MENO LAVORO... TUTTI A CASA!!

– "AUDIMOB" OSSERVATORIO SUI COMPORTAMENTI DI MOBILITÀ DEGLI ITALIANI –

N. 17 | **LE FERMATE SULLA MOBILITÀ** | ***MAGGIO 2013***

Una breve nota per ricordare che i dati dell'indagine campionaria "Audimob" si riferiscono alla popolazione italiana compresa tra 14 e 80 anni[1]; la mobilità fotografa un giorno medio feriale e si intende per spostamento ogni viaggio effettuato per raggiungere una destinazione.

MOBILITÀ IN DIFFICOLTÀ ...

Osservando la serie storica della popolazione mobile si può affermare che fino al 2010 le persone uscite di casa rappresentano mediamente l'84% della popolazione totale, con oscillazioni massime di un paio di punti percentuali. Solo negli ultimi due anni la curva scende al di sotto dell'80% (Graf. 1). In valori assoluti si parla di 40,5 milioni di persone "mobili" nel 2000 a fronte di 36,4 milioni nel 2012, ciò vuol dire che nell'ultimo anno 1 italiano su 4 non è uscito di casa in un giorno medio feriale.

È POSSIBILE INDAGARE LA CRISI ATTRAVERSO LA MOBILITÀ?

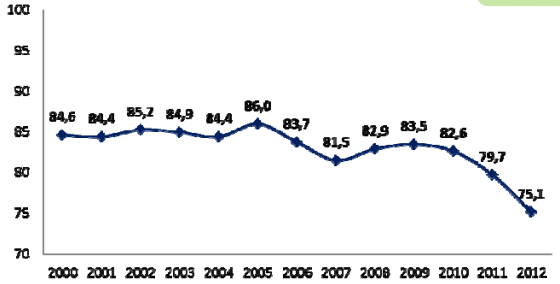
L'analisi descrittiva dei comportamenti in mobilità degli individui è uno dei possibili strumenti per interpretare la crisi economica che, ormai da qualche anno, attraversa il paese. Il Graf. 2 mette in relazione le quote percentuali delle persone che si dichiarano occupate e quella di chi, nel giorno precedente l'intervista, ha effettuato almeno uno spostamento per andare o ritornare dal luogo di lavoro. Entrambe le curve mostrano un trend in discesa che si evidenzia in prima battuta nel 2006, ma il crollo decisivo si ha negli ultimi due anni (Graf. 3). Per connotare meglio il divario, i dati Audimob, stimano nel 2000 circa 22,1 milioni di occupati e 19,1 milioni sono le persone uscite per lavoro (nel 2006 sono rispettivamente 22,7 e 18 milioni); nel 2011 su 21,7 milioni di occupati solo 16 milioni si spostano per lavoro e nel 2012 i primi scendono a 19,8 milioni e solo 15 milioni si sono recati al lavoro.

Il numero indice degli spostamenti complessivi effettuati per motivi di lavoro mostra, in analoga misura, il forte crollo della mobilità legata al mercato del lavoro (Graf. 4).

In realtà il calo degli spostamenti ha investito, negli ultimi anni, in maniera trasversale tutta la mobilità (Graf. 5). Se nel 2000 si registravano 126,2 milioni di spostamenti giornalieri nel 2012 se ne osservano solo 97,5 milioni. Una flessione pari al 23%. Tra il 2011 e il 2012 la diminuzione è di 9 milioni di spostamenti.

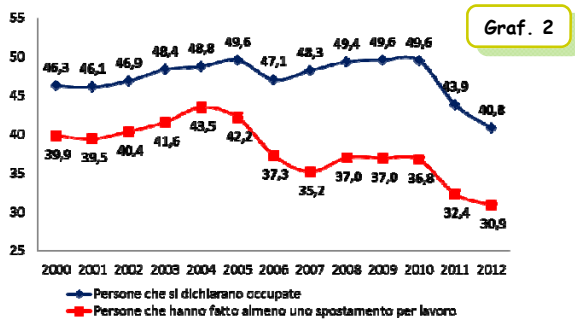
Graf. 1

Quota % di persone uscite di casa



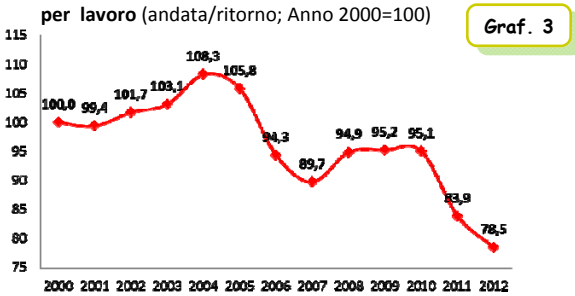
Graf. 2

Quota % sulla popolazione compresa tra 14 e 80 anni



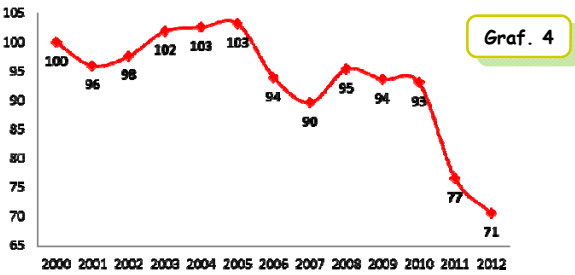
Graf. 3

Numero Indice persone con almeno uno spostamento per lavoro (andata/ritorno; Anno 2000=100)



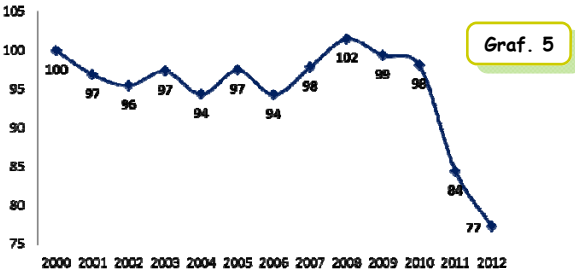
Graf. 4

Numero Indice degli spostamenti per lavoro (Anno 2000=100)



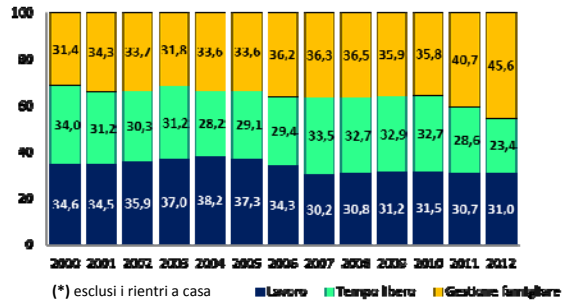
Graf. 5

Numero Indice degli spostamenti totali (Anno 2000=100)



[1] L'errore statistico stimato, sulla base delle consuete ipotesi di normalità con un livello di confidenza del 95%, si approssima all'1% sul totale nazionale.

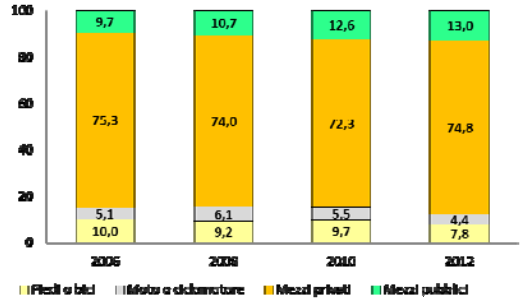
Graf. 7 Quota % degli spostamenti per motivazione (*)



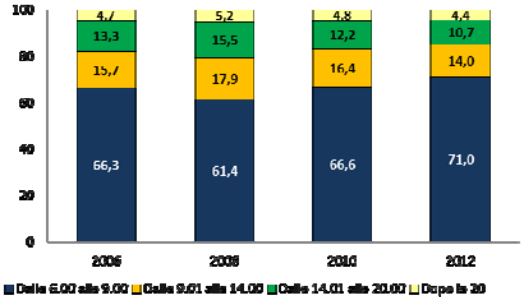
(*) esclusi i rientri a casa

Graf. 8 Numero Indice secondo la sistematicità degli spostamenti per lavoro (Anno

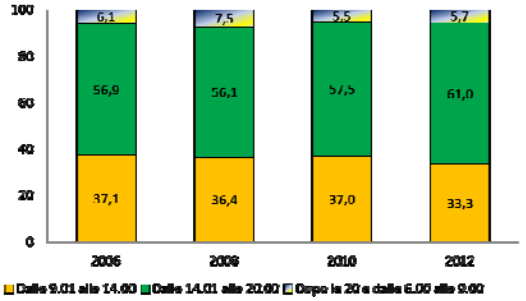
Graf. 9 Quota % dei mezzi utilizzati per andare al lavoro



Graf. 10 Ora di punta per andare al luogo di lavoro



Graf. 11 Ora di punta del rientro dal luogo di lavoro



Fino al 2006 gli spostamenti quotidiani sono mediamente equidistribuiti con una percentuale leggermente superiore per quelli legati al lavoro. Dal 2007 gli spostamenti per lavoro iniziano ad attestarsi intorno al 30% mentre quelli dedicati al tempo libero, che sembravano in lieve ripresa, invertono la tendenza passando dal 32,7% del 2010 al 23,4% del 2012 (Graf. 6).

Negli ultimi due anni la crisi economica diventa più evidente: tra il 2010 e il 2011 si perdono circa 3,9 milioni di spostamenti per lavoro e diminuiscono di ulteriori 1,4 milioni nell'anno successivo; sempre tra il 2010 e 2011 le attività legate al tempo libero registrano un calo di 5,9 milioni di spostamenti ai quali se ne aggiungono 4,2 milioni nel 2012.

Il Graf. 8 descrive il trend degli spostamenti per lavoro: in flessione quelli sistematici, ossia compiuti con una frequenza giornaliera che va da tutti i giorni a 3/4 giorni la settimana; in crescita quelli più occasionali. Tra il 2006 e il 2012 si perde il 27% degli spostamenti per lavoro più "regolari".

COME E QUANDO CI SI SPOSTA PER LAVORO?

Tra i mezzi utilizzati per andare al lavoro, il distacco è evidente: 3 spostamenti su 4 sono con l'auto privata (Graf. 9). In tempi di crisi il mezzo pubblico conquista circa 4 punti percentuali passando dal 9,7% del 2006 al 13% del 2012.

In realtà l'aumento delle quote percentuali del trasporto pubblico è dovuto ad una forte diminuzione, in termini assoluti, dell'uso dell'auto privata. Infatti, nel 2006 per andare al lavoro si registrano 16,5 milioni di spostamenti con il mezzo privato e 2,1 con il mezzo pubblico; nel 2012 quest'ultimi passano a 2,2 milioni, mentre quelli con l'auto privata crollano a 12,4 milioni.

Per chi si dirige al lavoro, il traffico tende sempre a concentrarsi nelle prime ore del mattino. Tra le 6 e le 9 si convoglia il 71% degli spostamenti per lavoro, mentre il resto si distribuisce nell'arco della giornata (Graf. 10).

Per quanto riguarda il rientro dal lavoro, la maggior parte degli spostamenti (61%) si distribuisce nella fascia oraria tra le 14 e le 20 e circa un terzo occupa la seconda metà della mattina (Graf. 11).

I PRINCIPALI INDICATORI DEGLI SPOSTAMENTI VERSO LA SEDE ABITUALE DI LAVORO

Per meglio distinguere le destinazioni fuori o dentro il comune di residenza si è preferito selezionare solo gli spostamenti diretti verso la sede abituale di lavoro, escludendo le trasferte o le missioni in altre sedi.

La distribuzione degli spostamenti è generalmente equiripartita, mediamente poco più del 50% della mobilità lavorativa si svolge all'interno dello stesso comune di residenza. Solo nell'ultimo anno la tendenza sembra invertirsi (Graf. 12).

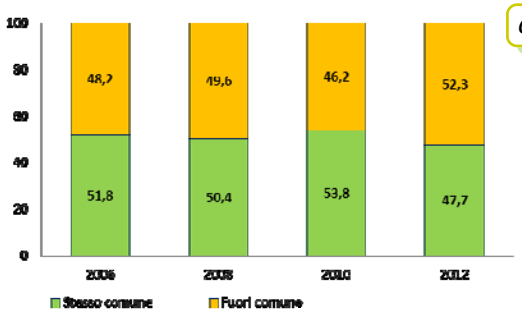
Le curve dei principali indicatori degli spostamenti all'interno del comune non rilevano scostamenti significativi. Per andare al lavoro si percorrono normalmente tra i 6 e gli 8 km in un tempo che varia tra 15 e 19 minuti, con velocità medie sotto i 30 kmh (Graf. 13).

Per chi deve dirigersi verso un altro comune la distanza media si attesta sui 22 km per un viaggio di circa mezz'ora ad una velocità media inferiore ai 50 kmh (Graf. 14).

La vera differenza sta nel confronto tra i due grafici (13 e 14), infatti chi si muove fuori dal comune di residenza per percorrere 3 volte le distanze, di chi si sposta all'interno del comune, impiega meno del doppio del tempo (Es. 2012 stesso comune: 7,3 km in 18,7 minuti; fuori comune: 22,2 km in 28,6 minuti).

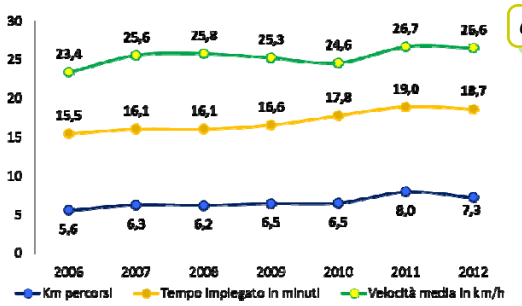
Quota % degli spostamenti per lavoro per destinazione

Graf. 12



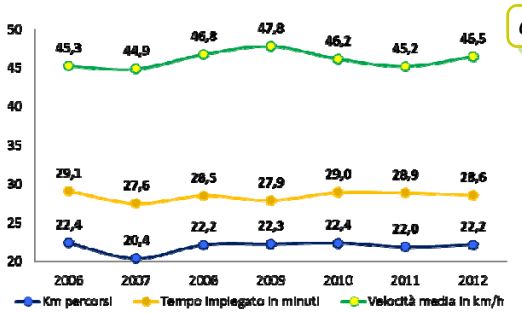
Spostamenti per lavoro nello stesso comune di residenza

Graf. 13



Spostamenti per lavoro fuori dal comune di residenza

Graf. 14



PER CHIUDERE, QUALCHE NOTA DI CONTESTO

Negli ultimi cinque anni è sempre più considerevole il divario, dei valori percentuali, rilevato tra la curva degli occupati e quella dei loro spostamenti per lavoro (Graf. 2), fenomeno che, in parte, può essere legato all'aumento della Cassa Integrazione Guadagni (CIG). Confermerebbero questa ipotesi i dati Istat, che nel dicembre 2012, mostrano un'incidenza delle ore di CIG utilizzate pari a 40,1 ore ogni mille ore lavorate, in aumento di 4,7 ore ogni mille rispetto a dicembre 2011(*).

Per concludere è importante ricordare il dato Istat sui per consumi finali delle famiglie che, alla voce "trasporti" tra il 2008 e il 2010, registra una restrizione di spesa poco superiore a 4 miliardi di euro (valori assoluti a prezzi correnti).

Per approfondimenti sulla incidenza della crisi economica e l'abbassamento dei livelli di consumo in relazione alla domanda di trasporto e di mobilità dei cittadini, è possibile scaricare il "10° Rapporto sulla mobilità in Italia".

(*) "Lavoro e retribuzioni" dicembre 2012

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