

LE DONNE E LA MOBILITÀ: UN MODELLO CHE CAMBIA?

— “AUDIMOB” OSSERVATORIO SUI COMPORTAMENTI DI MOBILITÀ DEGLI ITALIANI —

N. 16

LE FERMATE SULLA MOBILITÀ

DICEMBRE 2012

LE DONNE SI MUOVONO DI MENO

L'analisi di Isfort, in questa fermata "Audimob", propone un approfondimento sull'esistenza di differenze di genere nei comportamenti in mobilità e le loro eventuali evoluzioni nel corso degli anni.

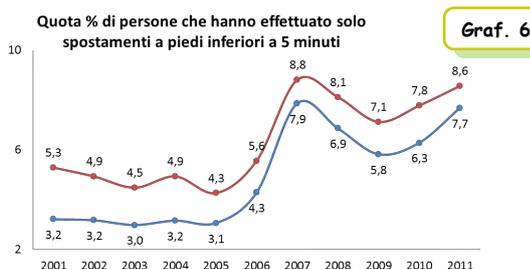
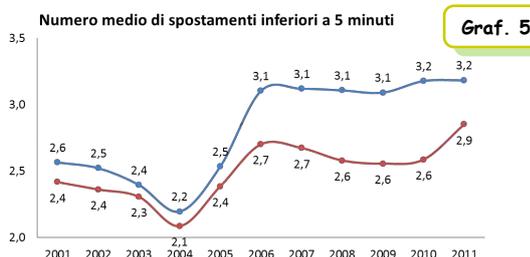
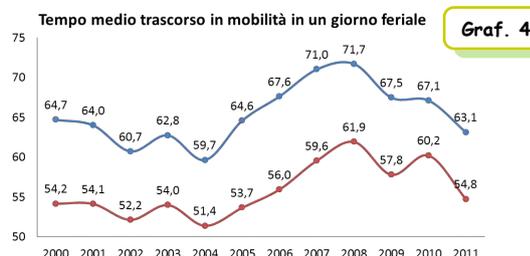
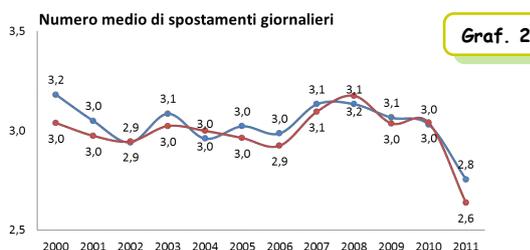
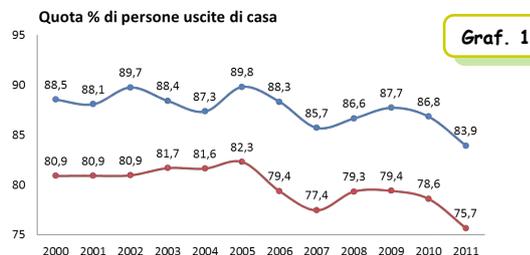
La percentuale di persone che ha effettuato almeno uno spostamento superiore a 5 minuti a piedi rappresenta uno tra gli indicatori più studiati per la mobilità (Graf. 1). Nel considerare questo indicatore sia per gli uomini sia per le donne, si osserva che per queste ultime la curva che disegna l'evoluzione temporale si mantiene costantemente sotto di circa 7-8 punti percentuali a quella relativa agli uomini (Graf. 1). Inoltre tra il 2009 e il 2011, la quota delle donne uscite di casa, diminuisce del 3,7% (- 3,8% con riferimento agli uomini).

Negli anni della crisi economica (2009-2011) crollano anche gli spostamenti medi giornalieri che passano da 3,1 a 2,8 per gli uomini e da 3,0 a 2,6 per le donne (Graf. 2).

La serie storica 2000-2011 sembra evidenziare un maggior divario di genere su distanze e tempi medi degli spostamenti complessivi in un giorno medio ferialo (Graf. 3 e Graf. 4). Infatti le donne percorrono 10-18 chilometri in meno rispetto agli uomini, risparmiando tra i 7 e i 12 minuti trascorsi nel traffico giornaliero.

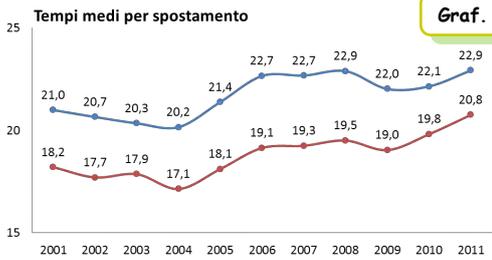
In controtendenza le dinamiche relative ai "piccoli" spostamenti. Infatti, se nel 2001 il numero medio di spostamenti a piedi inferiori a 5 minuti era 2,4 per le donne e 2,6 per gli uomini, nel 2011 si raggiungono, rispettivamente, 2,9 e 3,2 viaggi (Graf. 5).

Contemporaneamente cresce, in termini percentuali, la quota di persone che effettua questi "breve spostamenti" e ciò avviene in misura maggiore per gli uomini che passano dal 3,2% del 2001 al 7,7% nel 2011. Per le donne, nello stesso arco temporale, l'aumento è di 3,3 punti percentuali (5,3% nel 2001 e 8,6% nel 2011) (Graf. 6).

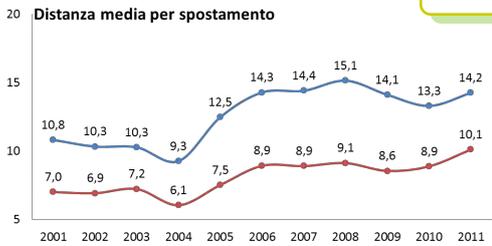


— Uomini — Donne

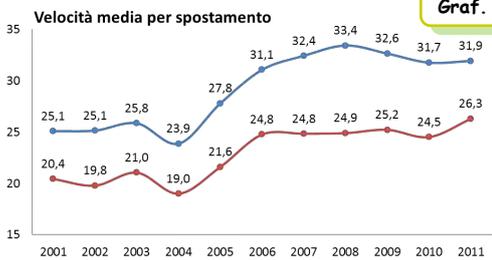
Fonte: ISFORT, Osservatorio "Audimob"



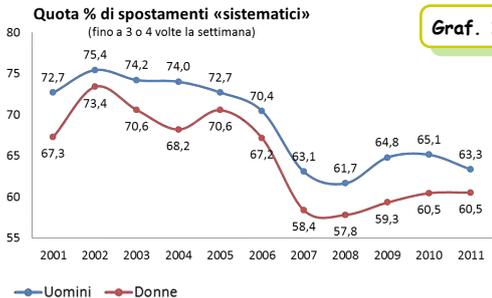
Graf. 7



Graf. 8



Graf. 9



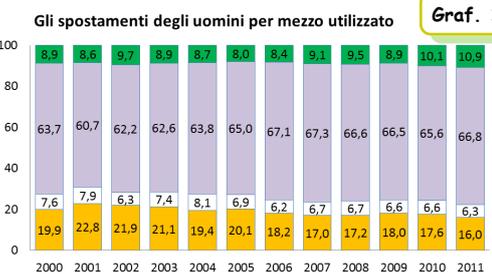
Graf. 10

L'analisi di dettaglio dei tempi medi dei singoli spostamenti non mette in luce rilevanti differenze di genere (Graf. 7). Gli spostamenti si hanno sostanzialmente sulla distanza percorsa, dove le donne effettuano tragitti più brevi (circa 4 km in media meno degli uomini) che non superano mediamente i 10 chilometri (Graf. 8), con una velocità sicuramente più moderata. Gli uomini superano mediamente i 30 km/h mentre le donne si attestano intorno ai 25 km/h (Graf. 9).

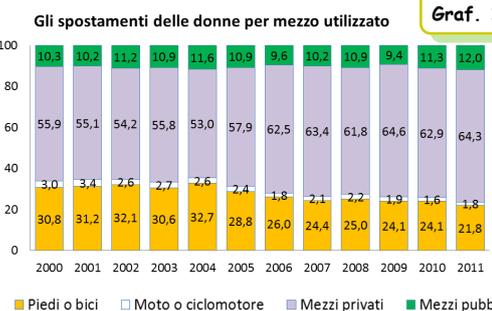
Non si notano evidenti divari nei comportamenti quotidiani (Graf. 10). Infatti la quota degli spostamenti definiti "sistematici", ossia con frequenza superiore a 3 o 4 volte la settimana, segue un andamento simile nel corso degli anni con una differenza di pochi punti percentuali (nel 2011 60,5% per le donne e 63,3 per gli uomini).

LE SCELTE MODALI DELLE DONNE SI AVVICINANO A QUELLE DEGLI UOMINI

Un'analisi poco attenta porterebbe a concludere che le donne hanno un atteggiamento più "sostenibile" per quanto riguarda la scelta delle modalità di trasporto. Nei fatti non è così, l'unica vera differenza sta negli spostamenti a piedi o in bici, pari al 16,0% per gli uomini e al 21,8% per le donne, mentre l'auto privata è eletta come principale mezzo utilizzato (Graff. 11 e 12) e il mezzo pubblico, nel confronto tra generi, rileva solo 1 o 2 punti percentuali in più per donne. In realtà, l'ipotesi che il genere femminile riponga, nei suoi comportamenti modali, più attenzione all'ambiente è "infondata" per due motivi fondamentali. In primo luogo la scelta del mezzo è legata al tipo di percorrenze, dove per brevi tragitti l'auto privata può essere facilmente sostituita dal mezzo pubblico o da percorsi a piedi e, come si è detto, gli spostamenti delle donne non superano in media i 10 km. In secondo luogo, un'analisi più approfondita della serie storica dei dati mostra l'acquisizione da parte delle donne di comportamenti sempre più simili a quelli maschili. Infatti, negli ultimi dieci anni, la quota dei loro spostamenti a piedi o in bici è diminuita del 10,3% (meno 5,9% per gli uomini), mentre quella relativa all'uso dell'auto privata è aumentata del 10,2% (+4,6% per gli uomini), raggiungendo nel 2011 il 64,3% del totale degli spostamenti (contro il 66,8% di quelli riferiti agli uomini). Il secondo motivo è per certi versi quello più preoccupante: il cambio delle scelte modali delle donne segue un trend negativo in termini ecologici e ambientali che diventa ancora più critico se legato all'analisi dei tragitti di breve distanza.



Graf. 11



Graf. 12

Fonte: ISFORT, Osservatorio "Audimob"

PIÙ SPOSTAMENTI PER LA GESTIONE FAMILIARE, MENO PER RAGIONI DI LAVORO

Sul versante delle motivazioni della mobilità, le diversità riguardano soprattutto la gestione familiare.

Non stupisce il rapporto di uno a tre, costante negli anni, per gli spostamenti di tipo lavorativo (Graf. 13). Infatti, il dato riproduce la disegualianza congenita della struttura delle forze lavoro dove gli uomini rappresentano il 59,3% degli occupati e le donne il restante 40,7% (Fonte: Istat, Forze lavoro 2011).

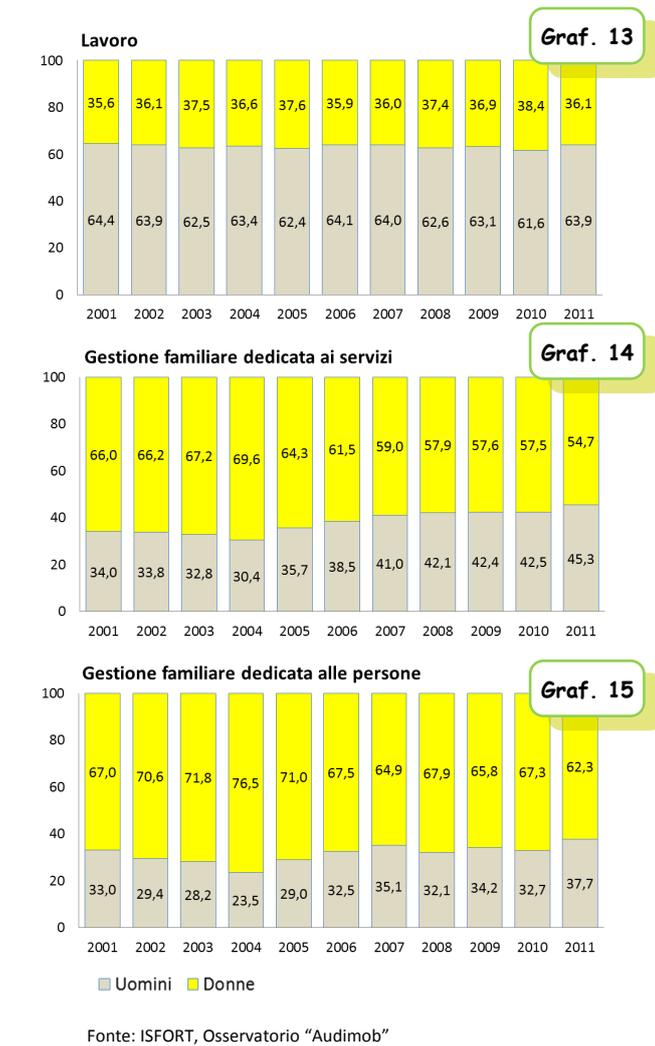
Cambia la struttura degli spostamenti legati alla gestione familiare dedicata ai servizi come gli acquisti per la casa, il pagamento delle utenze postali o assicurative o dei servizi bancari, etc. Tra il 2001 e il 2011 aumenta la quota degli spostamenti riconducibili agli uomini dal 34% al 45,3% (Graf. 14).

Le donne continuano, invece, a mantenere il primato per quanto riguarda la gestione delle cure mediche e personali, l'accompagnare i figli a scuola o i familiari in altri luoghi (Graf. 15).

TUTTI VORREBBERO USARE DI MENO L'AUTO E DI PIÙ I MEZZI PUBBLICI

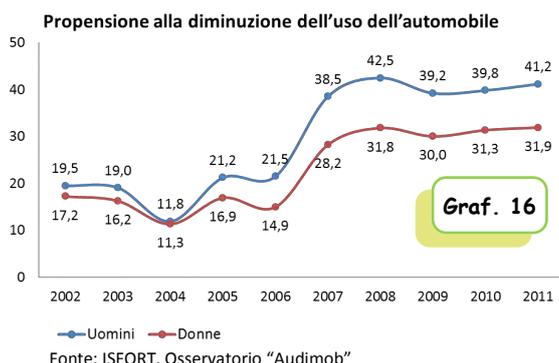
Per raggiungere gli obiettivi legati all'abbattimento delle emissioni in atmosfera, adottati dal programma comunitario, le grandi città europee attuano politiche finalizzate ad incentivare il cambio modale.

In Italia la propensione all'abbandono dei mezzi più inquinanti è in forte crescita, sia sul versante di chi afferma che vorrebbe diminuire l'uso dell'auto privata, sia per chi pensa di spostarsi maggiormente con il trasporto pubblico. Infatti nel 2002 solo un quinto della popolazione era propensa a lasciare l'auto a casa (19,5% uomini e 17,2 donne), nel 2011 la quota è praticamente raddoppiata (41,2% uomini e 31,9 donne) (Graf. 16).

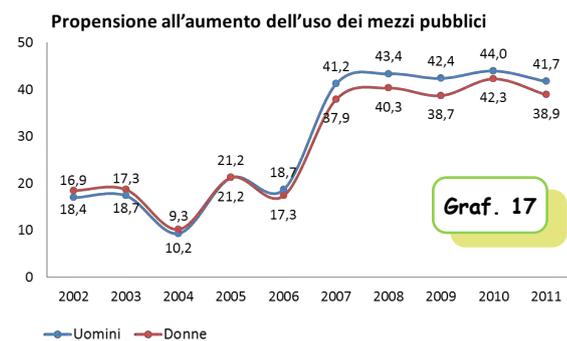


Analoga situazione per "il desiderio di trasporto pubblico" che incrementa, mediamente più del doppio (23,8%) (Graf. 17).

Una tendenza di rinnovamento della mobilità sicuramente dettata dalla crisi economica, dalla costante crescita del prezzo della benzina e del gasolio, ma che fa ben sperare in politiche per un futuro più ecosostenibile.



In prospettiva, Lei per i suoi spostamenti vorrebbe aumentare, diminuire o lasciare invariato l'utilizzo dell'automobile e del mezzo pubblico rispetto ad oggi?



**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 PUÒ FARE
- 4** LA CRESCITA DELL'INSICUREZZA PERCEPITA 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
11/16**



A
U
D
I
M
O
B

- 11** LA "RESISTIBILE" ASCESA DELLA MOTO
- 12** LE SCELTE DI MOBILITA' IN UNA CITTA' 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?

Nota metodologica

L'Osservatorio "Audimob" si basa su un'estesa indagine telefonica, realizzata con sistema CATI e alimentata da circa 15.000 interviste annue 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 "I focus 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