenza, fino a raggiungere il 38,5% di utilizzo nei centri con ampiezza di oltre 500.000 abitanti, mentre al contrario l'uso del mezzo privato è inversamente proporzionale alla dimensione geografica. Nei piccoli centri la mobilità avviene per i più in macchina, e quando una vettura non è disponibile (giovani, non patentati, anziani) con il trasporto pubblico extraurbano.

Riguardo al profilo le donne, quando non vanno a piedi utilizzano più degli uomini il trasporto pubblico (16% rispetto al 13%), ogni fascia di età sembra aver il suo mezzo: giovani TPL (20,1%) giovani adulti mezzo privato (76.5%) adulti nessun mezzo (23.8%).

**Graf.1 – Modalità di spostamento per ampiezza demografica**



Nel complesso, rispetto ad un anno fa, la scelta modale dichiarata risulta in larga parte confermata, per sei persone su dieci le modalità di spostamento sono infatti rimaste invariate.

Per gli altri si osserva un incremento nell'utilizzo della scelta modale dichiarata (il saldo tra un utilizzo maggiore o minore è positivo per ciascuna delle tre modalità indagate) e questo può significare o una maggiore fedeltà al mezzo/modo di trasporto o, a parità di numero di spostamenti, una maggiore mobilità nel complesso.

Volendo leggere le variazioni maggiori osserviamo:

- un saldo negativo nei centri oltre 500.000 abitanti nell'utilizzo della modalità solo a piedi (-12.5%) il cui utilizzo risulta invece in aumento tra i giovani e gli uomini (rispettivamente 37%) al Nord Est (35%) così come al Centro Italia (41.2%).
- un saldo positivo nei centri tra i 250.000 e 500.000 abitanti sia nell'utilizzo del mezzo privato che dei mezzi pubblici (rispettivamente + 25% e + 33%), nel primo caso sotto la spinta delle donne che hanno dichiarato un maggior utilizzo della vettura e nel secondo dei giovani studenti.

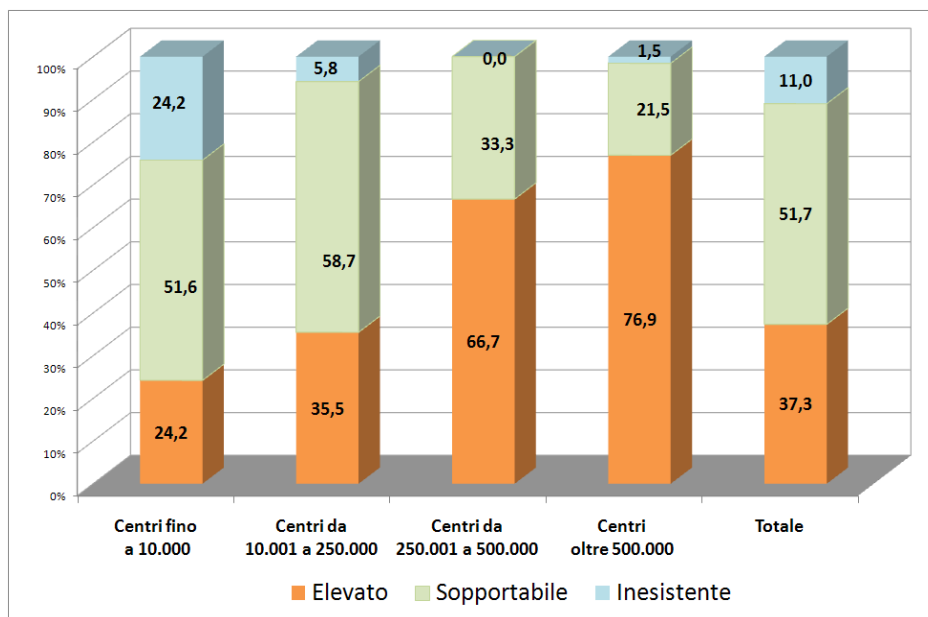
**Tab.1 – Rispetto ad un anno fa l'utilizzo del mezzo (solo piedi, privato, pubblico) è.....**

		Centri fino a 10.000	Centri da 10.001 a 250.000	Centri da 250.001 a 500.000	Oltre 500.000	Totale
<i>Solo piedi</i>	Aumentato	41,4	26,8	0,0	12,5	28,8
	Rimasto uguale	44,8	60,6	100,0	62,5	57,7
	Diminuito	13,8	12,7	0,0	25,0	13,5
	Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	<b>Saldo "Aumentare-Diminuire"</b>	<b>27,6</b>	<b>14,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-12,5</b>	<b>15,3</b>
<i>Con un mezzo privato</i>	Aumentato	21,1	25,9	41,7	15,6	23,9
	Rimasto uguale	69,2	61,6	41,7	78,1	64,8
	Diminuito	9,8	12,5	16,7	6,3	11,2
	Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	<b>Saldo "Aumentare-Diminuire"</b>	<b>11,3</b>	<b>13,4</b>	<b>25,0</b>	<b>9,4</b>	<b>12,7</b>
<i>Con i mezzi pubblici</i>	Aumentato	14,3	28,1	33,3	16,0	20,5
	Rimasto uguale	67,9	59,4	66,7	76,0	67,0
	Diminuito	17,9	12,5	0,0	8,0	12,5
	Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	<b>Saldo "Aumentare-Diminuire"</b>	<b>-3,6</b>	<b>15,6</b>	<b>33,3</b>	<b>8,0</b>	<b>8,0</b>
<i>Totale</i>	Aumentato	23,2	26,3	33,3	15,4	24,3
	Rimasto uguale	65,3	61,2	55,6	75,4	63,8
	Diminuito	11,6	12,5	11,1	9,2	11,8
	Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	<b>Saldo "Aumentare-Diminuire"</b>	<b>11,6</b>	<b>13,8</b>	<b>22,2</b>	<b>6,2</b>	<b>12,5</b>

Nel complesso il 51,7% degli intervistati ha dichiarato che il problema del traffico in città è tutto sommato sopportabile e l'11% lo ritiene di fatto inesistente. La situazione differisce, come è naturale, per ampiezza del centro di residenza: ma se è logico che il problema sia particolarmente percepito nei grandi centri (80%) allineandosi ai livelli europei dove 9 cittadini su 10 ritengono che la situazione del traffico nella loro area debba essere migliorata, fa riflettere invece che anche nei centri minori, gli stessi dove è prevalente l'uso del mezzo privato, il 25% circa della popolazione evidenzia già una certa preoccupazione.

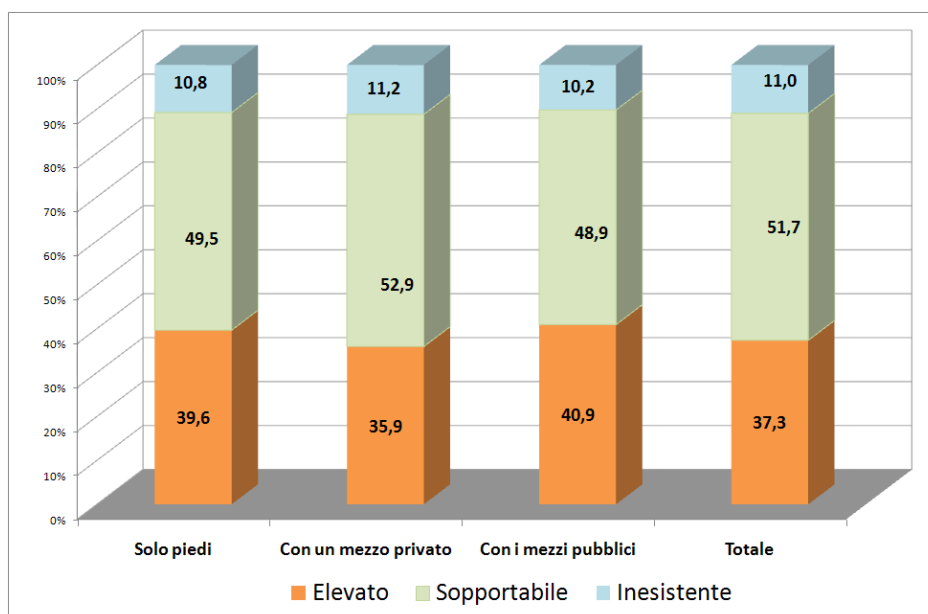
Ma oltre ai residenti nei grandi centri chi è più preoccupato? Mentre non sembra esserci distinzione rispetto a uomini e donne al problema ambientale più sensibili appaiono gli adulti oltre 54 anni, i laureati (46.9%) ed i residenti al Nord rispetto alle regioni meridionali del paese (Nord Ovest 44.6% - Nord Est 40.4%, Sud e isole 29.5%).

**Graf.2 – Problema del traffico per ampiezza demografica**



Se poi si legge questo dato rispetto alla scelta modale effettuata la preoccupazione è uniformemente diffusa indipendentemente dal mezzo utilizzato, anche se chi utilizza il mezzo privato sembra preoccupato meno degli altri delle consegne della propria scelta.

**Graf. 3 – Problema del traffico per mezzo utilizzato**



Analizzando la propensione al cambiamento e alla disponibilità a mettere in atto comportamenti più attenti all'impatto ambientale dovuto al traffico le risposte variano a seconda della richiesta.

Quando si parla di regole "imposte dall'alto" mentre limitazioni alla circolazione a favore di soluzioni meno inquinanti verrebbero accettate (certamente si + probabilmente si) dal 50% circa della popolazione, quando si parla di modifiche agli orari dei negozi o a pagare l'accesso al centro storico la disponibilità si riduce sensibilmente (rispettivamente 24.5% e 18.5%).

Quando invece la richiesta riguarda la disponibilità a farsi promotori in “prima persona” dei cambiamenti la sensibilità è maggiore sia che si tratti di ridurre l’utilizzo della macchina negli spostamenti per svago e divertimento (area positiva 48.7%), di accettare un prolungamento della durata degli spostamenti se effettuati con i mezzi pubblici (40.5%) o di organizzarsi con soluzioni tipo carpooling (37.7%). Per un terzo degli intervistati anche l’aspetto economico potrebbe essere un motivo di riduzione dell’uso del mezzo privato qualora si superasse il budget prefissato.

E quale è la disponibilità ai cambiamenti tra quanti usano il mezzo privato? In generale si mostrano meno sensibili nei confronti di tutte le proposte ed in particolare non sembrano disposti a rinunciare alla velocità del mezzo privato rispetto ai tempi del mezzo pubblico.

Pur nella minor disponibilità gli aspetti che li vedono meno lontani dal totale degli intervistati sono proprio quelli che potrebbero essere imposti dalle autorità competenti.

**Graf.4 – Disponibilità al cambiamento nel complesso e tra gli utilizzatori del mezzo privato**

