

LA MOBILITA' DEI GIOVANI ALLA PROVA DELLA CRISI

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

N. 20

LE FERMATE SULLA MOBILITÀ

NOVEMBRE 2014

In questa fermata Audimob, l'analisi dei dati riguarda un approfondimento sui comportamenti in mobilità dei giovani.

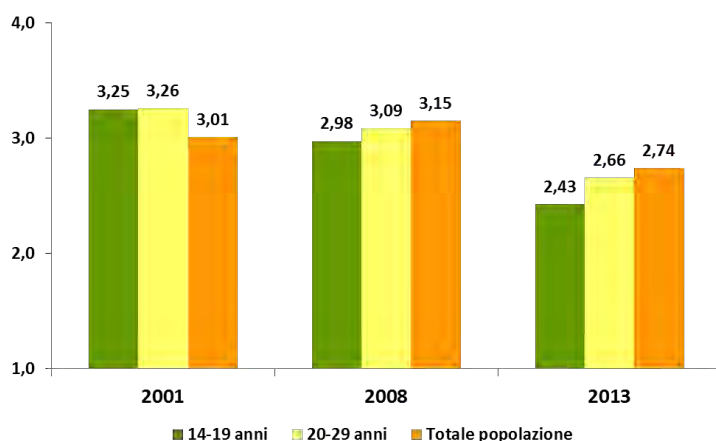
UN SEGMENTO "FORTE" DELLA DOMANDA DI TRASPORTO?

Le fasce più giovani della popolazione esprimono di norma livelli elevati di domanda di mobilità. Tuttavia, le stime dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort evidenziano una caduta dei consumi negli ultimi anni anche per chi ha meno di 30 anni. Infatti, il numero medio degli spostamenti giornalieri per la classe 14-19 anni ("giovannissimi") è

scesa nel 2013 sotto i 2,5 dai 3 registrati nel 2008 e i 3,25 del 2001 (Graf. 1). Il segmento di età appena superiore, quello tra 20 e 29 anni ("giovani"), frena la dinamica di contrazione che resta tuttavia molto marcata (da 3,26 spostamenti nel 2001 a 3,09 nel 2008 a 2,66 nel 2013). Da sottolineare che i valori medi generali della popolazione italiana mostrano per questo indicatore una tenuta migliore della domanda di mobilità, almeno fino all'inizio della crisi; tra il 2001 e il 2008 gli spostamenti medi aumentano,

Graf. 1

La domanda di mobilità dei giovani: gli spostamenti medi giornalieri

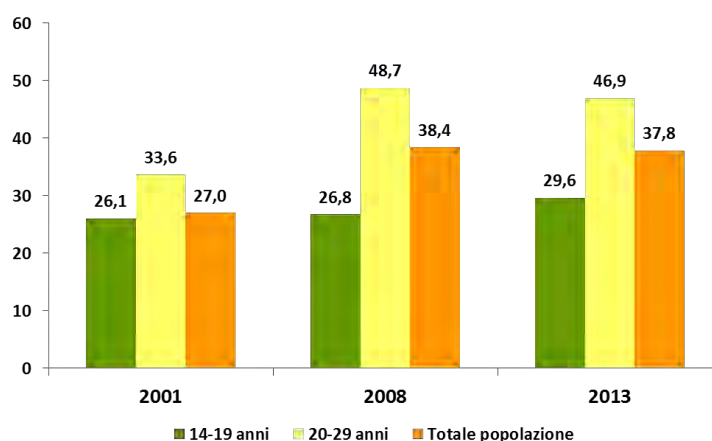


anche se di poco e superano i valori espressi da giovani e giovanissimi. Poi, negli anni della crisi, tra il 2008 e il 2013, il calo è - per tutti - molto brusco.

Quanto agli altri indicatori di base della domanda di mobilità, è soprattutto la fascia 20-29 anni ad esibire i valori più alti. In particolare, rispetto alle distanze percorse (Graf. 2), il dato dei "giovani" del 2013 sale a 46,9 km medi giornalieri, contro i 37,8 della media della popolazione e i 29,6 dei "giovannissimi". Molto elevato l'incremento registrato rispetto al 2001, quando nella fascia 20-29 anni si percorrevano in media "solo" 33,6 km giornalmente. Un aumento, ma meno significativo, si è registrato anche per gli "under 20", così come per la media complessiva della popolazione. E' l'effetto dell'allungamento medio degli spostamenti che si è verificato negli ultimi 10-15 anni, soprattutto a causa della migrazione di quote significative di popolazione verso le zone più esterne delle aree urbane alla ricerca di un costo della vita meno oneroso.

Graf. 2

La domanda di mobilità dei giovani: la distanza media giornaliera percorsa (in km)



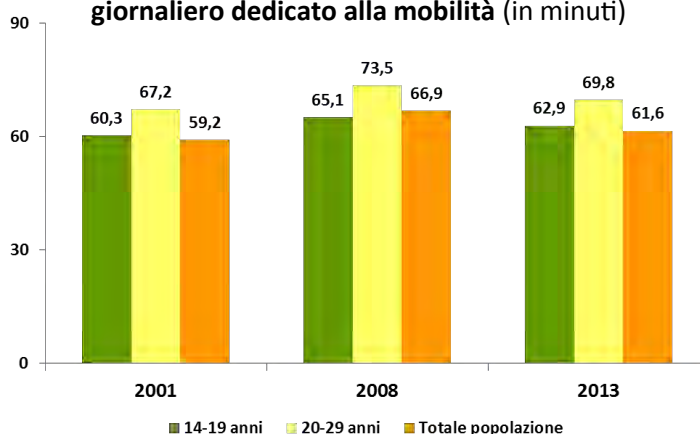
Circa il tempo dedicato giornalmente agli spostamenti (Graf. 3), di nuovo sono i "giovani" ad evidenziare il valore più alto nel 2013 (quasi 70 minuti), rispetto ai 60 minuti o poco più dei "giovannissimi" e della media generale della popolazione. Si tratta di numeri in sensibile crescita nei primi anni del millennio, ma che tendono a declinare dal 2008 con l'avvio di questa lunga recessione economica.

ANCHE TRA I GIOVANI CROLLANO GLI SPOSTAMENTI PER TEMPO LIBERO

Gli "under 20" si spostano soprattutto per ragioni di studio (Graf. 4). Nel 2013 il 60% delle percorrenze dichiarate riguarda la macrocategoria "studio/lavoro" (si tratta di studio evidentemente per questa fascia di età). Circa il 30% è invece il peso degli spostamenti per tempo libero, mentre solo il 6,6% è il peso degli spostamenti per gestione familiare. Rispetto al 2001 e al 2008 si è registrato, in questo segmento, una caduta verticale della mobilità

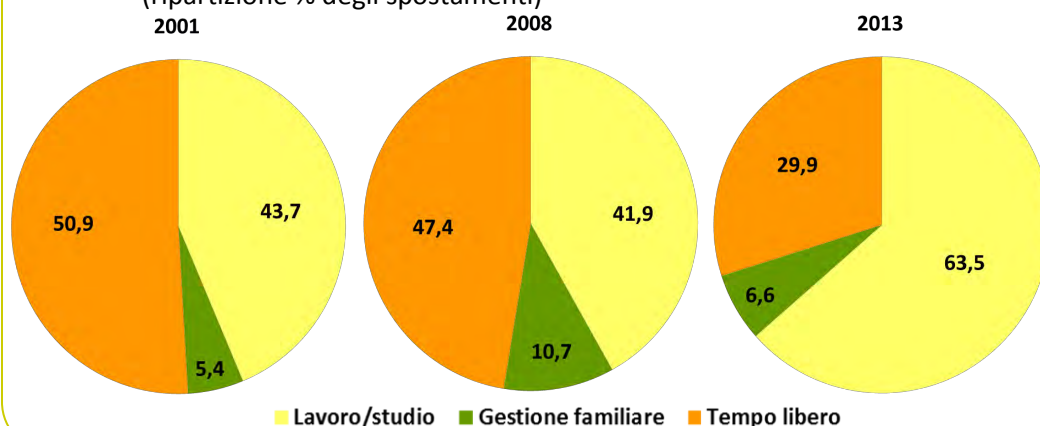
Graf. 3

La domanda di mobilità dei giovani: il tempo medio giornaliero dedicato alla mobilità (in minuti)



Graf. 4

Le motivazioni degli spostamenti della fascia di età 14-19 anni (ripartizione % degli spostamenti)

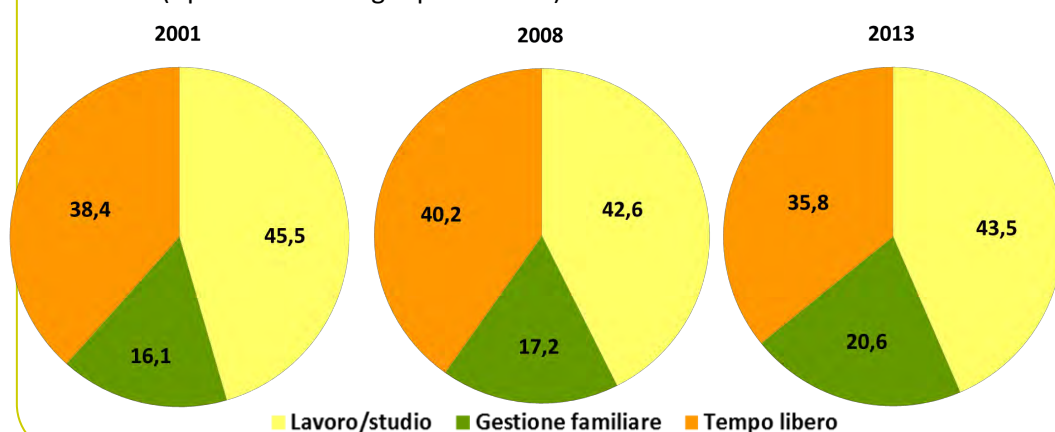


per tempo libero (circa 20 punti percentuali). I "giovani" mostrano invece un profilo motivazionale della domanda di mobilità decisamente più equilibrato (Graf. 5): nel 2013 lo studio (insieme al lavoro) resta la ragione dominante degli spostamenti ma con una incidenza del 40%, mentre il tempo libero si attesta al 31% e la gestione familiare sale al 28,7%. La dinamica di questa ripartizione evidenzia, come per i "giovannissimi", una caduta della

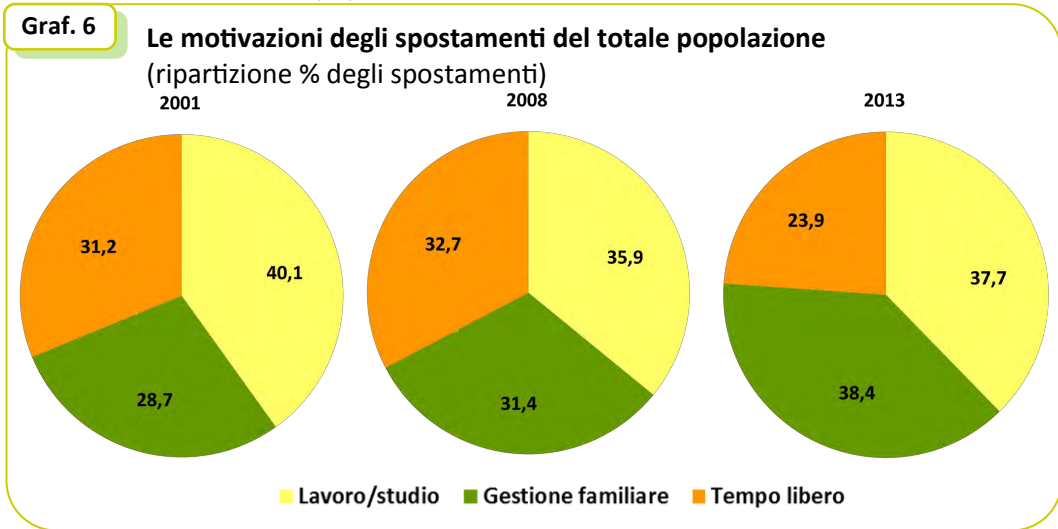
mobilità per tempo libero, ma la contrazione registrata è un po' più contenuta (meno di 15 punti percentuali), a vantaggio prevalente degli spostamenti per gestione familiare.

Graf. 5

Le motivazioni degli spostamenti della fascia di età 20-29 anni (ripartizione % degli spostamenti)

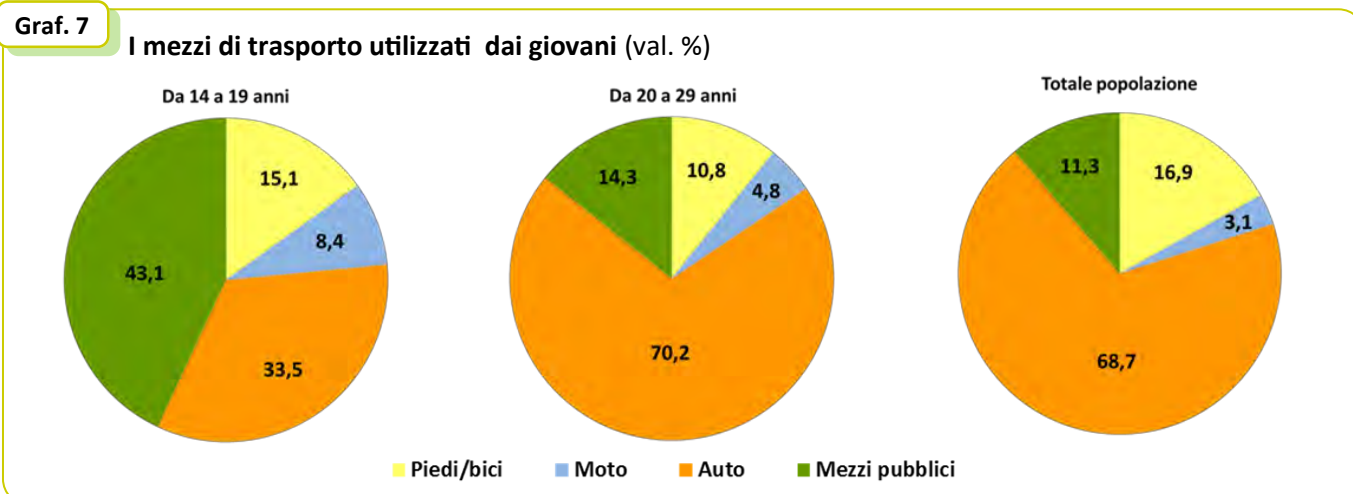


Rispetto alla media generale, è da segnalare soprattutto il minor peso proprio della mobilità per ragioni familiari. Considerando l'insieme della popolazione italiana (Graf. 6), questa motivazione di spostamento incide nel 2013 per ben il 38,4% del totale, in forte crescita dal 2001 (28,7%). Minore invece la quota delle ragioni di lavoro e studio, soprattutto rispetto al dato evidenziato dai "giovannissimi".



L'OPZIONE PER IL TRASPORTO PUBBLICO, TRA SCELTA E NECESSITÀ

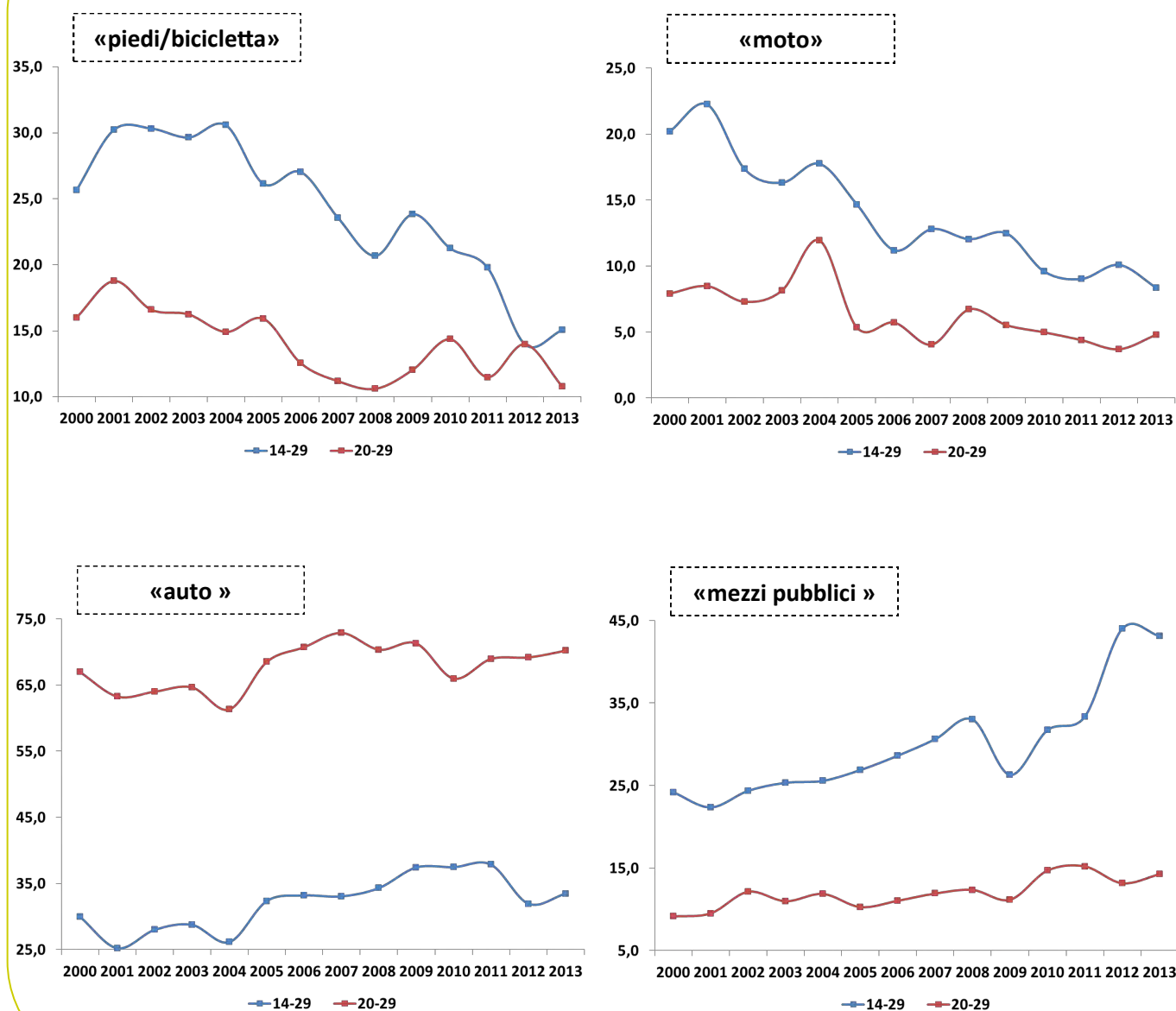
Nell'ottica della mobilità collettiva, le fasce di popolazione più giovani rappresentano un target di sicuro interesse (Graf. 7). In particolare gli "under 20" evidenziano un profilo di scelta modale fortemente sbilanciato sul trasporto pubblico; nel 2013 ben il 43% di tutti i loro spostamenti sono stati effettuati con uno dei mezzi pubblici, un peso di quasi 4 volte superiore alla media della popolazione. L'automobile assorbe invece solo un terzo dei viaggi dei "giovannissimi" (meno della metà della media generale), un dato che non sorprende tenendo conto che gran parte di questo segmento per ragioni anagrafiche non ha la patente e quindi può salire in auto solo come passeggero. Il trasporto pubblico pesa significativamente anche nella fascia 20-29 anni, seppure molto meno rispetto agli "under 20", con il 14,3% dei viaggi (11,3% il valore medio dell'intera popolazione). Se l'uso del mezzo pubblico è molto diffuso nelle fasce giovani, anche per effetto di una rilevante mobilità pendolare per ragioni di studio che nella maggior parte dei casi non può essere soddisfatta dall'auto (indisponibile), non altrettanto si può dire della componente più ecologica del trasporto. Infatti le percorrenze a piedi o in bicicletta hanno un peso sorprendentemente basso, pari al 15,1% tra i "giovannissimi" e al 10,8% tra i "giovani", valori inferiori alla media complessiva (attestata nel 2013 al 16,9%). E' invece diffusa l'utilizzazione di ciclomotori e motocicli, in questo caso in linea con quanto ci si poteva attendere. In particolare tra gli "under 20" le due ruote motorizzate assorbono l'8,4% degli spostamenti, più del doppio della media generale.



Quanto al trend evolutivo delle scelte modali tra i giovani sopra i 20 anni, si può osservare una tendenziale crescita dell'incidenza sia dell'automobile che del trasporto pubblico (Graf. 8). Quest'ultimo in particolare recupera 4 punti percentuali tra il 2009 e il 2011 (11,2% nel 2009 e 15,2% nel 2011), distanza che si assesta al +3% nel 2013. Molto più forte è la crescita del mezzo pubblico tra gli "under 20" in particolare tra il 2009 e il 2013 dove si registra un aumento delle quote percentuali intorno al 17%, mentre cedono quote le percorrenze a piedi e in bicicletta (soprattutto tra i "giovanissimi") e gli spostamenti in moto e motorino (anche qui soprattutto tra i "giovanissimi").

Graf. 8

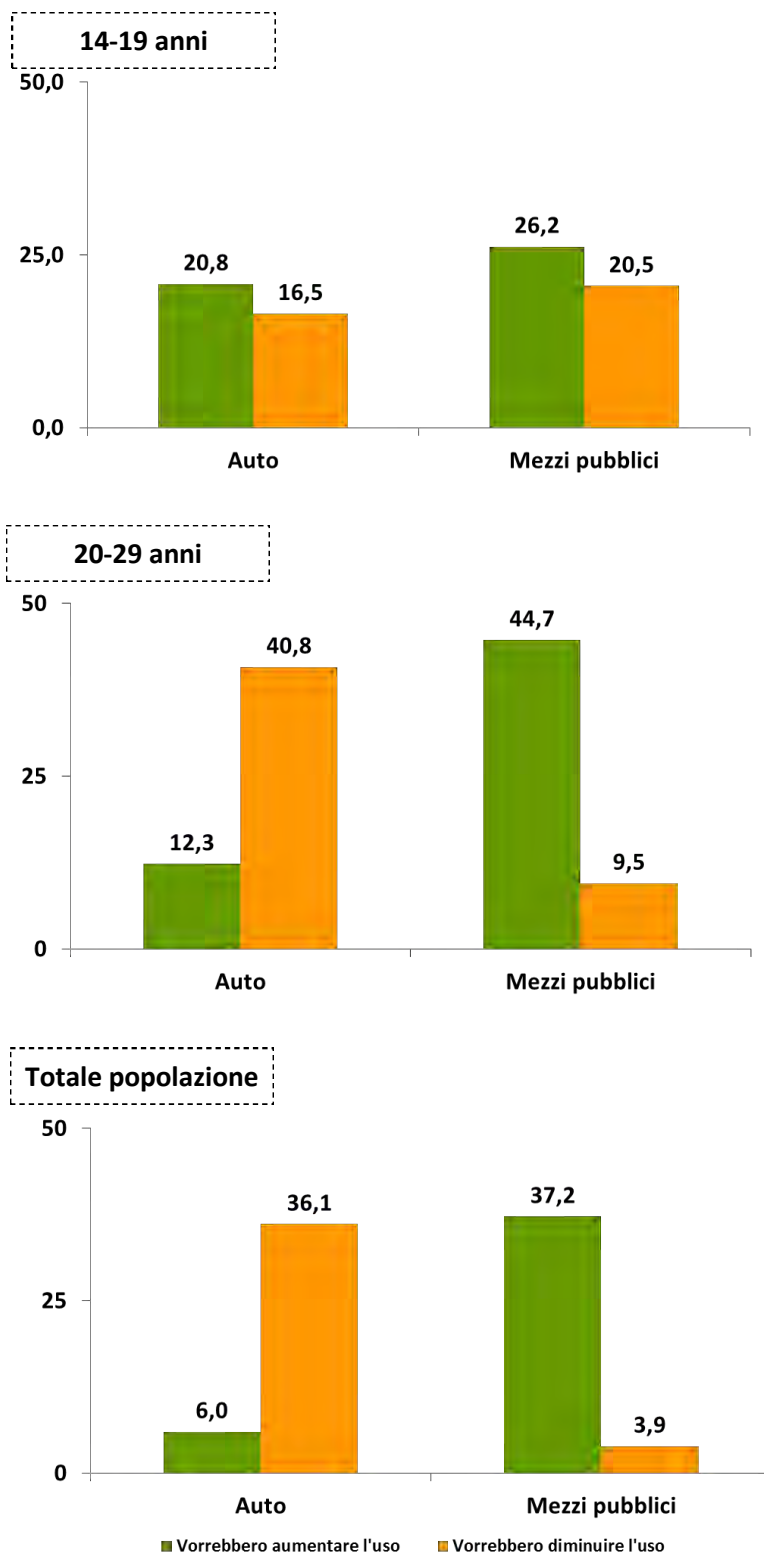
L'andamento della quota modale tra i giovani (Val. %)



E IN FUTURO, QUALI MEZZI DI TRASPORTO VORREBBERO USARE DI PIÙ I GIOVANI?

Guardando alle due modalità principali (auto e trasporto pubblico), si registra una forbice molto rilevante nella propensione espressa dai due segmenti giovanili qui analizzati (Graf. 9). Infatti, gli "under 20" guardano ad una prospettiva di maggior utilizzazione sia del mezzo pubblico, ma in misura piuttosto contenuta (il 26,2% degli intervistati dichiara di volersi servire maggiormente in futuro del trasporto collettivo a fronte del 20,5% che ne farebbe a meno), sia dell'automobile (20,8% di potenziali maggiori fruitori a fronte del 16,5% che desidera invece ridurre l'uso). Questo secondo dato è in netta controtendenza rispetto a quanto registrato nelle altre fasce di età, e si giustifica proprio con il minor utilizzo attuale dell'automobile sopra evidenziato. La propensione al cambio modale espressa dai giovani tra 20 e 29 anni è invece decisamente più allineata alla media generale: il 40,8% di questo segmento vorrebbe diminuire in futuro il ricorso all'auto (il 12,3% vorrebbe invece aumentarlo) e ben il 44,7% vorrebbe aumentare l'uso dei mezzi pubblici (valore persino superiore alla media generale, attestata al 37,2%).

Graf. 9 La propensione al cambio modale tra i giovani (val. %, 2013)



FERMATA 1/10



A
U
D
I
M
O
B

- 1** LA CATTIVA ABITUDINE DELLA SOSTA IN DOPPIA FILA
- 2** PER GLI ITALIANI PIU' TRASPORTO PUBBLICO CONTRO SMOG E CONGESTIONE
- 3** LIMITARE LA CIRCOLAZIONE DELLE AUTO? PER I CITTADINI SI PUO' FARE
- 4** LA CRESCITA DELL'INSICUREZZA 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 11/20



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?
- 17** MENO LAVORO... TUTTA A CASA!!
- 18** MA 'NDO VAI... ROMANI IN MOVIMENTO TRA CRISI ECONOMICA E MODELLI ALTERNATIVI
- 19** MOBILITÀ E CRISI COSA CAMBIA NELLE SCELTE DEGLI ITALIANI
- 20** LA MOBILITÀ DEI GIOVANI ALLA PROVA DELLA CRISI

Nota metodologica

L'indagine, effettuata con il sistema CATI (Computer-Assisted Telephone Interviewing), interessa un campione statisticamente significativo della popolazione italiana compresa fra 14 e 80 anni, stratificato per regione, per sesso e per classi di età. L'Osservatorio, investe circa 15.000 intervistati ogni anno, ed è attivo dall'inizio del 2000 (errore statistico, su base nazionale, inferiore all'1% al 95% di probabilità). A partire dal 2012 il campione, pur mantenendo le stesse caratteristiche, è stato ridimensionato e distribuito su circa 7.500 interviste (errore statistico, su base nazionale, inferiore all'1,2% al 95% di probabilità).

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

