



Indagine sulla mobilità dei cittadini dell'Emilia-Romagna

Rapporto finale

INDICE

1. Introduzione: obiettivi e aspetti metodologici dello studio	3
2. I risultati principali	6
3. I profili quantitativi della domanda di mobilità	9
4. Le caratteristiche degli spostamenti	17
5. I comportamenti degli individui	27

1. INTRODUZIONE: OBIETTIVI E ASPETTI METODOLOGICI DELLO STUDIO

Il Report contiene i risultati dell'indagine sui comportamenti di mobilità dei cittadini dell'Emilia-Romagna che Isfort ha effettuato tra marzo e maggio del 2019. L'indagine è nata dall'esigenza della Regione Emilia-Romagna di arricchire il quadro di informazioni sulla domanda di mobilità dei cittadini, ai fini del monitoraggio del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti.

Nel pieno rispetto di quanto specificato nelle “condizioni particolari di contratto”, l'indagine è stata effettuata attraverso interviste ad un campione statisticamente significativo di 1.200 cittadini residenti in Emilia-Romagna. Le interviste sono state somministrate per via telefonica con metodo CATI (Computer-Assisted Telephone Interview) per il 70% del campione, e via computer con metodo CAWI (Computer-Assisted Web Interview) per il restante 30% del campione. Per assicurare la comparabilità con i dati dell'Osservatorio “Audimob” di Isfort la fascia di età su cui è stata effettuata l'indagine è quella compresa tra 14 e 80 anni e la rilevazione ha riguardato i soli giorni feriali.

Il campione è stato stratificato per sesso e per età. Le **Tabb. 1 e 1bis** contengono la stratificazione per sesso e per età (15-79) anni della popolazione dell'Emilia-Romagna a fine 2017, in valori assoluti e in valori percentuali.

Tab. 1 – La popolazione dell'Emilia-Romagna per sesso e per età (15-79 anni) al 2017: valori assoluti

Classi di età	Maschi	Femmine	Totale
15-29	306.876	289.801	596.677
30-44	446.981	448.290	895.271
45-64	640.572	665.356	1.305.928
65-79	329.050	381.413	710.463
<i>Totale</i>	<i>1.723.479</i>	<i>1.784.860</i>	<i>3.508.339</i>

Tab. 1bis – La popolazione dell’Emilia-Romagna per sesso e per età (15-79 anni) al 2017: valori percentuali

Classi di età	Maschi	Femmine	Totale
15-29	8,7	8,3	17,0
30-44	12,7	12,8	25,5
45-64	18,3	19,0	37,2
65-79	9,4	10,9	20,3
Totale	49,1	50,9	100,0

Da questa stratificazione della popolazione di riferimento si ricava la corrispondente composizione stratificata del campione di indagine (**Tab. 2**).

Tab. 2 – La composizione del campione di indagine per sesso e per età (14-80 anni)

Classi di età	Maschi	Femmine	Totale
14-29	105	99	204
30-44	153	153	306
45-64	219	228	447
65-80	113	130	243
Totale	590	610	1.200

Il questionario utilizzato per l’indagine riflette le specifiche tecnico-metodologiche che sono alla base delle rilevazioni a scala nazionale dell’Osservatorio “Audimob” di Isfort su stili e comportamenti di mobilità dei cittadini.

Il presente Report si compone di un paragrafo introduttivo (par. 2) che riassume i principali risultati dell’indagine e di tre sezioni che contengono un’analisi di maggior dettaglio dei risultati della survey:

1. la prima sezione (par. 3) è dedicata agli aspetti quantitativi della domanda di mobilità: numero spostamenti¹, tasso di mobilità, tempo e distanze giornaliere pro-capite);
2. la seconda sezione (par. 4) è focalizzata sulle caratteristiche della domanda di mobilità: motivazioni, raggio, sistematicità, orari, mezzi di trasporto utilizzati;

¹ Per “spostamento” si intende ogni viaggio effettuato per raggiungere una destinazione, con qualsiasi mezzo di trasporto motorizzato o non motorizzato e di qualsiasi lunghezza o durata, ad eccezione dei tragitti a piedi di durata inferiore ai 5 minuti.

3. la terza sezione (par. 5) descrive i comportamenti e le valutazioni individuali: frequenza d'uso dei mezzi di trasporto, indici di soddisfazione, propensione al cambio modale.

Le elaborazioni proposte contengono, dove funzionale all'analisi e dove consentito dalla robustezza campionaria, l'articolazione del dato per sesso, classi di età e raggruppamenti territoriali (Comuni con meno di 30mila abitanti, Comuni capoluogo e Altri Comuni²), nonché il confronto tra Emilia-Romagna e le principali regioni del Centro-Nord (Piemonte, Lombardia, Veneto, Toscana e Lazio), oltre che con la media nazionale. I dati di benchmark sono tratti dall'Osservatorio "Audimob" di Isfort e si riferiscono all'indagine del 2018, ultimo dato disponibile; c'è quindi una sfasatura temporale tra gli indicatori di mobilità dell'Emilia-Romagna (indagine 2019) e quelli delle regioni a confronto (indagine 2018). Bisogna inoltre considerare il fatto che la survey sulla mobilità dei cittadini in Emilia-Romagna è alimentata da un numero di interviste (1.200) superiore a quello delle regioni a confronto (da 600 a 800 interviste per ciascuna: si tratta di un'estrapolazione di campioni regionali dalla più ampia indagine nazionale dell'Osservatorio "Audimob"), per cui il suo margine di errore statistico risulta essere un po' più contenuto. Allo stesso tempo, le interviste in Emilia-Romagna si sono concentrate nel trimestre marzo-maggio, mentre quelle di "Audimob" si distribuiscono con una certa regolarità nel corso dell'anno. I raffronti proposti quindi vanno sottoposti ad una ragionevole cautela, proprio alla luce di questi elementi di non perfetta omogeneità tra le indagini considerate.

Infine, i dati dell'indagine 2019 vengono confrontati, dove possibile, con i dati estrapolati dall'indagine "Audimob" del 2013; valgono pertanto le medesime osservazioni di confronto metodologico appena sopra esposte.

² Gli "Altri Comuni" sono quindi tutti i Comuni con oltre 30mila abitanti, ad eccezione dei capoluoghi di provincia. Per maggiore comodità espositiva, sacrificando in minima parte il rigore definitorio, questo raggruppamento verrà identificato nel testo come "Comuni di media dimensione".

2. I RISULTATI PRINCIPALI

1. La domanda di mobilità in Emilia-Romagna è contrassegnata da una traiettorie declinante nell'evoluzione dal 2013 al 2019: infatti, diminuiscono sia il tasso di mobilità (di poco), sia il tempo pro-capite dedicato alla mobilità, sia – in misura più significativa - il numero medio di spostamenti della popolazione mobile e le distanze pro-capite percorse. Nel complesso, quindi, i volumi di domanda si contraggono e tendono a distribuirsi maggiormente: i cittadini si muovono per meno tempo ciascuno ed effettuando in media spostamenti meno numerosi e più brevi. Questo slittamento verso un **“modello distribuito della domanda”**, a **minore intensità di consumi**, riflette una tendenza nazionale: tuttavia i confronti con le principali regioni del Centro-Nord (con dati però al 2018) sembrano mostrare un minor dinamismo complessivo della domanda di mobilità in Emilia-Romagna. Come ci si poteva attendere **la segmentazione dei consumi di mobilità è rilevante** e per alcuni indicatori, come il tasso di mobilità, crescente: gli uomini espongono indici di mobilità più alti delle donne, così come i giovani e le fasce centrali di età generano volumi di domanda più ampi degli over 65 (il divario è molto netto in particolare per il tasso di mobilità e per le distanze pro-capite percorse).
2. Il modello regionale di domanda ha un forte **baricentro sulla mobilità di corto raggio**: di fatto, quasi 7 spostamenti su 10 non superano il raggio dei 10 km. L'Emilia-Romagna appare tuttavia un po' meno polarizzata sulla mobilità locale rispetto alle altre grandi regioni del Centro-Nord; ad esempio in Piemonte il perimetro dei 10km assorbe quasi l'80% delle percorrenze. La mobilità di prossimità e di corto raggio ha un peso maggiore nei Comuni capoluogo (3 spostamenti su 4) e nei Comuni di media dimensione (quasi l'80%, di cui ben il 32% di lunghezza inferiore a 2 km), mentre nei centri minori – per effetto dei viaggi verso i poli esterni maggiori - cresce significativamente l'incidenza dei viaggi di media e lunga distanza.
3. Le motivazioni degli spostamenti evidenziano una **crescita rilevante della componente “tempo libero”** che affianca (e anzi supera di poco) il peso della mobilità per ragioni di lavoro e studio (36,1% e 35,3% rispettivamente). Se la crescita del tempo libero è tendenza nazionale, che conferma la maggiore articolazione della domanda, la caratteristica del modello emiliano-romagnolo sotto questo profilo sembra essere la **significativa tenuta della componente lavoro e studio**, come emerge anche dal confronto con le regioni benchmark. Nello spaccato delle diverse tipologie di Comuni emergono differenze significative tra i centri minori, dove il peso della gestione familiare è più alto (33,3%), e il resto del territorio, in particolare le aree urbane dei capoluoghi di provincia dove si registra un valore molto elevato delle motivazioni di mobilità connesse al tempo libero (quasi il 40% del totale).

4. La quota di **sistematicità della domanda**, ovvero del peso degli spostamenti ripetuti con regolarità, è **prevalente** (oltre il 60% del totale) e **in crescita**, ma al contempo si assiste ad un processo di de-sincronizzazione oraria dei flussi poiché la concentrazione della domanda di mobilità nelle ore di punta è molto diminuita dal 2013 al 2019 (dal 51,7% al 36,6% delle percorrenze); in sostanza la regolarità degli spostamenti **non si associa più al solo pendolarismo tradizionale (scuola e lavoro) ma anche a consumi diversificati più distribuiti nel corso della giornata e legati al tempo libero** (es. frequenza di strutture sportive).

5. Circa i mezzi di trasporto utilizzati, il riparto modale che emerge dall'indagine evidenzia la **larga prevalenza dell'automobile**, che viene utilizzata per 2 spostamenti su 3, con un divario molto evidente tra i centri minori (75%) e i Comuni capoluogo (meno del 60%). La mobilità non motorizzata soddisfa nel suo insieme il 22,4% della domanda (di cui il 6,1% è il contributo della bicicletta), mentre i mezzi pubblici³ non arrivano al 10% del mercato (13% nei Comuni capoluogo). Rispetto all'indagine del 2013 si è registrata una **crescita degli spostamenti a piedi** di oltre 3 punti, di fatto "spalmata" tra i diversi mezzi motorizzati che scontano, in varia misura, un riduzione del proprio share. Rispetto alla media nazionale, il riparto dell'Emilia-Romagna appare decisamente più sbilanciato sulla mobilità privata (68,8% di quota modale auto e moto contro il 62,9% medio nazionale del 2018), a scapito soprattutto della mobilità non motorizzata - quella pedonale nello specifico - e, in misura residua, della mobilità collettiva. Nei confronti con le altre regioni va evidenziato che l'Emilia-Romagna mostra il peso più alto della quota modale dei mezzi privati (solo il dato della Toscana tende ad avvicinarsi) e quello più basso della mobilità non motorizzata, con l'eccezione del Lazio. Per effetto di questi numeri, il **"tasso di mobilità sostenibile"** dell'Emilia-Romagna (quota complessiva di spostamenti effettuati a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici) è stimato dall'indagine poco sopra il 30%, un valore in lieve crescita rispetto a quanto registrato nel 2013, ma significativamente **inferiore alla media nazionale** rilevata dall'indagine "Audimob" 2018 (37,1%, ovvero quasi 6 punti in più). **Il peso della "mobilità di scambio"**, ovvero la percentuale di viaggi effettuati utilizzando più di un mezzo di trasporto, è **invece relativamente alto** in Emilia-Romagna, pari al 6,2% del totale, quasi il doppio rispetto alla media nazionale. L'intermodalità è più sviluppata nei Comuni capoluogo (7,6%) rispetto ai piccoli centri (4,9%), per effetto delle maggiori opportunità di uso dei mezzi pubblici nei poli urbani più grandi.

6. Quanto ai livelli di soddisfazione per i diversi mezzi di trasporto utilizzati, si conferma in Emilia-Romagna, come nel resto del Paese, il **forte divario di soddisfazione percepita tra i mezzi individuali**, che raccolgono punteggi medi tra il 7 e l'8,5, e **i mezzi di trasporto pubblico** il cui punteggio oscilla tra il 6 e il 7. L'auto è il mezzo che mostra il livello di

³ L'aggregato "mezzi pubblici" comprende, oltre ai tradizionali vettori del trasporto pubblico, quali autobus urbani e a lunga percorrenza, treni locali e di media/lunga percorrenza, aereo ecc. anche le componenti della sharing mobility (car sharing, car pooling), i taxi e gli NCC.

soddisfazione più in alto in assoluto (voto medio pari a 8,4), l'unico mezzo peraltro che vede consolidare il proprio gradimento rispetto al 2013. Seguono la bicicletta con voto medio pari ad 8,0 ma in calo rispetto all'8,6 del 2013, e la moto (anch'essa in netto calo). Tra i mezzi pubblici **l'autobus registra un buon voto medio** pari a 6,6, **significativamente più alto della media nazionale** (6,1) e di quasi tutte le altre grandi regioni del Centro-Nord. **Basso invece appare, anche nei confronti territoriali, il gradimento per il treno**, sia locale che di media e lunga percorrenza. Da sottolineare che per tutti i mezzi si registra un'altissima correlazione diretta della soddisfazione con l'età degli utenti.

7. La **propensione al cambio modale** espressa dai cittadini dell'Emilia-Romagna è **abbastanza alta**, più elevata dei benchmark territoriali, soprattutto rispetto al desiderio di utilizzare di più la bici. In cifre: il 32,6% degli intervistati vorrebbe aumentare il ricorso ai mezzi pubblici, in diminuzione rispetto all'indagine "Audimob" 2013, contro il 6% che vorrebbe diminuirlo; il 41,7% vorrebbe aumentare l'uso della bici, contro il 2,7% che vorrebbe diminuirla; e per converso solo il 7,7% vorrebbe aumentare l'uso dell'auto contro ben il 35,6% che vorrebbe diminuirlo (percentuale in lieve aumento dal 2013).

3. I PROFILI QUANTITATIVI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ

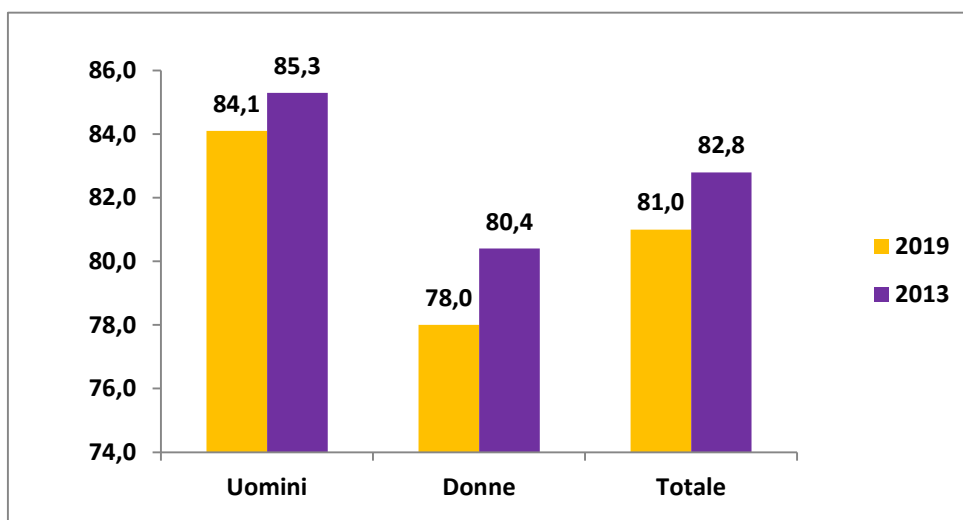
In questa sezione del Rapporto si analizzano i principali indicatori quantitativi della domanda di mobilità dei cittadini dell'Emilia-Romagna. In particolare verranno analizzati:

1. il tasso di mobilità;
2. il numero medio di spostamenti della popolazione mobile;
3. la distanza media pro-capite giornaliera coperta dalla popolazione (totale);
4. il tempo medio pro-capite giornaliero dedicato alla mobilità dalla popolazione (totale).

Il **tasso di mobilità** è un indicatore che misura la percentuale di persone che effettuano spostamenti nel giorno medio feriale.

L'indagine evidenzia per l'Emilia-Romagna un tasso di mobilità medio pari all'81% (Graf. 1, 2, 3), con variazioni abbastanza significative tra uomini (84,1%) e donne (78%) e variazioni più marcate per età, come ci si poteva attendere. Infatti l'indice supera il 90% nelle fasce di età giovani (fino a 45 anni), mentre sfiora appena il 60% tra gli over 65. Il tasso di mobilità è inoltre più alto nei Comuni capoluogo (83,4%) rispetto sia ai Comuni più piccoli (valore di poco inferiore alla media complessiva), sia ai Comuni di media dimensione. Rispetto al 2013 (indagine "Audimob") l'indice diminuisce di quasi 2 punti e si evidenzia una tendenza alla divaricazione della forbice tra uomini e donne.

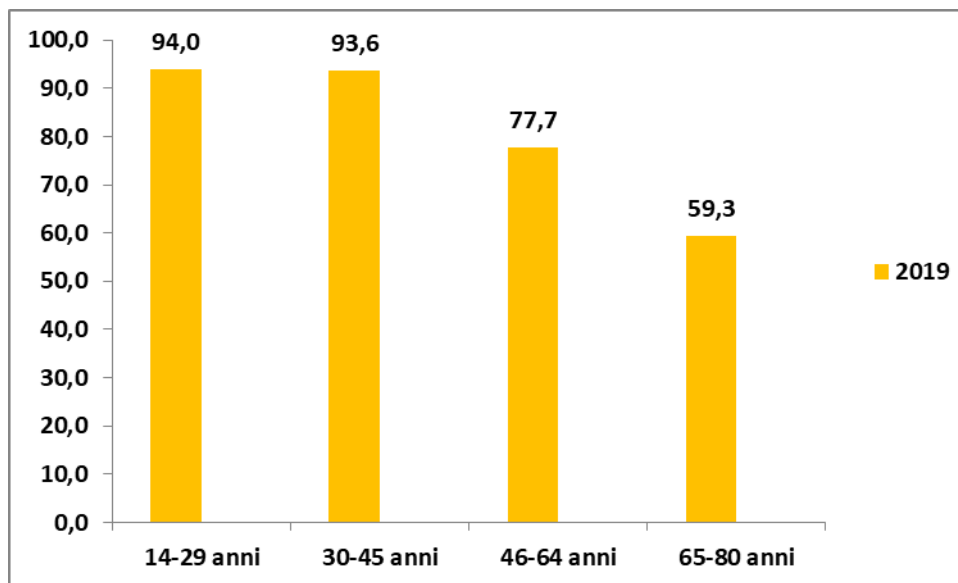
Graf. 1 - Tasso di mobilità^(*) per sesso (val. %, confronti 2013-2019)



(*) "Popolazione mobile": percentuale di intervistati che hanno effettuato almeno uno spostamento nel giorno medio feriale

Fonte: indagini Isfort

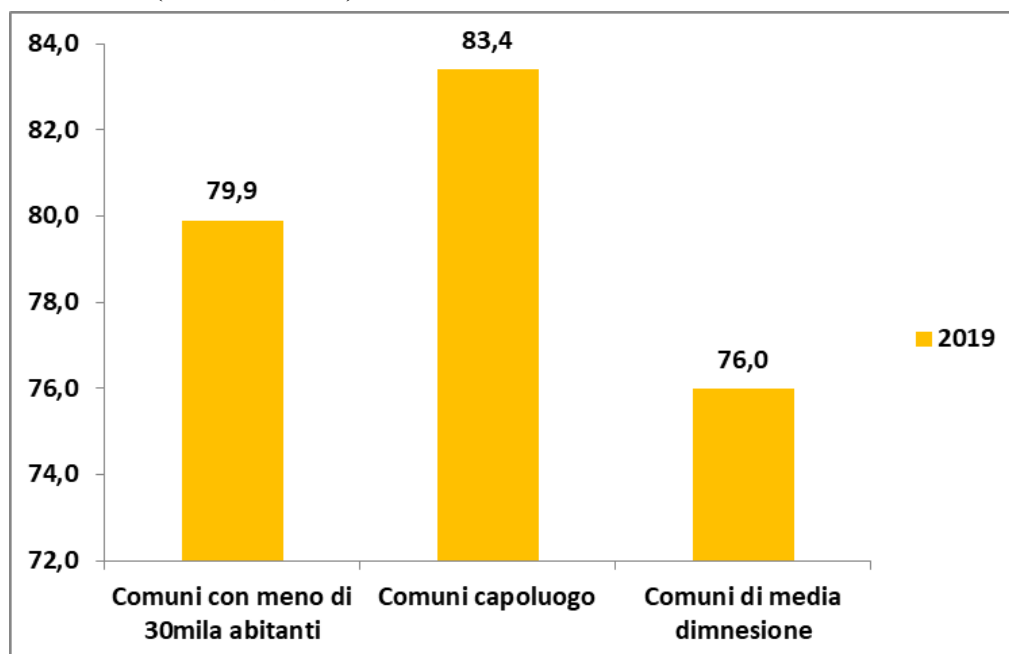
Graf. 2 - Tasso di mobilità^(*) per classi di età (val. %, 2019)



(*) “Popolazione mobile”: percentuale di intervistati che hanno effettuato almeno uno spostamento nel giorno medio feriale

Fonte: indagini Isfort

Graf. 3 - Tasso di mobilità^(*) per tipologia del Comune di residenza (valori %, 2019)



(*) “Popolazione mobile”: percentuale di intervistati che hanno effettuato almeno uno spostamento nel giorno medio feriale

Fonte: indagini Isfort

Guardando ai raffronti territoriali (**Tab. 3**), il tasso di mobilità in Emilia-Romagna appare più contenuto, inferiore di 3,5 punti alla media nazionale e più basso di tutte le maggiori regioni del Centro-Nord, in particolare con una distanza di oltre 6 punti da Lombardia e Toscana.

Tab. 3 – Tasso di mobilità^(*): i confronti territoriali (valori %, 2018)

	%
Piemonte	84,0
Lombardia	88,4
Veneto	83,9
Toscana	87,3
Lazio	84,4
<i>Media Italia</i>	84,5
Emilia-Romagna (indagine 2019)	81,0

^(*) “Popolazione mobile”: percentuale di intervistati che hanno effettuato almeno uno spostamento nel giorno medio feriale

Fonte: Elaborazioni Isfort dall'Osservatorio “Audimob” sui comportamenti di mobilità degli italiani

L'altro indicatore base della domanda di mobilità è il **numero medio di spostamenti giornalieri** della popolazione mobile. Il valore registrato dall'indagine è pari a 2,5, omogeneo tra uomini e donne, ma non per fasce di età (**Tab. 4**): infatti l'indicatore è più basso tra i giovani e giovanissimi (2,3), più alto nelle classi mature (2,6 tra gli intervistati con oltre 45 anni di età). Questa correlazione tra numero medio di spostamenti ed età, in apparenza contro-intuitiva, è confermata dalle rilevazioni “Audimob” degli ultimi anni, ma non in quelle precedenti fino al 2014-2015, a segnalare l'emergere di una nuova tendenza: le persone più anziane che effettuano spostamenti esprimono un modello di mobilità maggiormente legato al tempo libero o alla gestione familiare e quindi tendono a frammentare e moltiplicare le percorrenze, in gran parte brevi e pedonali. Da sottolineare che rispetto al 2013 l'indicatore ha registrato una significativa discesa, da 3,0 a 2,5, in linea con quanto avvenuto nel resto del Paese, più accentuata per le fasce centrali di età. Il dato assoluto dell'Emilia-Romagna è allineato sia alla media nazionale, sia ai valori di tutte le Regioni a confronto (**Tab. 5**).

Tab. 4 – Numero medio di spostamenti (valori assoluti, confronti 2013-2019)^(*)

	Indagine 2019	Indagine “Audimob” 2013
<i>Per genere</i>		
Uomini	2,5	3,1
Donne	2,5	3,0
<i>Per classi di età</i>		
14-29 anni	2,3	2,9
30-45 anni	2,5	2,9
46-64 anni	2,6	3,3
65-80 anni	2,6	2,9
Totale	2,5	3,0

^(*) Valore riferito alla sola popolazione mobile

Fonte: Elaborazioni Isfort dall'Osservatorio “Audimob” sui comportamenti di mobilità degli italiani

Tab. 5 – Numero medio di spostamenti: i confronti territoriali (2018, valori assoluti)^(*)

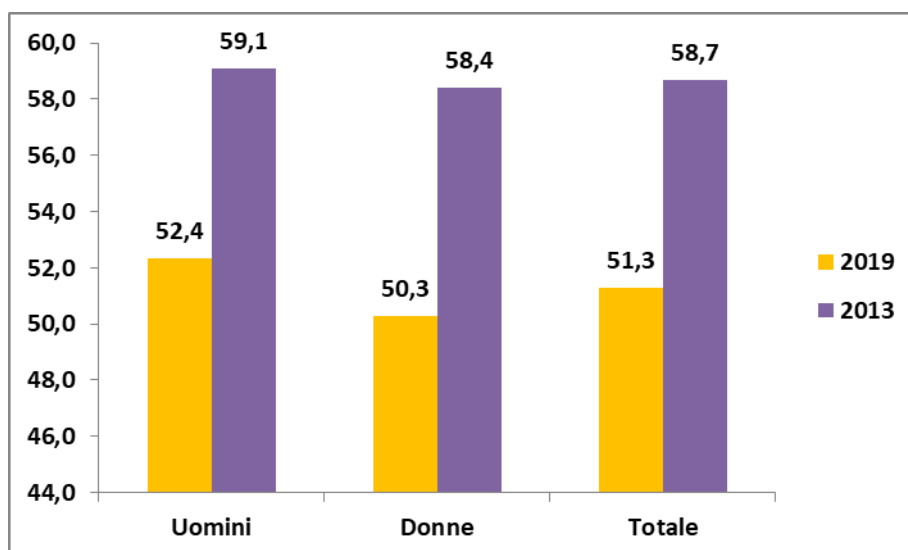
	V.a.
Piemonte	2,5
Lombardia	2,5
Veneto	2,6
Toscana	2,5
Lazio	2,5
<i>Media Italia</i>	2,5
Emilia-Romagna (indagine 2019)	2,5

^(*) Valore riferito alla sola popolazione mobile

Fonte: Elaborazioni Isfort dall'Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani

L'analisi del successivo indicatore di domanda, ovvero il **tempo medio giornaliero pro-capite** dedicato alla mobilità, evidenzia per l'Emilia-Romagna un valore che si attesta sui 51 minuti (**Graff. 4,5,6**), leggermente più alto tra gli uomini (52,4) rispetto alle donne (50,3). Guardando alle fasce di età, spicca il valore decisamente inferiore alla media registrato tra gli over 65 (39 minuti), a conferma del loro modello frammentato di mobilità (molti spostamenti, ma brevi e a basso consumo di tempo). Rispetto alla tipologia dei Comuni di residenza, è nei piccoli centri che l'indicatore sale significativamente (55 minuti), per effetto dei tempi di pendolarismo verso i poli maggiori di attrazione.

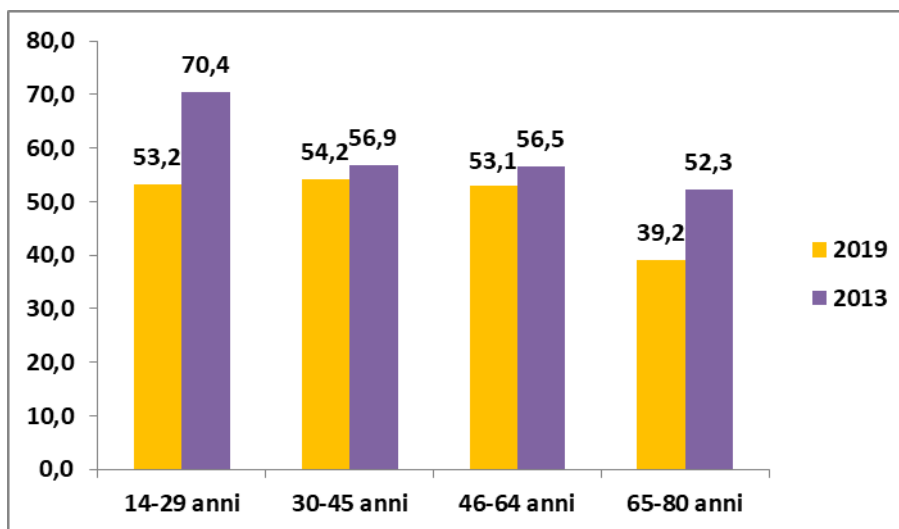
Graf. 4 – Tempo medio pro-capite dedicato alla mobilità^(*) per genere (valori in minuti, confronti 2013-2019)



^(*) Valori riferiti al totale della popolazione

Fonte: indagini Isfort

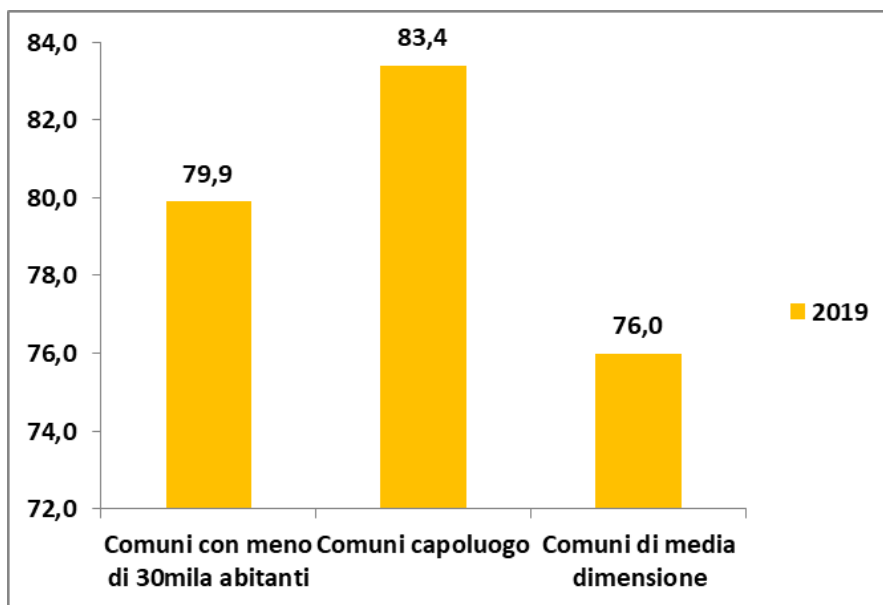
Graf. 5 – Tempo medio pro-capite dedicato alla mobilità^(*) per classi di età (valori in minuti, confronti 2013-2019)



(*) Valori riferiti al totale della popolazione

Fonte: indagini Isfort

Graf. 6 – Tempo medio pro-capite dedicato alla mobilità^(*) per tipologia del Comune di residenza (valori in minuti, 2019)



(*) Valori riferiti al totale della popolazione

Fonte: indagini Isfort

Nel confronto con i dati del 2013 si evidenzia una contrazione dei tempi medi dedicati alla mobilità (da 58,7 a 51,3 minuti), omogenea tra i due sessi; rispetto alle fasce di età invece si osserva un forte decremento per i giovanissimi, i giovani e i più anziani, a fronte di una tenuta

per le fasce centrali di età. Quanto ai benchmark territoriali il valore dell'Emilia-Romagna appare sistematicamente inferiore alle altre grandi regioni del Centro-Nord (**Tab. 6**), dal valore più basso del Veneto, pari a 57 minuti, fino quello più alto del Lazio (71 minuti). Anche la media nazionale è più alta, pari a 59 minuti; nel confronto va tenuto comunque presente il diverso anno di rilevazione dei dati.

Tab. 6 – Tempo medio giornaliero pro-capite dedicato alla mobilità^(*): i confronti territoriali (valori in minuti, 2018)

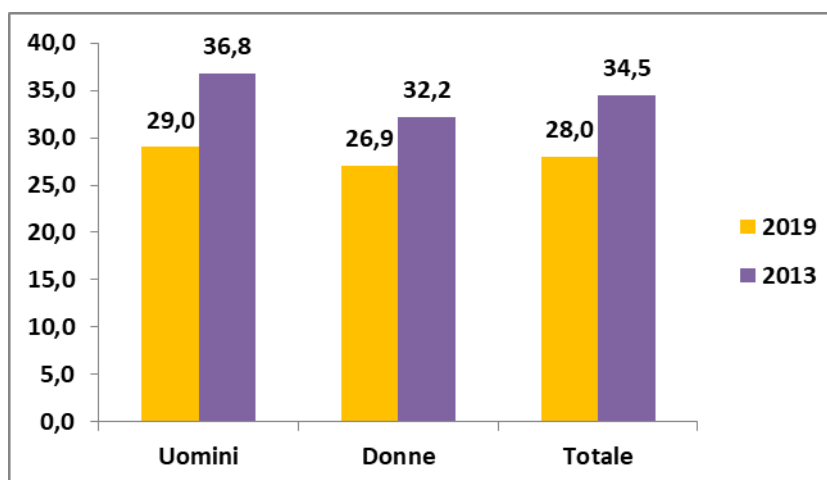
	(minuti)
Piemonte	58,8
Lombardia	63,8
Veneto	56,8
Toscana	57,2
Lazio	70,8
<i>Media Italia</i>	58,7
<hr/>	
Emilia-Romagna (indagine 2019)	51,3

^(*) Valori riferiti al totale della popolazione

Fonte: Elaborazioni Isfort dall'Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani

Infine, l'ultimo indicatore di misurazione dei volumi di domanda qui preso in considerazione è la **distanza media giornaliera percorsa**. Il valore regionale si attesta a 28 km giornalieri pro-capite (**Graff. 7, 8 e 9**), con una leggera divaricazione tra uomini (29 km) e donne (27 km). Coerentemente con il dato sui tempi dedicati alla mobilità, le distanze giornaliere coperte si abbassano tra gli over 65 (16 km, quasi la metà del valore medio complessivo) mentre crescono in misura significativa soprattutto nella fascia 30-45 anni (34 minuti). Ed inoltre è decisamente più alto nei Comuni piccoli (32 km) rispetto a quelli capoluogo (26 km) e soprattutto rispetto a quelli di media dimensione (appena 20 km di media).

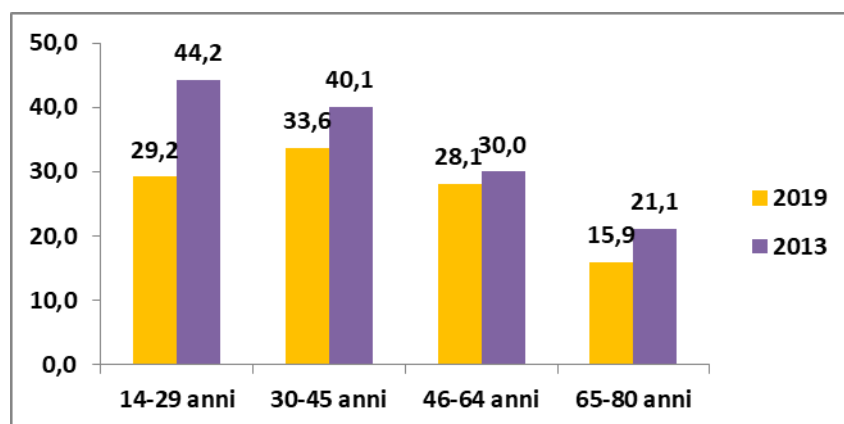
Graf. 7 – Distanza media pro-capite percorsa^(*) per genere (valori in km, confronti 2013-2019)



^(*) Valori riferiti al totale della popolazione

Fonte: indagini Isfort

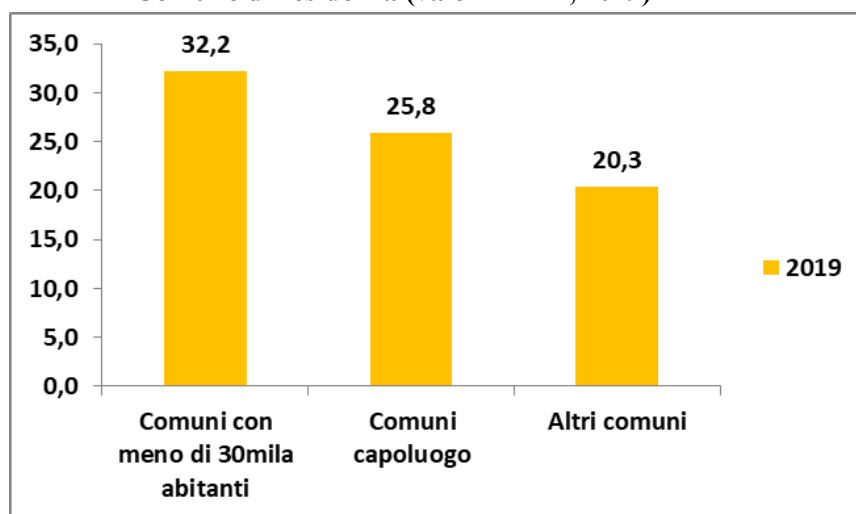
Graf. 8 – Distanza media pro-capite percorsa^(*) per classi di età (valori in km, confronti 2013-2019)



(*) Valori riferiti al totale della popolazione

Fonte: indagini Isfort

Graf. 9 – Distanza media pro-capite percorsa^(*) per tipologia del Comune di residenza (valori in km, 2019)



(*) Valori riferiti al totale della popolazione

Fonte: indagini Isfort

Rispetto all'indagine 2013 le distanze medie coperte hanno sperimentato un significativo decremento, pari a 6,5 km in meno, riflettendo una tendenza nazionale alla riduzione della lunghezza media degli spostamenti che in questo periodo è stata registrata dall'Osservatorio "Audimob". Nei confronti territoriali, l'Emilia-Romagna appare in questo caso abbastanza allineata (**Tab. 7**): il valore medio nazionale del 2018 è praticamente lo stesso, mentre tra le singole regioni è da segnalare il dato più alto della Lombardia (33 km) che emerge in un quadro di sostanziale omogeneità.

Tab. 7 – Distanza media giornaliera pro-capite percorsa^(*): i confronti territoriali (valori in km, 2018)

	(km)
Piemonte	26,9
Lombardia	33,0
Veneto	29,7
Toscana	28,8
Lazio	28,7
<i>Media Italia</i>	28,3
<hr/>	
Emilia-Romagna (indagine 2019)	28,0

^(*) Valori riferiti al totale della popolazione

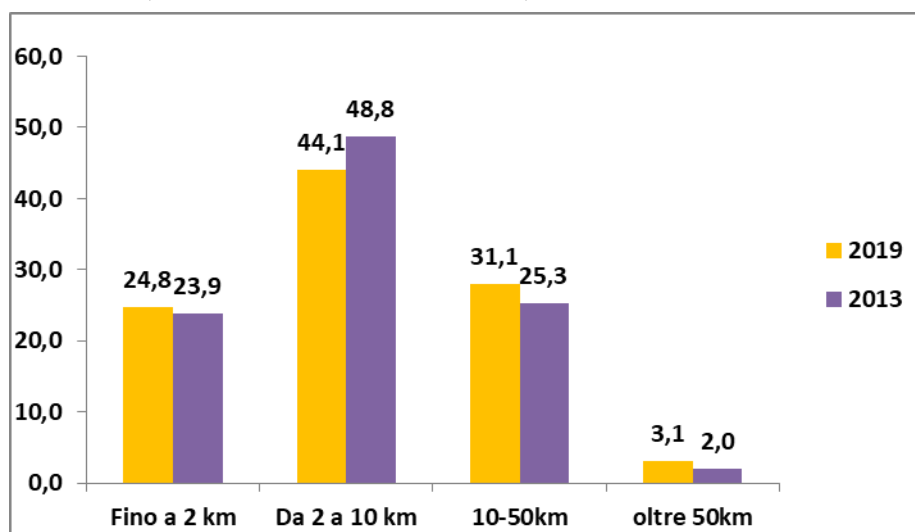
Fonte: Elaborazioni Isfort dall'Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani

4. LE CARATTERISTICHE DEGLI SPOSTAMENTI

In questa seconda sezione si analizzano i risultati dell'indagine relativi alle caratteristiche degli spostamenti, in particolare in relazione al raggio, alle motivazioni, alla sistematicità, alla concentrazione oraria e ai mezzi di trasporto utilizzati.

Una prima caratteristica di grande rilevanza per le politiche dei trasporti riguarda la **distribuzione degli spostamenti per fasce chilometriche**. Il modello di mobilità dell'Emilia-Romagna, come d'altra parte quello diffuso in tutto il Paese, è dominato dalle percorrenze di prossimità e di corto raggio, infatti gli spostamenti di lunghezza pari o inferiori ai 2 km assorbono il 24,8% della domanda e quelli tra 2 e 10 km il 44,1%; nell'insieme quindi quasi 7 spostamenti su 10 non superano il raggio dei 10 km (**Graf. 10**). Per converso la fascia media 10-50 km rappresenta un ulteriore 28% dei viaggi e sulla lunga percorrenza (oltre 50 km) si concentra il residuo 3,1% degli spostamenti. Rispetto all'indagine del 2013 si osserva una crescita, ancorchè non particolarmente accentuata, del peso dei viaggi di media e di lunga percorrenza.

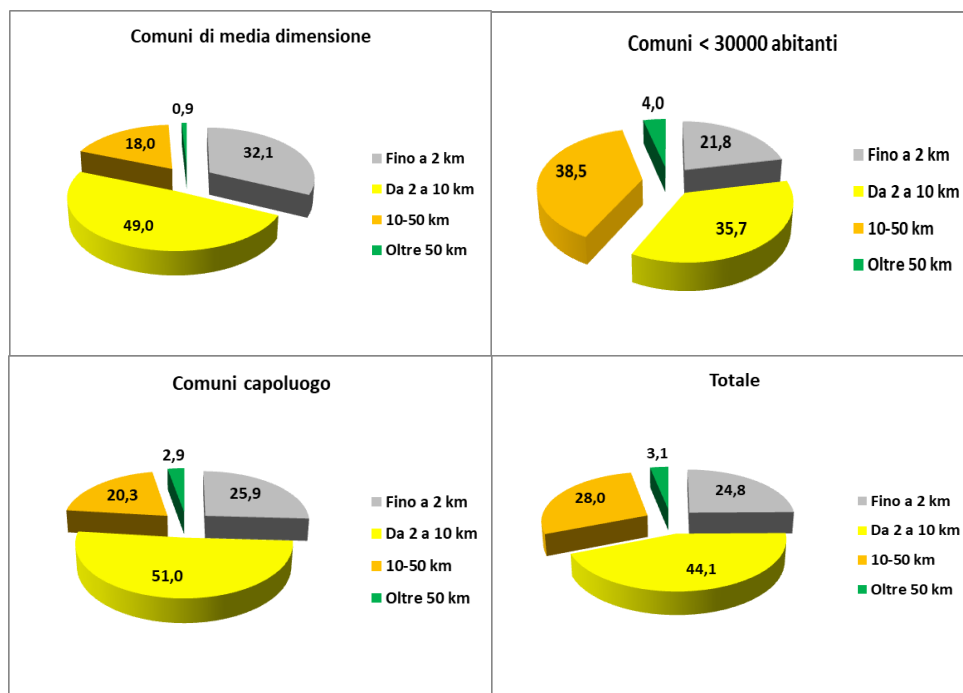
Graf. 10 - La distribuzione degli spostamenti per fasce chilometriche (valori %, confronti 2013-2019)



Fonte: indagini Isfort

Guardando alle tipologie dei Comuni di residenza (**Graf. 11**), si evidenzia un peso maggiore della mobilità di corto raggio nei Comuni capoluogo (3 percorrenze su 4 nel perimetro dei 10 km) e nei Comuni di media dimensione (quasi l'80% nel raggio dei 10 km, di cui ben il 32% di lunghezza inferiore a 2 km), mentre nei centri minori – per effetto dei viaggi verso i poli esterni maggiori - cresce significativamente la quota di mobilità assorbita dalla media e lunga distanza (42,5% di spostamenti superiori ai 10 km contro la media generale del 31,1%).

Graf. 11 - La distribuzione degli spostamenti per fasce chilometriche e per tipologia di Comuni di residenza (valori %, 2019)



Fonte: indagini Isfort

Nel confronto con i benchmark territoriali (**Tab. 8**), la distribuzione registrata in Emilia-Romagna appare meno sbilanciata verso la mobilità locale, poiché gli spostamenti fino a 10 km pesano per il 77,4% nella media nazionale del 2018 (quasi 10 punti in più rispetto all'Emilia-Romagna) e i valori delle maggiori regioni del Centro-Nord passano dal 72,8% del Lazio al 78,2% del Piemonte.

Tab. 8 – La distribuzione degli spostamenti per fasce chilometriche: i confronti territoriali (valori %, 2018)

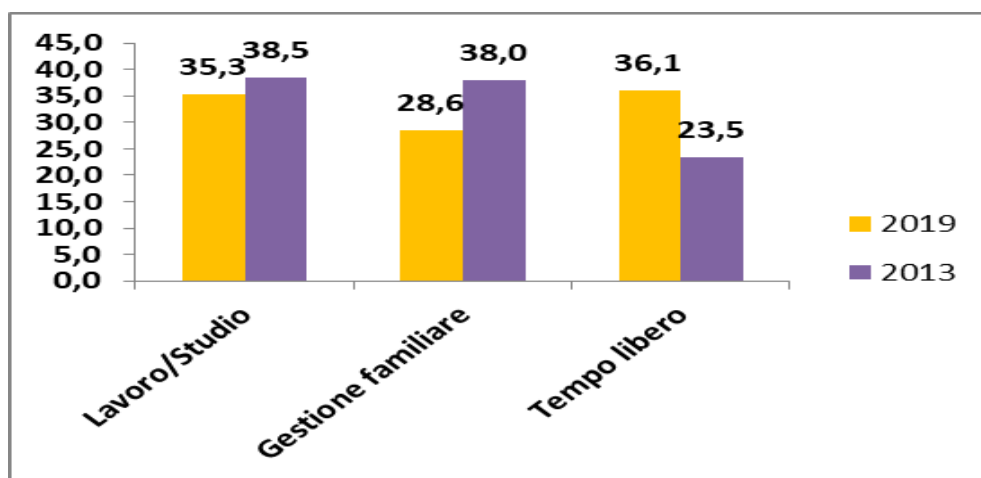
	Fino a 10 km	Da 10 km a 50 km	Oltre 50 km	Totale
Piemonte	78,2	18,7	3,1	100
Lombardia	74,8	21,7	3,5	100
Veneto	74,7	22,3	3,0	100
Toscana	77,4	19,1	3,5	100
Lazio	72,8	24,8	3,1	100
Media Italia	77,4	19,7	2,9	100
Emilia-Romagna (indagine 2019)	68,9	28,0	3,1	100

Fonte: Elaborazioni Isfort dall'Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani

Un'ulteriore caratterizzazione molto significativa della domanda di mobilità attiene alle **motivazioni dei viaggi**. Il dato registrato dall'indagine in Emilia-Romagna evidenzia una certa polarizzazione delle ragioni di mobilità sulle componenti del "lavoro e studio" (35,3% dei viaggi), e del "tempo libero" (36,1%) rispetto alla terza componente della "gestione familiare"

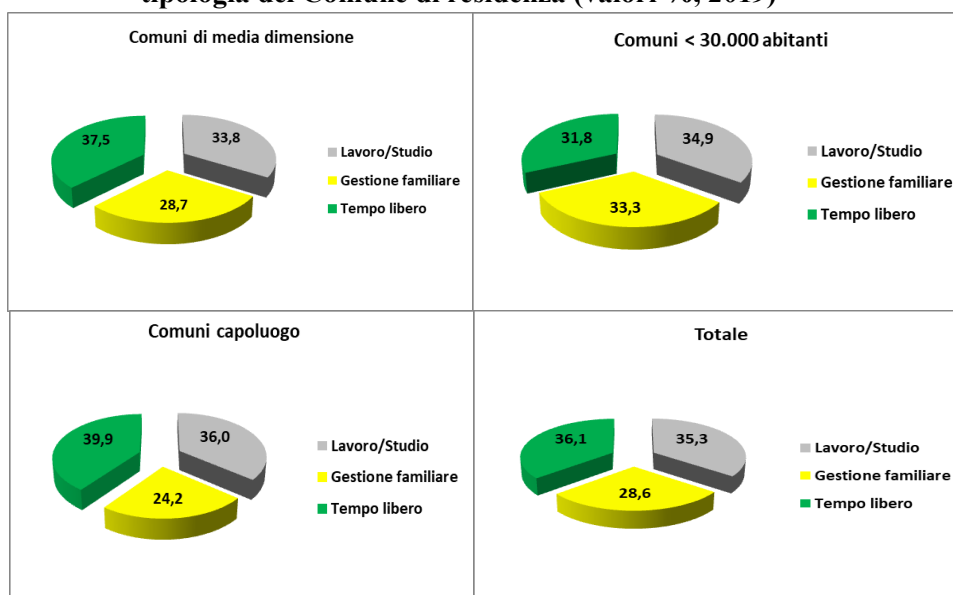
(Graf. 12). Nel confronto con l'indagine svolta nel 2013 la distribuzione si è profondamente modificata soprattutto per la perdita di peso della gestione familiare (quasi 8 punti) e il lavoro/studio (quasi 7 punti) a tutto vantaggio della crescita della mobilità per tempo libero. Nell'articolazione per tipologie di Comuni emergono differenze significative tra i centri minori, dove il peso della gestione familiare è più alto (33,3%) e gli altri Comuni, in particolare i Capoluoghi dove si registra un valore molto elevato per le motivazioni di mobilità connesse al tempo libero (quasi il 40% del totale) (Graf. 13).

Graf. 12 - La distribuzione degli spostamenti per motivazione (valori %, confronti 2013-2019)



Fonte: indagini Isfort

Graf. 13 - La distribuzione degli spostamenti per motivazione e tipologia del Comune di residenza (valori %, 2019)



Fonte: indagini Isfort

Nella comparazione con gli altri territori l'Emilia-Romagna mostra un peso un po' più rilevante della mobilità per lavoro e studio che risulta di 2,5 punti più elevata della media nazionale, inferiore al solo Lazio tra le regioni di raffronto, a scapito soprattutto della gestione familiare (oltre 4 punti di incidenza inferiore alla media nazionale) (**Tab. 9**).

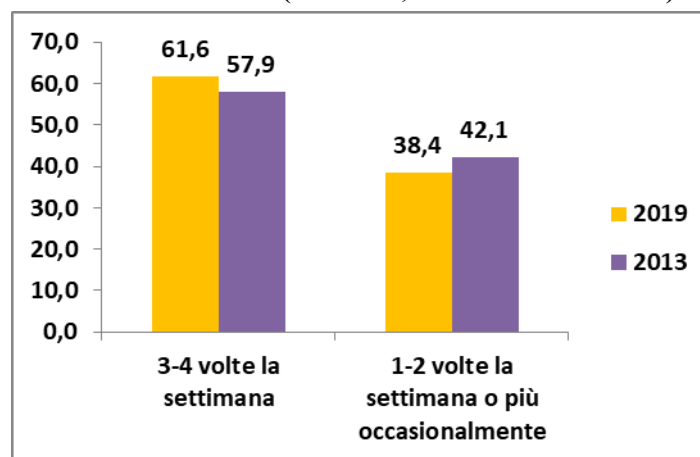
Tab. 9 – La ripartizione degli spostamenti per motivazione: i confronti territoriali (valori %, 2018)

	Lavoro/studio	Gestione familiare	Tempo libero	Totale
Piemonte	34,2	32,8	33,0	100
Lombardia	34,4	29,1	36,5	100
Veneto	32,9	30,2	36,9	100
Toscana	30,9	34,6	34,4	100
Lazio	36,3	32,8	30,9	100
<i>Media Italia</i>	<i>32,8</i>	<i>32,9</i>	<i>34,2</i>	<i>100</i>
Emilia-Romagna (indagine 2019)	35,3	28,6	36,1	100

Fonte: Elaborazioni Isfort dall'Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani

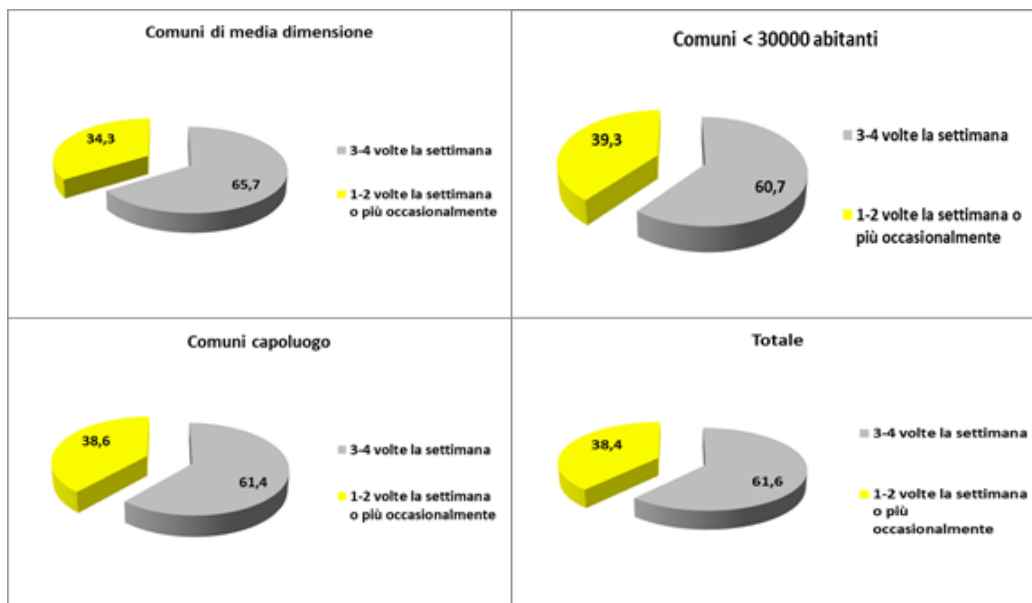
Passando ora alla **sistematicità degli spostamenti**, il valore medio dell'indagine 2019 mostra in Emilia-Romagna una prevalenza marcata dei viaggi «sistematici», ovvero effettuati almeno 3 o 4 volte a settimana, i quali incidono per oltre il 60% del totale (61,6%) (**Graf. 14**). E' una percentuale peraltro in leggera crescita rispetto al 59,5% registrato nella rilevazione del 2013. Il dato medio è abbastanza omogeneo rispetto alla tipologia di Comuni, ma con qualche modulazione (**Graf. 15**); in particolare, in quelli di media dimensione la sistematicità degli spostamenti si alza al 65,7% del totale. Rispetto alle regioni di raffronto (**Tab. 10**), in Emilia-Romagna il modello di mobilità per questo profilo appare allineato, con l'eccezione del Veneto dove la componente non-sistematica della domanda è più alta (43,1% contro il 38,4% dell'Emilia-Romagna e il 39% della media nazionale).

Graf. 14 - La distribuzione degli spostamenti per sistematicità (valori %, confronti 2013-2019)



Fonte: indagini Isfort

Graf. 15 - La distribuzione degli spostamenti per sistematicità e tipologia dei Comuni di residenza (valori %, 2019)



Fonte: indagine Isfort

Tab. 10 – La ripartizione degli spostamenti per sistematicità: i confronti territoriali (valori %, 2018)

	Spostamenti sistematici ^(*)	Spostamenti non sistematici ^(**)	Totale
Piemonte	61,4	38,6	100
Lombardia	59,2	40,8	100
Veneto	56,9	43,1	100
Toscana	60,9	39,1	100
Lazio	61,1	38,9	100
Media Italia	61,0	39,0	100
Emilia-Romagna (indagine 2019)	61,6	38,4	100

^(*) "Sistematici": spostamenti ripetuti almeno 3 o 4 volte a settimana ^(**) "Non sistematici": spostamenti ripetuti meno di 3 o 4 volte a settimana

Fonte: Elaborazioni Isfort dall'Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani

Circa la **distribuzione oraria degli spostamenti**, le fasce orarie di punta (7,00-9,00 e 17,00-19,00) assorbono in Emilia-Romagna il 36,6% degli spostamenti, un valore sostanzialmente omogeneo tra le tipologie di Comuni e molto vicino alla media nazionale (35,2%) (Tab. 11). E' invece da sottolineare che rispetto all'indagine "Audimob" del 2013 la concentrazione della domanda di mobilità nelle ore di punta è molto diminuita (dal 51,7% al 36,6% delle percorrenze), a conferma di un modello di mobilità territoriale sempre più articolato e distribuito anche temporalmente.

Tab. 11 – La distribuzione oraria degli spostamenti per tipologia di Comuni di residenza (valori %, confronti 2013-2019)

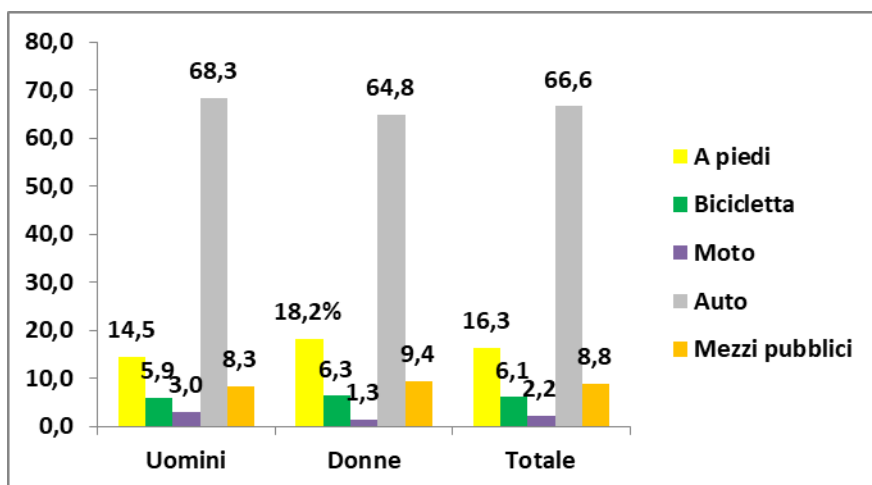
	Comuni con meno di 30mila abitanti	Comuni capoluogo	Comuni di media dimensione	Totale (indagine 2019)	Totale (indagine "Audimob" 2013)
Orari "di punta" ^(*)	36,3	36,9	36,0	36,6	51,7
Orari "di morbida" ^(**)	63,7	63,1	64,0	63,4	48,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(*) Dalle 7,00 alle 9,00 e dalle 17,00 alle 19,00 (**) Dalle 9,00 alle 17,00 e dalle 19,00 alle 7,00

Fonte: indagini Isfort

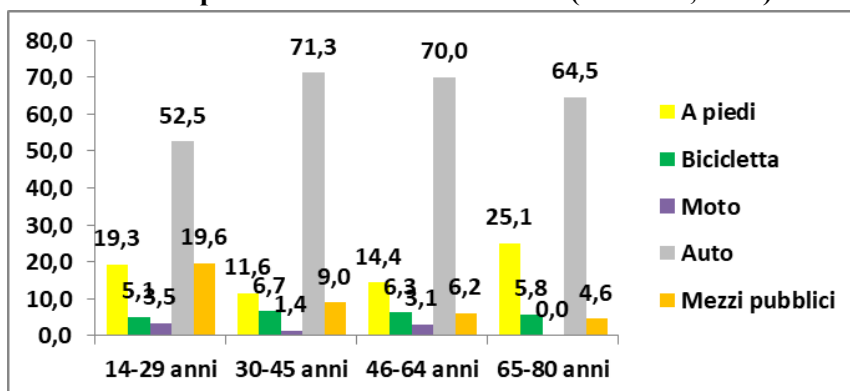
Ultimo descrittore degli spostamenti qui analizzato, ma probabilmente il più importante in assoluto, è quello relativo ai **mezzi di trasporto utilizzati**. Il riparto modale che emerge dall'indagine 2019 evidenzia in Emilia-Romagna la larga prevalenza dell'automobile, che viene utilizzata per 2 spostamenti su 3 (**Graff. 15, 16 e 17**). La mobilità non motorizzata soddisfa nel suo insieme il 22,4% della domanda (di cui il 6,1% è il contributo della bicicletta), mentre i mezzi pubblici non arrivano al 10% del mercato (8,8%). Residuo, infine, è il peso della moto con il 2,2% degli spostamenti soddisfatti. Rispetto ai dati del 2013 il riparto modale evidenzia una crescita della mobilità non motorizzata, a scapito di entrambe le componenti motorizzate (collettiva e individuale); in particolare è diminuito significativamente il peso della moto (share praticamente dimezzato) (**Graf. 18**).

Graf. 15 – La distribuzione degli spostamenti per mezzo di trasporto utilizzato e sesso (valori %, 2019)



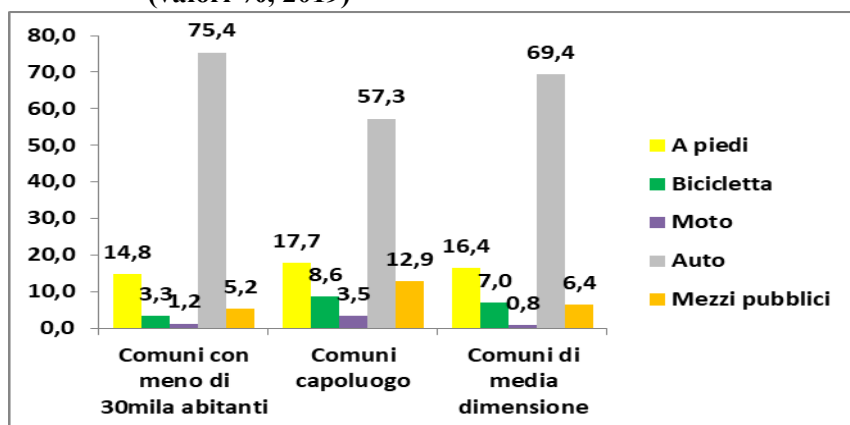
Fonte: indagine Isfort

Graf. 16 – La distribuzione degli spostamenti per mezzo di trasporto utilizzato e classi di età (valori %, 2019)



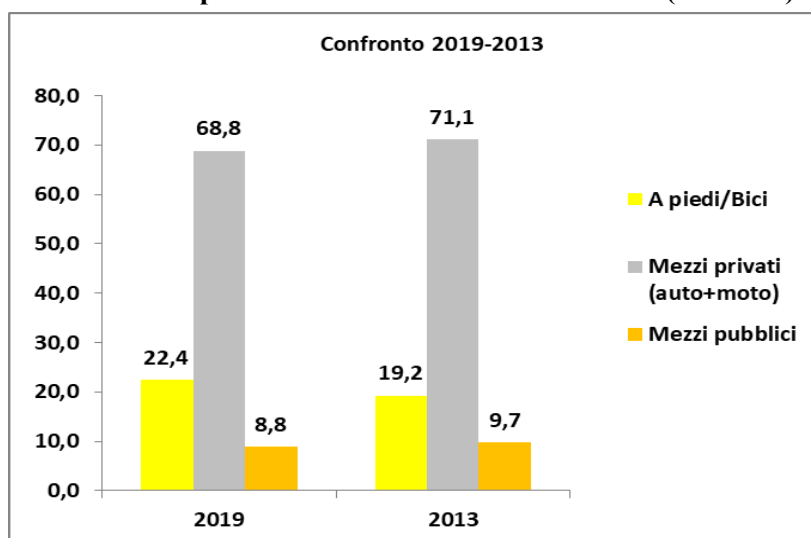
Fonte: indagine Isfort

Graf. 17 – La distribuzione degli spostamenti per mezzo di trasporto utilizzato e tipologia di Comuni di residenza (valori %, 2019)



Fonte: indagine Isfort

Graf. 18 – La distribuzione degli spostamenti per mezzo di trasporto utilizzato: confronti 2013-2019 (valori %)



Fonte: indagini Isfort

Segmentando il dato complessivo per ciascun mezzo, si possono mettere in evidenza i seguenti aspetti:

- i tragitti a piedi sono decisamente più diffusi tra le donne rispetto agli uomini (divario di 4 punti), tra i giovani/giovanissimi (quasi il 20% del totale) e soprattutto tra gli over 65 (1 spostamento su 4 in questa fascia viene effettuato a piedi), nei Comuni di media e grande dimensione rispetto ai più piccoli (qui la forbice è apprezzabile, ma non così marcata);
- gli spostamenti in bicicletta soddisfano maggiormente la domanda di mobilità delle donne rispetto agli uomini (come per la mobilità pedonale ma questa volta con un gap molto contenuto), delle fasce centrali di età (30-64 anni) e di chi vive nei Comuni capoluogo (8,6% la media) e in quelli di media dimensione (7%) rispetto ai piccoli centri dove l'uso del pedale è del tutto residuo (1,2%);
- la moto è un mezzo utilizzato molto di più dagli uomini rispetto alle donne (3% contro l'1,3%), dai giovani/giovanissimi (3,5%) e nella fascia 46-64 anni (3,1%) e nei Comuni capoluogo (3,5%);
- l'auto ha caratteristiche trasversali come ci si poteva attendere, ma evidenzia comunque una quota modale più elevata tra gli uomini, decisamente più bassa nella fascia giovane (dove pesa una componente non trascurabile di under 18 anni senza patente) e dominante nei piccoli centri (ben il 75% della mobilità è soddisfatta dall'auto nei Comuni con meno di 30mila abitanti). Nelle città capoluogo, per converso, lo share dell'auto resta sotto la soglia del 60%;
- infine i mezzi pubblici registrano un uso un po' più frequente tra le donne rispetto agli uomini, un peso molto alto tra gli under 30 (quasi il 20% di quota modale in questa fascia dove è rilevante il pendolarismo scolastico) e uno share relativo ugualmente alto, ma non in misura così netta come ci si poteva attendere, nei Comuni capoluogo (12,9%).

Rispetto alla media nazionale (**Tab. 12**), il riparto dell'Emilia-Romagna appare decisamente più sbilanciato sulla mobilità privata (68,8% di quota modale auto e moto contro il 62,9% medio nazionale nel 2018), a scapito soprattutto della mobilità non motorizzata (quella pedonale nello specifico) e, in misura residua - circa un punto in meno -, della mobilità collettiva. Nei confronti con le altre regioni va evidenziato che l'Emilia-Romagna mostra il peso più alto della quota modale dei mezzi privati (solo il dato della Toscana tende ad avvicinarsi) e quello più basso della mobilità non motorizzata, con l'eccezione del Lazio. Quanto ai mezzi pubblici, i divari regionali sono molto ampi: Lazio e Lombardia in particolare registrano quote di mobilità collettiva decisamente più elevate dell'Emilia-Romagna, la Toscana espone invece un valore decisamente inferiore (6,2%) e il Veneto una quota sostanzialmente allineata.

Il "tasso di mobilità sostenibile" è un indicatore semplice ma di immediata rappresentazione e sintesi del modello di mobilità territoriale rispetto alle preferenze modali, lungo l'asse "mezzi sostenibili" (piedi, bici, mezzi pubblici) / "mezzi in-sostenibili" (auto, moto, altri mezzi privati). L'indice di sostenibilità relativo all'Emilia-Romagna è stimato dall'indagine poco sopra il 30% (31,2% per la precisione), un valore in lieve crescita rispetto a quello registrato nel 2013 (30,2%), ma significativamente inferiore alla media nazionale rilevata dall'indagine "Audimob" 2018 (27,1%, quasi 6 punti in più) (**Tab. 13**). Tutte le maggiori Regioni del Centro-Nord mostrano a loro volta tassi di mobilità sostenibile superiori a quello

dell'Emilia-Romagna, grazie soprattutto al maggior contributo della mobilità pedonale, con un range piuttosto ampio tra il valore massimo della Lombardia (42,5%) e quello minimo della Toscana (33,9%, percentuale non di molto superiore a quella dell'Emilia-Romagna).

Tab. 12 – La distribuzione degli spostamenti per mezzi di trasporto utilizzati: i confronti territoriali (valori %, 2018)

	Mezzi non motorizzati	Mezzi privati	Mezzi pubblici	Totale
Piemonte	28,7	59,5	11,8	100,0
Lombardia	28,2	57,5	14,3	100,0
Veneto	29,3	62,0	8,7	100,0
Toscana	27,7	66,1	6,2	100,0
Lazio	21,4	61,0	17,6	100,0
<i>Media Italia</i>	<i>27,2</i>	<i>62,9</i>	<i>9,9</i>	<i>100,0</i>
Emilia-Romagna (indagine 2019)	22,4	68,8	8,8	100,0

Fonte: Elaborazioni Isfort dall'Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani

Tab. 13 – Il tasso di mobilità sostenibile: i confronti territoriali (valori %, 2018)

	Mezzi "sostenibili"(*)	Mezzi "non sostenibili"(**)	Totale
Piemonte	40,5	59,5	100,0
Lombardia	42,5	57,5	100,0
Veneto	38,0	62,0	100,0
Toscana	33,9	66,1	100,0
Lazio	39,0	61,0	100,0
<i>Media Italia</i>	<i>37,1</i>	<i>62,9</i>	<i>100,0</i>
Emilia-Romagna (indagine 2019)	31,2	68,8	100,0
Emilia-Romagna (indagine 2013)	30,2	69,8	100,0

(*) Piedi, bicicletta e mezzi pubblici

(**) Auto, moto e altri mezzi privati

Fonte: Elaborazioni Isfort dall'Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani e indagini ad hoc sull'Emilia-Romagna

Due ultimi indicatori completano il quadro analizzato sui mezzi di trasporto: l'intermodalità e il coefficiente di riempimento delle auto.

Il peso della "mobilità di scambio", ovvero la percentuale di viaggi effettuati utilizzando più di un mezzo di trasporto, è pari in Emilia-Romagna al 6,2% del totale, una percentuale quindi ancora molto contenuta, ma quasi doppia rispetto alla media nazionale registrata nel 2018 (3,3%) (Tab. 14). Come ci si poteva attendere le soluzioni intermodali sono molto più praticate dai giovani e giovanissimi (quota al 17% tra gli under 30), anche per l'elevata utilizzazione dei mezzi pubblici che sono quasi sempre presenti nelle combinazioni multimodali (combinazioni tra soli mezzi pubblici e combinazioni tra mezzi pubblici e mezzi privati), mentre sono quasi del tutto estranee alle scelte operate dagli over 65 (1,2%). Inoltre l'intermodalità è più sviluppata nei Comuni capoluogo (7,6%) rispetto ai piccoli centri (4,9%), per effetto delle maggiori opportunità di uso dei mezzi pubblici nei poli urbani più grandi.

Tab. 14 – Il peso degli spostamenti intermodali (valori %, 2019) (*)

<i>Per genere</i>	
Uomini	6,5
Donne	5,9
<i>Per classi di età</i>	
14-29 anni	17,0
30-45	6,4
46-64 anni	3,5
65-80 anni	1,2
<i>Per tipologia di Comune di residenza</i>	
Comuni con meno di 30mila abitanti	4,9
Comuni capoluogo	7,6
Comuni di media dimensione	5,3
<hr/>	
<i>Totale Emilia-Romagna (2019)</i>	6,2
<i>Totale Italia (2018)</i>	3,3

(*) Percentuale di spostamenti effettuati con due o più mezzi di trasporto motorizzati (collettivi e/o individuali) sul totale degli spostamenti

Fonte: Indagini Isfort

Quanto infine al **coefficiente medio di riempimento dell'auto**, il valore registrato dall'indagine attesta una media di 1,32 passeggeri per veicolo, cifra leggermente più bassa della media nazionale e in linea con il dato medio del Nord-Est (**Tab. 15**). Il "car pooling" auto-organizzato è più alto per i viaggi effettuati dalle donne, tra i giovanissimi e gli anziani (un po' meno per le classi centrali di età) e nei Comuni di media e grande dimensione rispetto ai centri minori. I differenziali registrati nei diversi cluster non sono tuttavia così marcati.

Tab. 15 – Coefficiente medio di riempimento dell'auto (valori assoluti, 2019) (*)

<i>Per genere</i>	
Uomini	1,27
Donne	1,39
<i>Per classi di età</i>	
14-29 anni	1,40
30-45	1,32
46-64 anni	1,29
65-80 anni	1,35
<i>Per tipologia di Comune di residenza</i>	
Comuni con meno di 30mila abitanti	1,31
Comuni capoluogo	1,34
Comuni di media dimensione	1,35
<hr/>	
<i>Totale Emilia-Romagna (2019)</i>	1,32
<i>Totale Italia (2018)</i>	1,36

(*) Numero medio di passeggeri, compreso il conducente, negli spostamenti in auto

Fonte: Indagini Isfort

5. I COMPORTAMENTI DEGLI INDIVIDUI

L'analisi sull'utilizzazione dei diversi mezzi di trasporto può essere condotta “dal lato degli spostamenti” – come proposto nel paragrafo precedente -, fotografando una situazione media giornaliera (feriale), oppure “dal lato degli individui” leggendo le **frequenze d'uso** dichiarate rispetto ai singoli mezzi.

Una sezione dell'indagine condotta in Emilia-Romagna, riprendendo la metodologia dell'Osservatorio “Audimob”, si è focalizzata su questa seconda modalità di lettura. Al campione di intervistati è stato chiesto con quale intensità si è fatto ricorso ai diversi mezzi di trasporto nel corso dei tre mesi precedenti l'intervista, dove l'intensità è necessariamente misurata su scala con intervalli discreti (“tutti i giorni o quasi”, “3/4 volte a settimana”.....”mai”). L'informazione che se ne ricava è quindi profondamente diversa da quella relativa agli spostamenti, poiché non si tratta di ricostruire le quote modali “contando” gli spostamenti effettivamente soddisfatti con un mezzo di trasporto piuttosto che con un altro, quanto invece di capire qual è la relazione d'uso dell'individuo con i diversi mezzi di trasporto, considerando un orizzonte temporale relativamente lungo (“tre mesi precedenti l'intervista”).

Rispetto ai mezzi di trasporto individuali l'indagine ha messo in evidenza i seguenti principali profili (**Tab. 16**):

- la bicicletta è utilizzata abitualmente da 1 cittadino su 5, a cui si aggiunge il 40% che la utilizza saltuariamente; nel confronto con l'indagine “Audimob” 2013 la quota complessiva di utilizzatori è aumentata di circa 5 punti, ma con una redistribuzione a favore dei saltuari rispetto agli abituali. Da sottolineare che in Emilia-Romagna – e il dato non sorprende – la frequenza d'uso della bici è molto più elevata della media nazionale (13% di abituali e 32,5% di saltuari);
- l'automobile è nettamente il mezzo di trasporto più frequentemente utilizzato in Emilia-Romagna, come del resto in tutto il Paese, a conferma di quanto osservato per le quote modali. Praticamente la totalità dei cittadini dell'Emilia-Romagna ha fatto ricorso almeno una volta all'auto nei tre mesi precedenti l'intervista e la quota di abituali sfiora il 70% (di un paio di punti più alta della media nazionale). Rispetto all'indagine del 2013 il dato complessivo degli automobilisti nel 2019 è sostanzialmente allineato, ma con un incremento degli abituali rispetto agli occasionali.

Rispetto invece ai principali mezzi di trasporto pubblico, il livello d'uso dei diversi vettori si caratterizza come segue:

- l'autobus urbano è utilizzato almeno saltuariamente dal 45% dei cittadini, con una quota di abituali ferma tuttavia al 10%; rispetto al 2013 si è tuttavia registrato un significativo incremento percentuale degli utenti complessivi (quasi 10 punti in più), in particolare nella componente degli occasionali. Nel confronto con la media nazionale, l'Emilia-Romagna mostra una quota di utenti più contenuta, ma non in misura molto marcata;
- l'autobus di lunga percorrenza (pullman) è utilizzato almeno saltuariamente da poco più di 1 cittadino su 4, con una percentuale di abituali del tutto residua (3,6%); rispetto ai valori medi nazionali anche il pullman ha in Emilia-Romagna un minor indice di frequenza d'uso, soprattutto guardando agli utenti saltuari;

- il treno regionale mostra un livello di utilizzazione molto basso, pari ad appena il 10% scarso di utenti abituali o saltuari complessivi, percentuale decisamente inferiore al quasi 25% del 2013 e soprattutto al 40% della media nazionale; in verità è probabile che una fascia cospicua di pendolari per tratte ferroviarie locali abbia utilizzato vettori attribuiti alla media e lunga percorrenza, abbassando così sensibilmente l'indice di frequenza;
- infatti, il treno AV e di media-lunga percorrenza raccoglie tassi di frequenza d'uso molto superiori al treno regionale, superiori al 30%, contro il 14,9% registrato nel 2013 e in linea con la media nazionale; si conferma quindi l'ipotesi che una parte dei pendolari ferroviari si siano riconosciuti, più o meno erroneamente, come utenti di treni di media e lunga percorrenza. Resta comunque il fatto che considerando insieme gli indici di frequenza del treno regionale e di quello di media e lunga percorrenza, i livelli di utilizzazione in Emilia-Romagna appaiono più bassi della media nazionale.

Tab. 16 - Frequenze d'uso dei mezzi di trasporto^(*) (valori %, confronti 2013-2019)

		Indagine 2019	Indagine "Audimob" 2013	Media nazionale 2018
Auto	Tutti i giorni, 3-4 giorni la settimana	68,1	63,8	66,0
	Qualche volta al mese, anno	27,0	33,5	27,3
	Mai	4,8	2,7	6,7
	<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Autobus, tram	Tutti i giorni, 3-4 giorni la settimana	10,1	8,6	11,5
	Qualche volta al mese, anno	35,8	28,0	38,5
	Mai	54,1	65,5	50,0
	<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Autobus di lunga percorrenza	Tutti i giorni, 3-4 giorni la settimana	3,6	Nd	4,3
	Qualche volta al mese, anno	22,6	Nd	30,2
	Mai	73,8	Nd	65,2
	<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Bicicletta	Tutti i giorni, 3-4 giorni la settimana	20,0	27,4	13,0
	Qualche volta al mese, anno	39,8	27,0	32,5
	Mai	40,2	45,6	54,5
	<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Treno AV e media-lunga percorrenza	Almeno una volta	31,3	14,9	34,3
	Mai	68,7	85,1	65,7
	<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Treno locale	Almeno una volta	9,5	24,7	40,4
	Mai	90,5	75,3	59,6
	<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Sharing mobility	Almeno una volta	35,4	Nd	Nd
	Mai	64,6	Nd	Nd
	<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>Nd</i>	<i>Nd</i>

^(*) Percentuale di intervistati che hanno utilizzato il mezzo nei tre mesi precedenti l'intervista

Fonte: Elaborazioni Isfort dall'Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani e indagini ad hoc sull'Emilia-Romagna

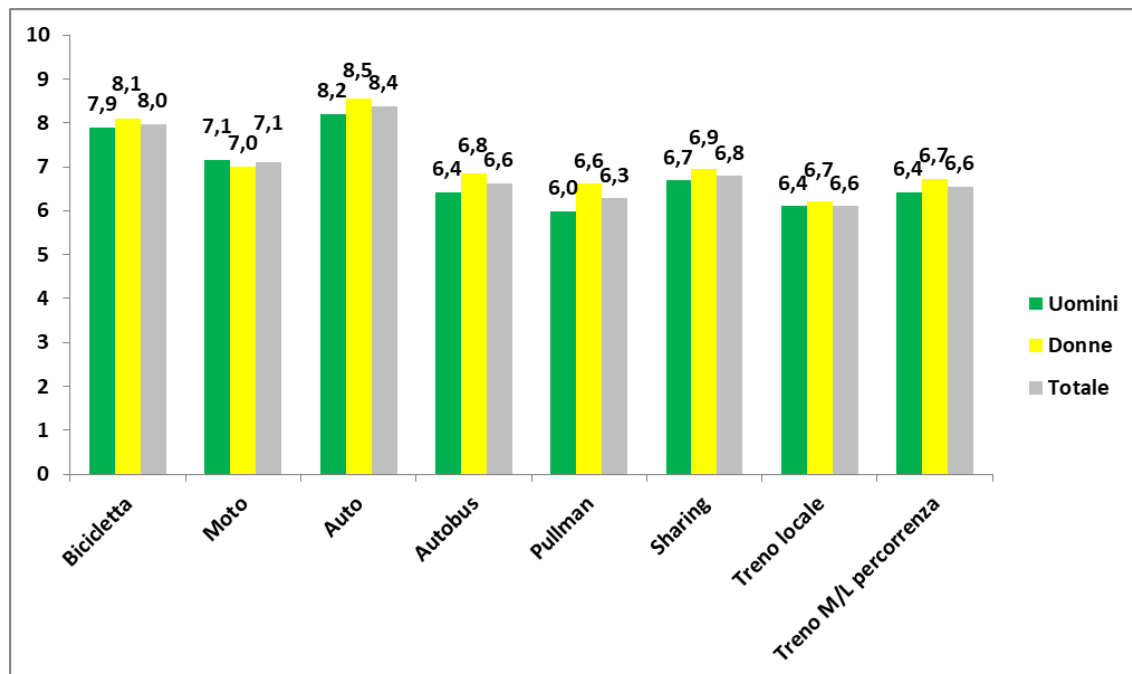
Infine, circa i mezzi della sharing mobility, l'indagine ha evidenziato una frequenza d'uso - principalmente saltuaria -, pari al 35% della popolazione regionale, una percentuale sicuramente ragguardevole, considerando la bassa (ancorché crescente) diffusione di questi servizi.

Tra le aree di monitoraggio della mobilità territoriale assume una specifica rilevanza la verifica sui **livelli di soddisfazione** espressi dai cittadini verso i mezzi di trasporto utilizzati.

Il sistema di rilevazione adottato per la presente indagine, anche in questo caso mutuato dalla metodologia dell'Osservatorio "Audimob", è differente dalle modalità usuali di una tradizionale *customer satisfaction*. Agli intervistati si chiede infatti di assegnare un punteggio scolastico di gradimento da 1 a 10 non ad un singolo spostamento ma tenendo complessivamente conto del ricorso al mezzo di trasporto nei tre mesi precedenti l'intervista. Ovviamente la domanda non è somministrata a chi ha dichiarato di non essere stato utente del mezzo, nemmeno per una volta, nel periodo di riferimento.

Il dato generale che emerge dall'indagine sui cittadini dell'Emilia-Romagna, utenti dei diversi mezzi di trasporto, è il forte divario di soddisfazione percepita tra i mezzi individuali, che raccolgono punteggi medi tra il 7 e l'8,5, e i mezzi di trasporto pubblico il cui punteggio oscilla tra il 6 e il 7 (**Graf. 19,20 e 21**). Questa forbice è strutturale e duratura nel tempo, riscontrabile anche a livello nazionale (**Tabb. 17 e 18**).

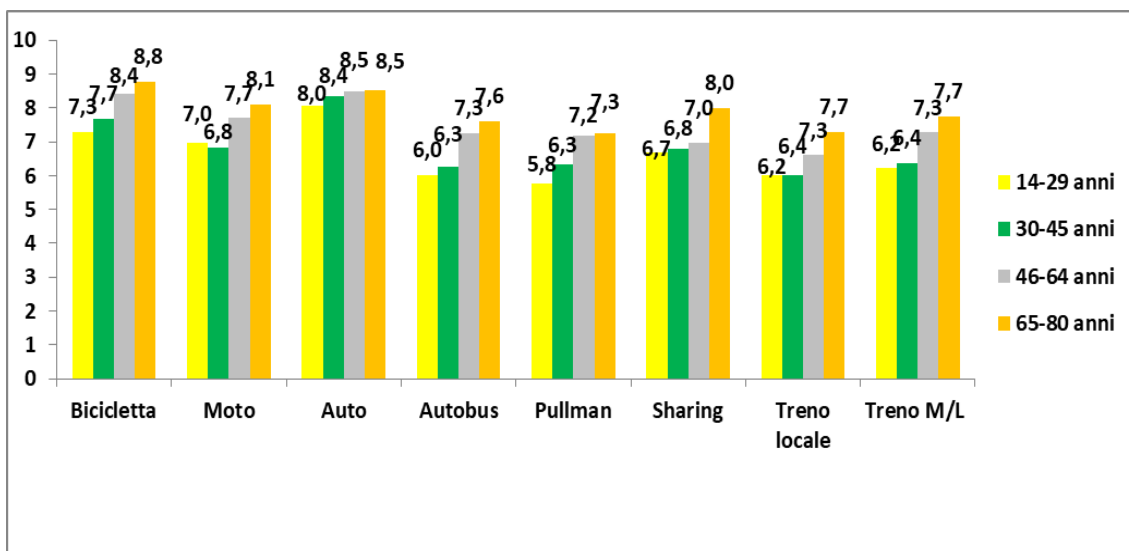
Graf. 19 – Indici di soddisfazione^(*) per i mezzi di trasporto utilizzati e per genere (voti medi 1-10, 2019)



^(*) Voti medi 1-10 espressi per l'utilizzazione complessiva del mezzo, anche saltuaria, nei tre mesi precedenti l'intervista

Fonte: Indagine Isfort

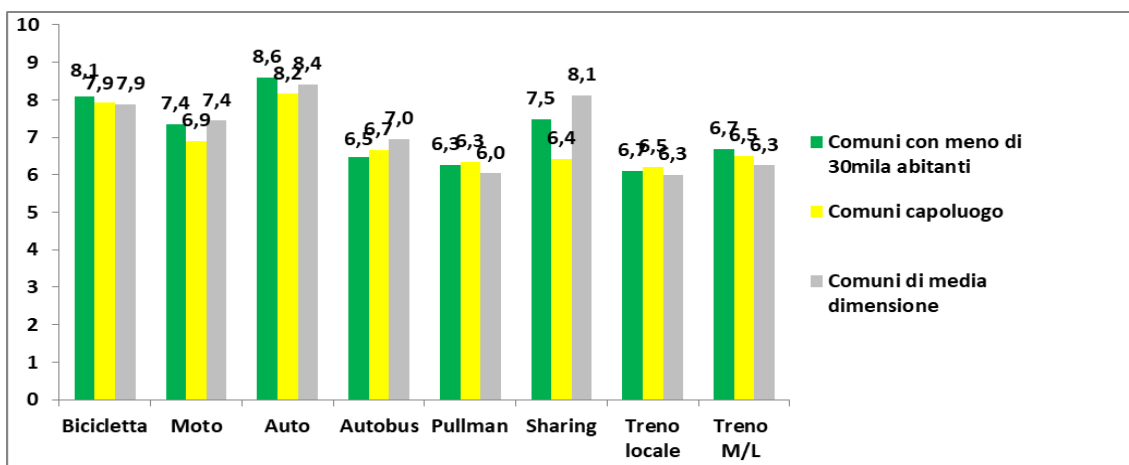
Graf. 20 – Indici di soddisfazione^(*) per i mezzi di trasporto utilizzati e per classi di età (voti medi 1-10, 2019)



^(*) Voti medi 1-10 espressi per l'utilizzazione complessiva del mezzo, anche saltuaria, nei tre mesi precedenti l'intervista

Fonte: Indagine Isfort

Graf. 21 – Indici di soddisfazione^(*) per i mezzi di trasporto utilizzati e per tipologia dei Comuni di residenza (voti medi 1-10, 2019)



^(*) Voti medi 1-10 espressi per l'utilizzazione complessiva del mezzo, anche saltuaria, nei tre mesi precedenti l'intervista

Fonte: Indagine Isfort

Tab. 17 - Indici di soddisfazione^(*) per i mezzi di trasporto utilizzati (voti medi 1-10, confronti 2013 2019)

	Indagine 2019	Indagine "Audimob" 2013
Bicicletta	8,0	8,7
Moto	7,1	8,3
Auto	8,4	8,2
Autobus urbano	6,6	6,4
Autobus di lunga percorrenza (pullman)	6,3	6,4
Sharing	6,8	Nd
Treno locale	6,2	6,3
Treno di ML percorrenza	6,6	7,6

^(*) Voti medi 1-10 espressi per l'utilizzazione complessiva del mezzo, anche saltuaria, nei tre mesi precedenti l'intervista

Fonte: Indagine Isfort

Tab. 18 – Punteggi medi di soddisfazione per i mezzi di trasporto utilizzati (2018, punteggi medi 1-10)^(*)

	Auto	Moto	Bici	Autobus urbano	Autobus di ML percorrenza	Treno locale/regionale	Treno AV e ML percorrenza
Piemonte	8,2	7,6	7,8	6,0	6,1	6,0	7,4
Lombardia	8,1	7,3	8,1	6,6	6,4	6,2	7,4
Veneto	8,3	7,7	8,1	6,6	6,2	6,5	7,2
Toscana	8,2	7,9	7,8	6,2	6,2	6,3	7,1
Lazio	7,9	7,9	7,6	5,1	5,9	6,1	7,5
<i>Media Italia</i>	8,2	7,6	7,9	6,1	6,3	6,2	7,2
Emilia-Romagna (indagine 2019)	8,4	7,1	8,0	6,6	6,3	6,1	6,6

^(*) Voti medi 1-10 espressi per l'utilizzazione complessiva del mezzo, anche saltuaria, nei tre mesi precedenti l'intervista

Fonte: Indagine Isfort

Per comodità di esposizione, anche in questo caso analizziamo gli indici di soddisfazione, nelle sue articolazioni e nei confronti temporali (2013) e territoriali, per singolo mezzo iniziando da quelli individuali:

- la bicicletta evidenzia un livello di gradimento molto alto, pari a 8,0 ma in significativo decremento rispetto all'8,7 registrato nell'indagine "Audimob" 2013. Colpisce la disomogeneità dei valori rispetto alla fascia d'età degli utenti: si passa infatti dal 7,3 assegnato da giovani e giovanissimi all'8,8 assegnato dagli over 65. Nessun divario rilevante invece tra i generi e rispetto alla tipologia di Comuni. Il gradimento per la bici espresso in Emilia-Romagna è simile alla media nazionale (7,9), è superiore a Lazio, Toscana e Piemonte, è inferiore, ma di poco, a Lombardia e Veneto;

- la moto mostra in regione un livello di apprezzamento molto buono, ma decisamente più contenuto rispetto a bici ed auto: 7,1 il punteggio medio, peraltro in forte decremento rispetto al dato del 2013 (8,3). Come per la bici anche la soddisfazione per la moto è correlata con l'età, quindi più bassa nelle fasce giovani e più alta in quelle mature e anziane (8,1 tra gli over 65). Nei raffronti territoriali emerge un divario (in negativo) piuttosto marcato dalla media nazionale 2018 (7,6), divario che si accentua nella comparazione con le medie di Toscana e Lazio (7,9), mentre si riduce in quella con la Lombardia (7,3);
- l'auto raggiunge la performance di soddisfazione più elevata tra tutti i mezzi, pari al voto medio 8,4, in consolidamento rispetto all'8,2 registrato nell'indagine del 2013. Il gradimento dell'auto è più spiccato tra le donne, nelle fasce di età più mature e nei piccoli centri. Rispetto alla media nazionale (2018) si evidenzia uno scarto in positivo (8,2 il voto medio a livello nazionale), così come accade per tutte le regioni benchmark, e in particolare rispetto a Lazio (7,9) e Lombardia (8,1).

Passando ora ai principali mezzi pubblici l'indagine ha messo a fuoco le seguenti principali evidenze:

- l'autobus urbano raggiunge un livello medio di soddisfazione pari a 6,6, in aumento rispetto al dato "Audimob" del 2013. Il gradimento per l'autobus è più alto tra le donne (6,8) e tra le fasce di età mature (7,6 per gli over 65). Interessante l'articolazione dei valori per tipologia di Comune: l'autobus è più apprezzato nei Comuni di media dimensione (7,0), quindi nei capoluoghi (6,7) e da ultimo nei centri minori. Rispetto ai valori nazionali 2018, la soddisfazione per l'autobus è in Emilia-Romagna decisamente superiore (6,6 contro 6,1); nel benchmark regionale, Lombardia e Veneto si allineano ai valori dell'Emilia-Romagna, mentre molto distanziati sono Piemonte, Toscana e soprattutto Lazio (5,1);
- l'autobus di lunga percorrenza attesta il gradimento medio in Emilia-Romagna a 6,3, in leggero calo dal 2013 (6,4). Decisamente più alto il gradimento del pullman per le donne (6,8) e per le classi di età mature (over 46 anni con voti medi superiori a 7). Nei raffronti territoriali emerge un perfetto allineamento con la media nazionale e, nell'insieme, livelli di gradimento superiori alle altre regioni (soprattutto rispetto a Piemonte e Lazio), con l'eccezione della Lombardia;
- il treno locale/regionale evidenzia il grado di soddisfazione più basso tra i mezzi considerati, comunque attestato sopra la sufficienza (6,2), in moderata diminuzione rispetto al 2013 (6,3). Come per gli altri mezzi, la soddisfazione per il treno locale si differenzia per classi di età, confermando un apprezzamento correlato positivamente con l'anzianità degli utenti, mentre è tendenzialmente omogeneo rispetto al genere e alla tipologia dei Comuni di residenza. Guardando al benchmark territoriale (2018), l'Emilia-Romagna si posiziona su questo indicatore sul medesimo livello della media nazionale e non distante (in più o in meno) dalle principali regioni del Centro-Nord, con la parziale eccezione del Veneto per il gap negativo (6,5) e del Piemonte per quello positivo (6,0);
- il treno AV e di media-lunga percorrenza raccoglie un punteggio medio di soddisfazione pari a 6,6, in forte riduzione rispetto al 7,6 registrato nell'indagine "Audimob" del 2013. Il gradimento è un po' più alto tra le donne, gli anziani e tra chi abita nei piccoli Comuni. Il

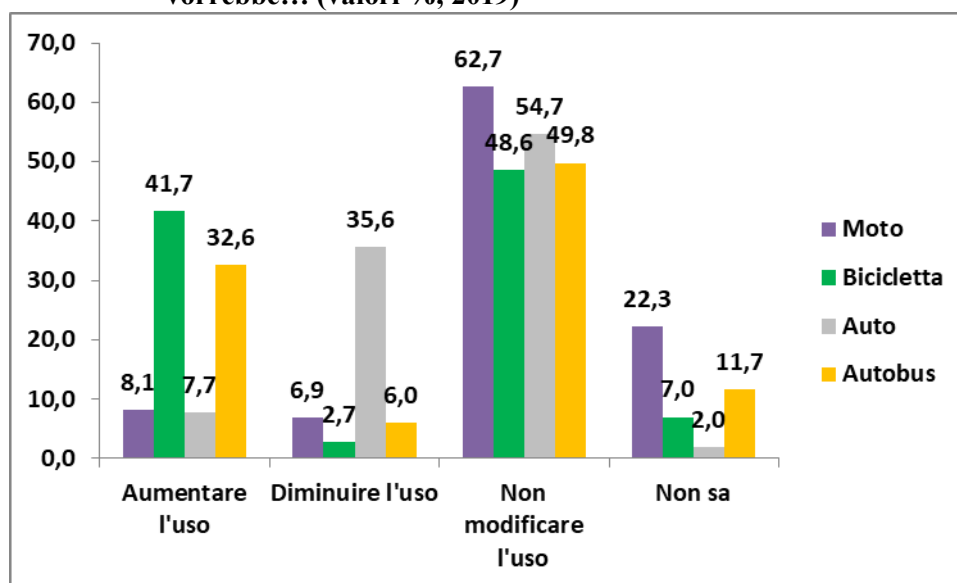
divario con la media nazionale e con tutte le altre regioni di raffronto è in questo caso a differenza dei casi precedenti, molto netto, dovuto presumibilmente a specifici problemi per l'AV sul nodo di Bologna nel periodo di rilevazione.

Infine, è stato fatto il rilievo di soddisfazione anche per le soluzioni di trasporto in condivisione (bike sharing, car sharing, car pooling), in alcuni casi di recente introduzione nelle città emiliano-romagnole. Il voto medio espresso dagli utenti è buono, pari a 6,8, ma ancora distanze dalle performance dei mezzi individuali. Uomini, anziani e residenti nei Comuni di media dimensione esprimono i livelli di maggiore soddisfazione per questi servizi innovativi di trasporto.

L'ultimo tema di analisi riguarda la disponibilità dei cittadini a modificare il livello attuale di utilizzazione dei mezzi di trasporto, al fine di verificare soprattutto la **propensione al cambio modale**, ovvero la prospettive di ridurre l'uso dell'auto a vantaggio in particolare del mezzo pubblico e della bicicletta.

Come si può osservare dal **Graf. 22** i cittadini dell'Emilia-Romagna in prevalenza non desiderano modificare gli equilibri attuali come d'altra parte accade nel resto del Paese; infatti, quasi il 50% degli intervistati non intendono modificare l'uso di bici e mezzi pubblici, il 54,7% quello dell'auto e ben il 62,7% l'uso della moto. Tuttavia, nella quota comunque corposa di chi esprime il desiderio di modificare l'uso dei mezzi, prevalgono piuttosto nettamente le opzioni a favore della mobilità sostenibile. Infatti, il 32,6% dei cittadini vorrebbe aumentare il ricorso ai mezzi pubblici (in diminuzione rispetto al 38,2% registrato nell'indagine "Audimob" 2013), contro il 6% che vorrebbe diminuirlo; il 41,7% vorrebbe aumentare l'uso della bici, contro il 2,7% che vorrebbe diminuirla; e per converso solo il 7,7% dei cittadini vorrebbe aumentare l'uso dell'auto contro ben il 35,6% che vorrebbe diminuirlo (percentuale in lieve aumento rispetto al 2013).

Graf. 22 – In prospettiva, rispetto ai seguenti mezzi di trasporto lei vorrebbe... (valori %, 2019)



Fonte: Indagine Isfort

Nei confronti territoriali degli indicatori di cambio modale si può osservare che in Emilia-Romagna la propensione ad incrementare il ricorso alla bici è di quasi 10 punti più alto della media nazionale (2018) ed è il nettamente il più elevato tra le grandi regioni del Centro-Nord (solo il Veneto espone una percentuale non distante) (Tab. 19). Lo stesso accade per il dato relativo al desiderio di diminuire l'uso dell'auto, ma con divari sempre significativi (oltre 5 punti in più della media nazionale) ma più contenuti. Circa i mezzi pubblici, invece, il valore medio dell'Emilia-Romagna resta superiore a quello medio nazionale, ma di soli 2,5 punti e tra le regioni benchmark nel Lazio si evidenzia una percentuale più alta di cittadini che vorrebbero utilizzare di più il trasporto pubblico.

Tab. 19 – Propensione al cambio modale: i confronti territoriali (valori %, 2018)

	Vorrebbero diminuire l'uso dell'auto	Vorrebbero aumentare l'uso dei mezzi pubblici	Vorrebbero aumentare l'uso della bicicletta
Piemonte	26,1	29,2	32,1
Lombardia	32,4	31,8	39,5
Veneto	27,8	27,2	39,9
Toscana	32,0	31,0	35,4
Lazio	30,8	34,3	29,0
<i>Media Italia</i>	<i>29,4</i>	<i>30,0</i>	<i>33,6</i>
Emilia-Romagna (indagine 2019)	35,6	32,6	41,7

Fonte: Elaborazioni Isfort dall'Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani