



Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti

LA DOMANDA DI MOBILITÀ DEGLI INDIVIDUI

RAPPORTO CONGIUNTURALE DI FINE ANNO

Anno 2007

Indice

➤	Presentazione e guida alla lettura	Pag.	3
➤	Le principali dinamiche	“	5
	1. Cresce il consumo di mobilità	“	6
	2. Tempo libero: prima motivazione degli spostamenti	“	9
	3. Il trasporto pubblico mantiene la propria “bassa” quota di mercato	“	10

Parte I

➤	I “Fondamentali” della mobilità	“	12
	1. Popolazione mobile	“	13
	✓ Popolazione mobile per caratteri socio-territoriali	“	15
	2. Numero medio di spostamenti giornalieri pro capite	“	16
	✓ Numero medio di spostamenti giornalieri pro capite per caratteri socio-territoriali	“	18
	3. Tempo medio in mobilità giornaliero pro capite	“	19
	✓ Tempo medio in mobilità giornaliero pro capite per caratteri socio-territoriali	“	21
	4. Raggio della mobilità	“	22
	✓ Raggio della mobilità per caratteri socio-territoriali	“	24

Parte II

➤	Gli “Stili” di mobilità	“	25
	5. Motivazioni della mobilità	“	26
	✓ Motivazioni della mobilità per caratteri socio-territoriali	“	28
	✓ Motivazioni della mobilità per mezzo utilizzato	“	29
	6. Diagramma orario della mobilità	“	30
	✓ Diagramma orario della mobilità per caratteri socio-territoriali	“	32

7.	Frequenza della mobilità	Pag.	33
✓	Frequenza della mobilità per caratteri socio-territoriali	“	35
8.	Mezzi di trasporto motorizzati	“	36
✓	Mezzi di trasporto motorizzati per caratteri territoriali	“	38

Parte III

➤	I focus sulla mobilità del 2007	“	39
9.	Valutazione sulle condizioni del traffico nella propria zona di residenza	“	40
✓	Valutazione sulle condizioni del traffico nella propria zona di residenza per caratteri territoriali	“	42
10.	La soddisfazione per i mezzi di trasporto	“	43
✓	La soddisfazione per i mezzi di trasporto per caratteri territoriali	“	45

	<u>Nota metodologica</u>	“	46
--	---------------------------------	---	----

Allegato: Tabelle analisi “Audimob” – Anno 2007

Presentazione e guida alla lettura

Il Rapporto sulla mobilità presenta l'analisi di alcuni indicatori fondamentali della mobilità osservati nel nell'anno 2007.

*I dati risultanti dalle quattro rilevazioni del 2007 dell'Audimob-Osservatorio sulla mobilità, **relativi al campione e non riportati all'universo**, vengono messi a confronto con le medie annuali delle precedenti rilevazioni. La serie storica comprende complessivamente 32 rilevazioni distribuite nell'arco temporale 2000-2007.*

L'obiettivo è un laboratorio di monitoraggio costante delle tendenze della mobilità degli individui in Italia che accompagni la ricerca analitica e la riflessione di approfondimento, e renda possibile la ricostruzione di quadri strutturali e tendenziali, nonché l'elaborazione di ipotesi sugli scenari previsivi.

Il confronto degli indicatori consente la registrazione di potenziali effetti ciclici sulla mobilità dipendenti da fattori esogeni (variazioni climatiche, ciclicità degli impieghi e delle attività, provvedimenti sul traffico, ecc.). Al tempo stesso, permette di individuare e misurare eventuali tendenze che si consolidano sul lungo periodo al di là degli effetti di ciclo.

Le informazioni sull'andamento delle variabili sottoposte a monitoraggio possono costituire spunti utili e validi per una riflessione più circostanziata sulla mobilità quando trovassero conferme nelle analisi di medio-lungo periodo e nelle serie storiche degli indicatori.

Il presente Rapporto è costituito da un'analisi introduttiva - nella quale vengono riassunti i principali elementi emersi dall'analisi semestrale e se ne dà una lettura complessiva - e da tre sezioni contenenti schede di agevole lettura (con una tabella riassuntiva e grafici esplicativi) sui principali fenomeni esaminati in base alle diverse variabili socio - demografiche e territoriali della popolazione:

- I. I «fondamentali» della mobilità, ovvero gli indicatori di base oggettivi in grado di specificare le dimensioni fondamentali del fenomeno (la quota di popolazione mobile, il numero di spostamenti giornalieri effettuati, il tempo impiegato per muoversi, le distanze coperte e le direttrici lungo le quali si compiono gli spostamenti);*
- II. Gli «stili» di mobilità, cioè i comportamenti soggettivi opzionali e le scelte che determinano e circostanziano i «consumi» di mobilità nel Paese, esaminati attraverso alcuni indicatori selezionati (le motivazioni della mobilità, il diagramma orario degli spostamenti, la frequenza degli spostamenti, le scelte modali e i mezzi di trasporto utilizzati);*

➤ III. Focus sul 2007, approfondimento su fenomeni specifici rilevati a partire dal 2002: monitoraggio delle condizioni del traffico sulla base delle percezioni e delle valutazioni del campione riferite alla propria zona di residenza (relativamente all'intensità del traffico, la pulizia delle strade e l'inquinamento dell'aria), il grado di soddisfazione dell'utenza relativamente ai mezzi utilizzati.

LE PRINCIPALI DINAMICHE

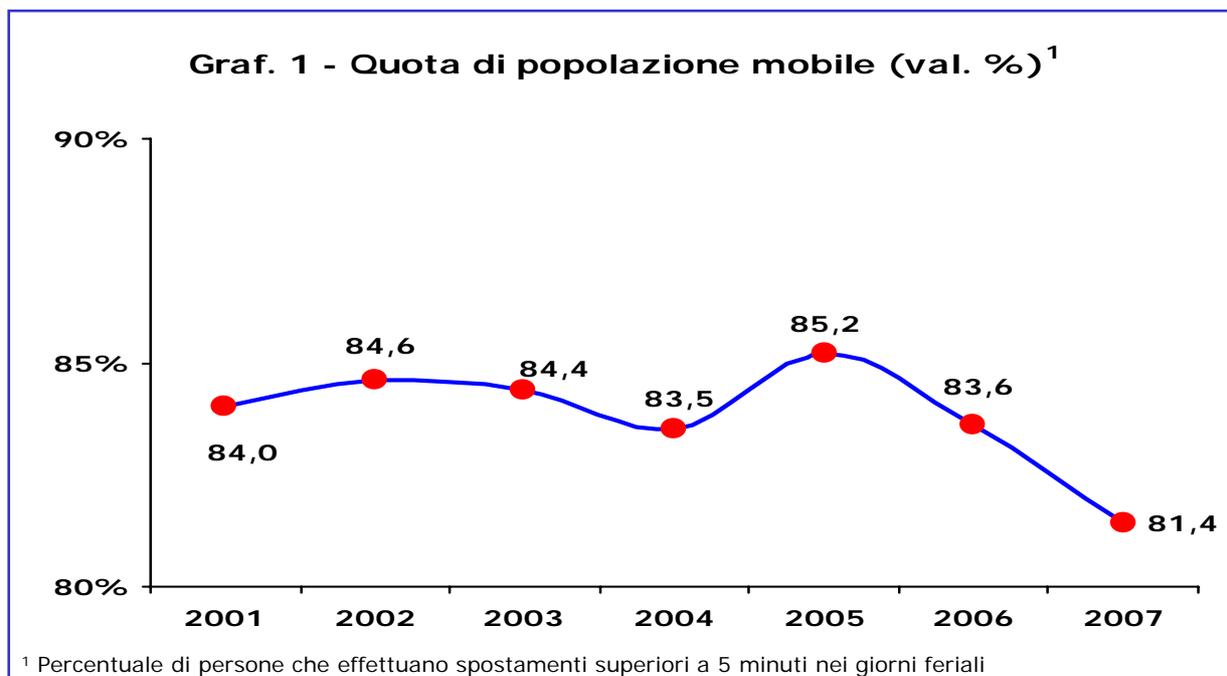
1. Cresce il consumo di mobilità

Se i dati dell'Osservatorio "Audimob" del 2006 manifestavano i primi segnali di una nuova configurazione della domanda di mobilità, contraddistinta da un maggior consumo pro-capite ma da meno consumatori, il 2007 può essere considerato come l'anno delle conferme, in cui si afferma un modello di crescita della domanda per "linee di concentrazione".

Infatti, all'interno di un contesto caratterizzato da una contrazione dell'insieme della "popolazione mobile", si registra la crescita del numero medio di spostamenti, del tempo speso in mobilità e dei chilometri percorsi.

Nello specifico, esplicitando in modo puntuale i vari aspetti di cui si configura la domanda utilizzando anche i numeri indice (posto pari a 100 il valore riferito all'anno 2001), si nota che:

➤ le persone che hanno dichiarato di aver realizzato almeno uno spostamento di durata non inferiore a 5 minuti in un giorno feriale, rappresentano, nel 2007, l'81,4% del totale, vale a dire il 2,2% in meno rispetto al 2006 nonché il più basso valore mai registrato dall'inizio delle rilevazioni dell'Osservatorio "Audimob" (graf. 1);

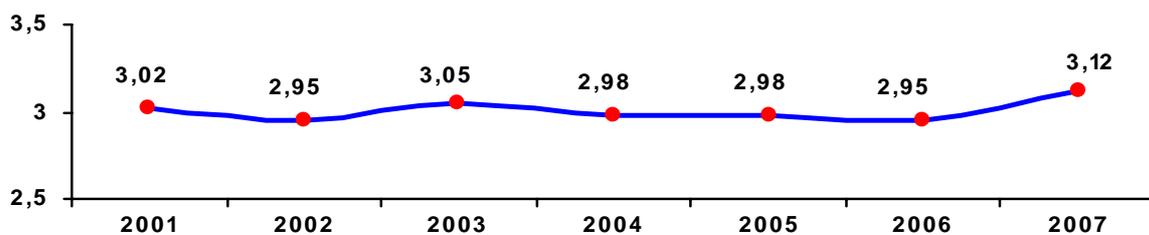


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

1. Meno consumatori ma più consumo pro-capite di mobilità

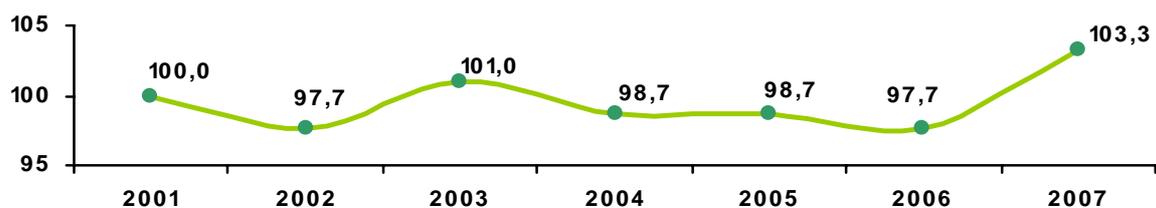
- il numero medio di viaggi effettuati in un giorno tipo supera abbondantemente quota 3 (3,12 per l'esattezza), con un aumento rispetto al 2006 dello 0,17. L'analisi dei numeri indice permette di osservare in modo chiaro la crescita decisa nell'ultimo anno, e che nel 2007 si è registrato il valore più elevato dal 2001 ad oggi (graff. 2 e 3);
- rimane costantemente sopra la soglia di 1 ora il tempo medio speso in mobilità. In particolare, si attesta sui 64,9 minuti, in crescita rispetto al 2006 di 3,6 minuti e di oltre 10 nel confronto con il 2004 (anno in cui si è registrato il valore più basso) (graff. 4 e 5);
- anche il numero medio di chilometri percorsi da chi ha deciso di spostarsi raggiunge nel 2007 il suo valore più elevato dal 2001 ad oggi, ben 37 km, vale a dire oltre 2 km in più rispetto al 2006. Questo risultato appare ancora più evidente analizzando i numeri indice, che subiscono nell'ultimo anno un'impennata di quasi 10 punti e di oltre 50 considerando come anno di confronto il 2004 (graff. 6 e 7).

Graf. 2 - Numero medio di spostamenti giornalieri¹
(Val. assoluto)



¹ Numero medio dei spostamenti effettuati nei giorni feriali

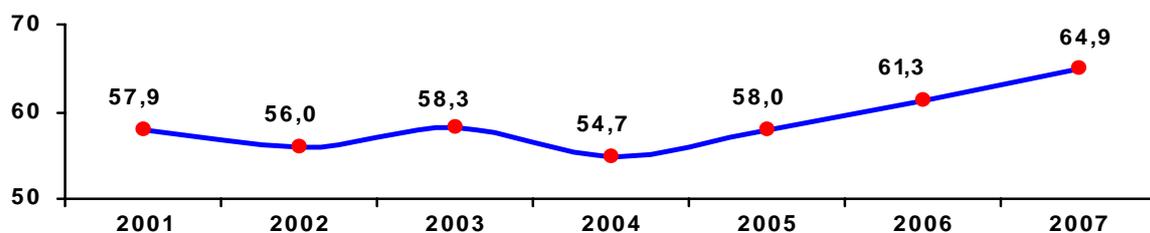
Graf. 3 - Numero medio di spostamenti giornalieri
(Numeri indice - Anno 2001=100)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

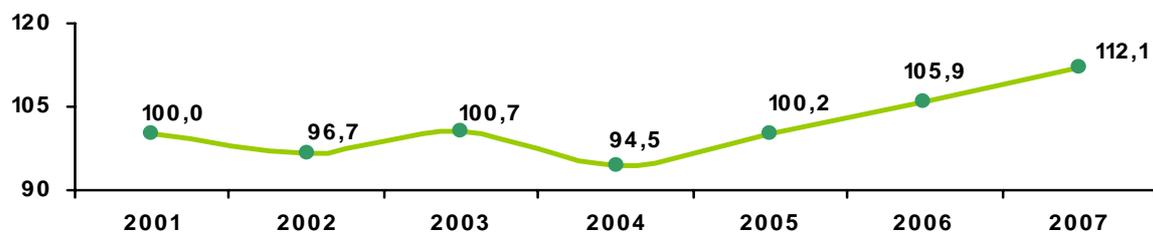
1. Meno consumatori ma più consumo pro-capite di mobilità

**Graf. 4 - Tempo medio in mobilità giornaliero¹
(minuti)**



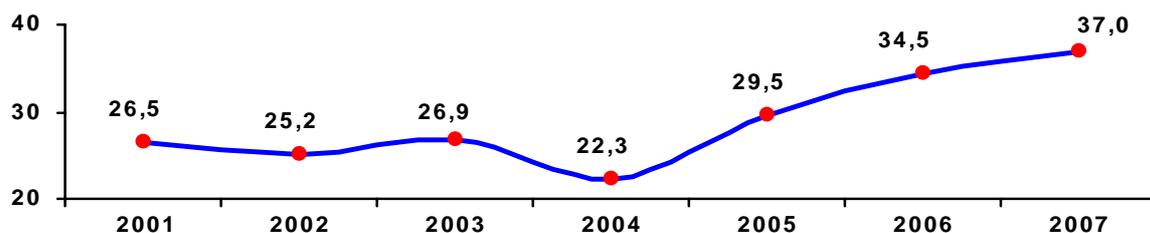
¹ Minuti pro capite utilizzati in media per gli spostamenti nei giorni feriali

**Graf. 5 - Tempo medio in mobilità giornaliero
(Numeri indice - I semestre 2001=100)**



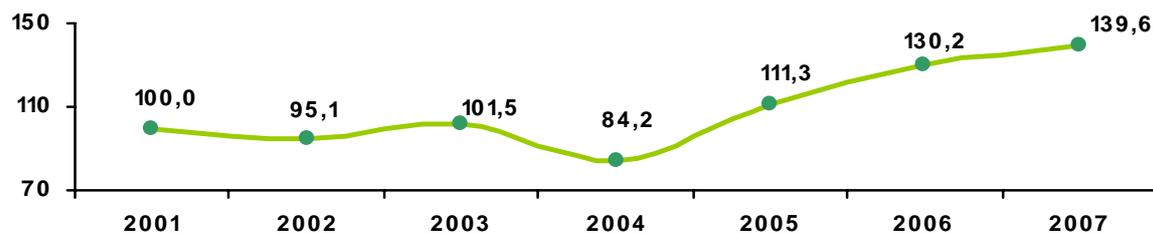
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

**Graf. 6 - Distanza media percorsa giornaliera¹
(Km)**



¹ Km pro capite percorsi in media per gli spostamenti nei giorni feriali

**Graf. 7 - Distanza media percorsa giornaliera
(Numeri indice - I semestre 2001=100)**

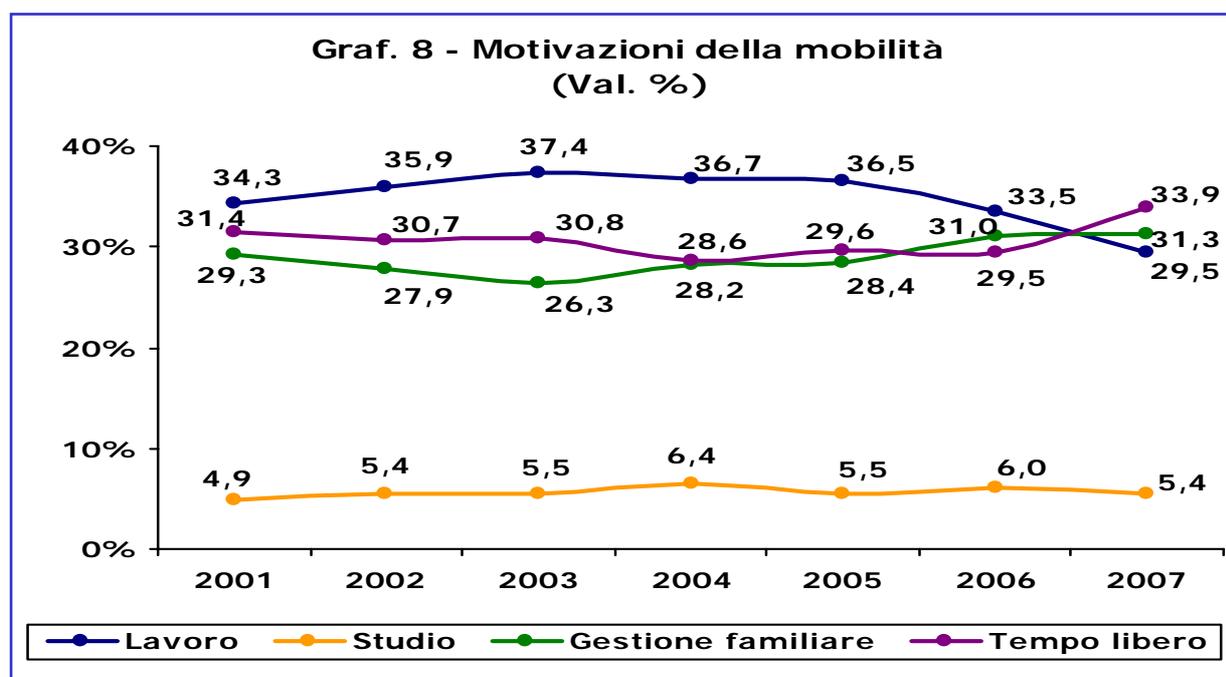


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

2. Tempo libero: prima motivazione degli spostamenti

Il peso della quota della mobilità sistematica, ovvero che risponde ad esigenze legate al lavoro o allo studio, continua a ridimensionarsi anche nel 2007, proseguendo il trend iniziato nel 2005, mentre crescono in modo significativo gli spostamenti per tempo libero, divenuto, per la prima volta, la motivazione principale per iniziare un viaggio. In particolare:

- nel confronto tra il 2006 ed il 2007 si registra una riduzione pari al 4,6% dei viaggi sistematici (nel paragone con il 2005 la diminuzione raggiunge quasi i 10 punti percentuali). Tale contrazione riguarda essenzialmente la mobilità per lavoro (-4% e 29,5% del totale nel 2007) e meno quella per studio (-0,6% e 29,5% del totale nel 2007);
- come detto, il tempo libero diviene la ragione principale per iniziare un viaggio, con una quota sul totale degli spostamenti che raggiunge il 33,9% nel 2007 (+4,4% rispetto al 2006);
- gli spostamenti relativi alla gestione familiare, infine, non subiscono particolari variazioni, mantenendo nel 2007 un peso molto simile a quello registrato nel 2006 (attorno al 31%).



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

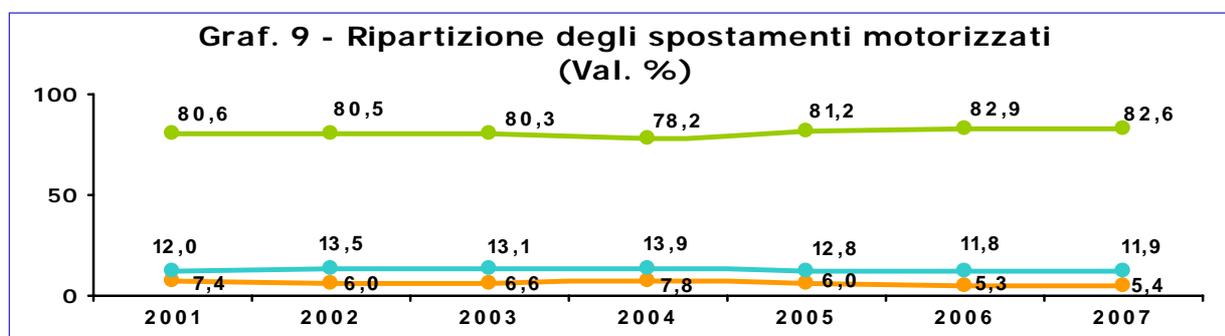
3. Il trasporto pubblico mantiene la propria “bassa” quota di mercato

Il 2007 rappresenta per il trasporto pubblico un anno “a due facce”: da un lato riesce a conservare la propria quota di mercato (11,9%, grazie ad un’accelerazione nella seconda parte dell’anno), all’interno di un contesto che vede il trasporto motorizzato assumere sempre più il ruolo di protagonista (79,6% del totale dei viaggi), dall’altro lato continua ad assestarsi su valori tra i più bassi registrati da quanto sono iniziate le rilevazioni Audimob.

Anche le altre due tipologie di mezzo non presentano particolari variazioni nel confronto temporale. L’auto continua ad essere l’assoluta protagonista del mercato, raccogliendo quasi l’83% del totale degli spostamenti nel solo 2007 (graff. 9 e 10).

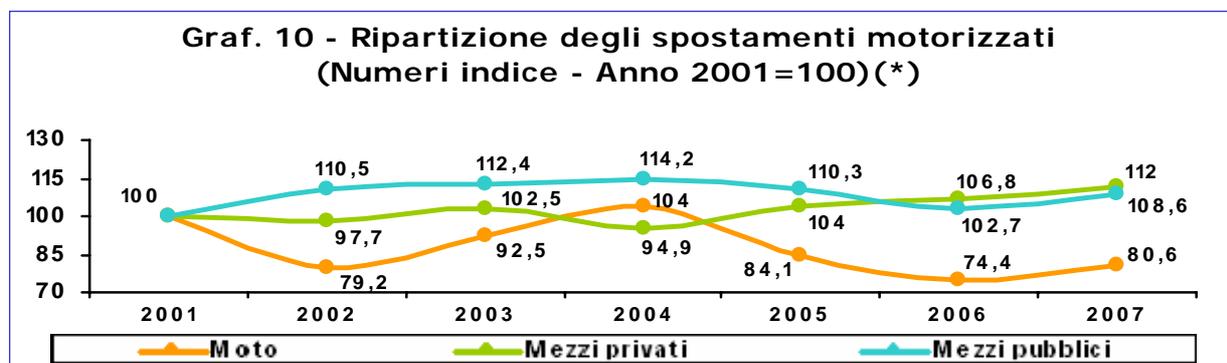
Nel confronto tra le diverse aree del Paese emerge il rafforzamento del trasporto collettivo dove, storicamente, possiede una quota minore del mercato della mobilità motorizzata, vale a dire nel Nord-Est (dal 10,6% del 2006 all’11,6% del 2007) e nel Sud (dal 9,2% al 9,5%), ed un indebolimento nel Centro (dal 13,4% al 13,3%) e soprattutto nel Nord-Ovest (dal 15,5% al 14,5%). Queste dinamiche si inseriscono all’interno di un quadro in cui gli spostamenti con mezzi motorizzati crescono in quasi tutte le aree (solo nel Nord-Est rimane costante).

Fenomeno del tutto simile a quello sopra descritto si osserva anche con riferimento al contesto urbano: la porzione di mercato del trasporto pubblico diminuisce nelle grandi città (oltre 250mila abitanti) e nei comuni che formano le cinture metropolitane, mentre cresce, anche se in modo non particolarmente evidente, nelle città di piccola e media dimensione (meno di 250mila residenti).



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

3. Il trasporto pubblico mantiene la propria "bassa" quota di mercato



(*) Numeri indice calcolati sui valori assoluti

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

Parte I

I «FONDAMENTALI» DELLA MOBILITA'

1 – Popolazione mobile

L'insieme delle persone che nel 2007 ha indicato di aver effettuato, il giorno precedente l'intervista, almeno uno spostamento di durata non inferiore a 5 minuti rappresenta l'81,4% del totale, ovvero il valore più basso mai registrato dall'avvio delle rilevazioni "Audimob".

Nel confronto con gli anni precedenti si nota il prolungamento della fase di contrazione della "popolazione mobile" iniziata dopo il 2005; nello specifico, tra il 2006 ed il 2007 si registra una diminuzione del 2,2%.

La contrazione del dato si osserva anche nella distinzione del campione per sesso: per entrambe le classi il valore diminuisce di oltre 2 punti percentuali (rispettivamente, 85,5% e 77,4% del totale nel 2007).

Dinamiche del tutto simili emergono anche in relazione all'età dell'intervistato; ad esempio, per coloro con un'età compresa tra 30 e 45 anni si registra un -3,2% (85,9% del totale nel 2007), mentre per gli ultrasessantacinquenni la diminuzione si ferma a -0,6% (68,1%). Spostando l'attenzione alla condizione professionale emerge l'unico caso di leggera crescita del dato: +0,3% per i ritirati dal lavoro (72,5%).

Proseguendo nel confronto temporale tra il 2006 ed il 2007, si ritrova nuovamente il segno negativo nella distinzione del campione, sia per circoscrizione territoriale, sia per contesto urbano. Nel primo caso i valori variano da -0,6% (è il caso del Centro che nel 2007 vede una percentuale di popolazione mobile pari all'82,9%) a -4% (Nord-Ovest e 81,9%), mentre nel secondo caso la forbice oscilla tra -1,3% (comune che formano le cinture metropolitane e 82,6%) e -3,1% (città con oltre 250mila abitanti e 83,2%).

Popolazione mobile (popolazione che ha effettuato spostamenti nel giorno di riferimento, sul totale della popolazione, val. %) (*)

	Anno							Diff. % 2007-2006
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Totale	84,0	84,6	84,4	83,5	85,2	83,6	81,4	-2,2

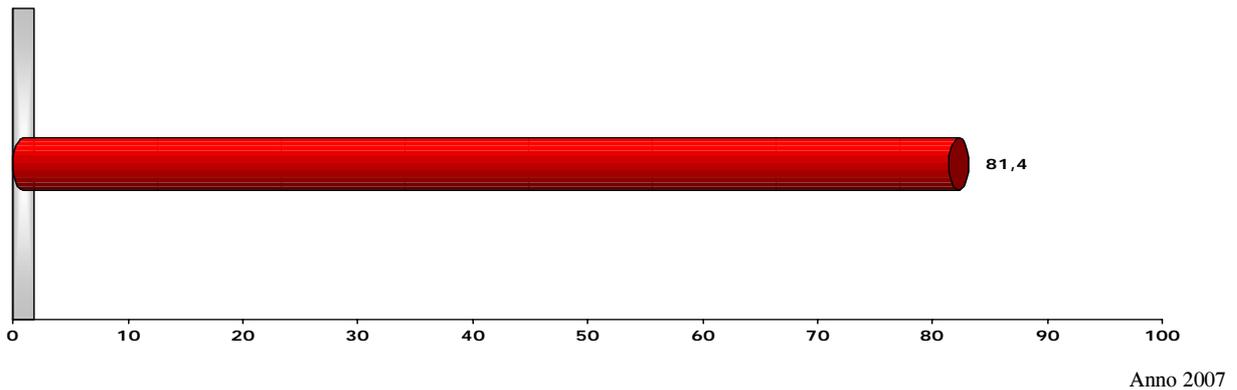
(*) Vedi nota metodologica

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

1 - Popolazione mobile

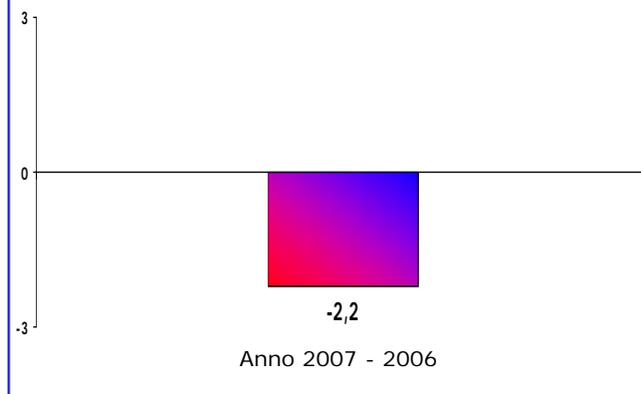
Popolazione mobile

(Popolazione che ha effettuato spostamenti nel giorno di riferimento, sul totale della popolazione, val. %)



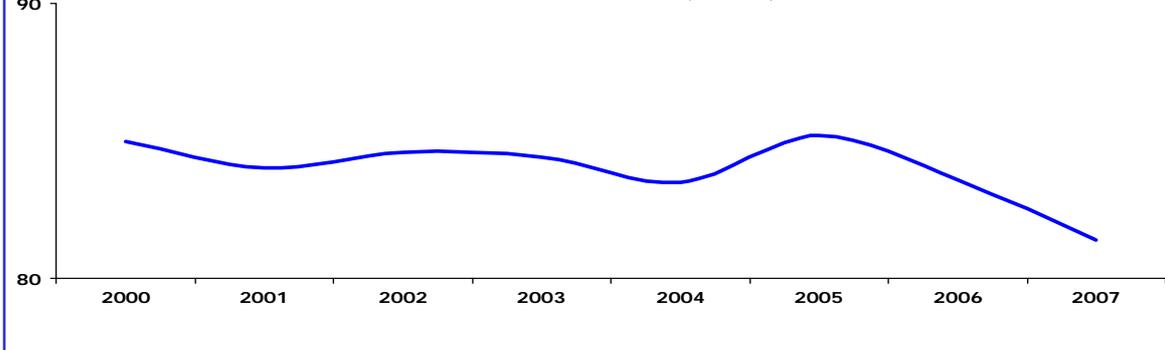
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

Differenza %



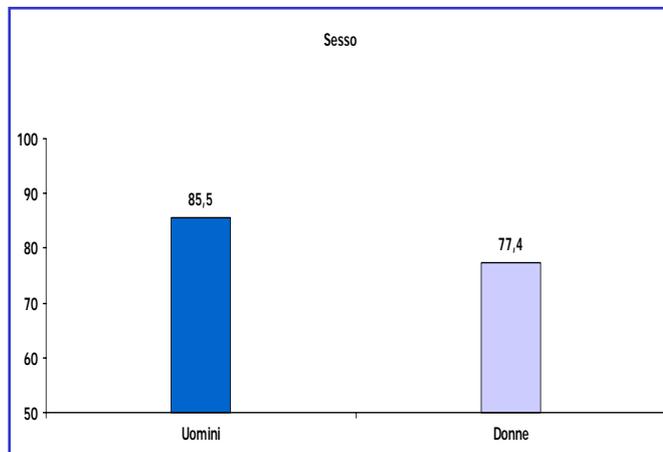
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

Andamento 2000-2007 (val. %)

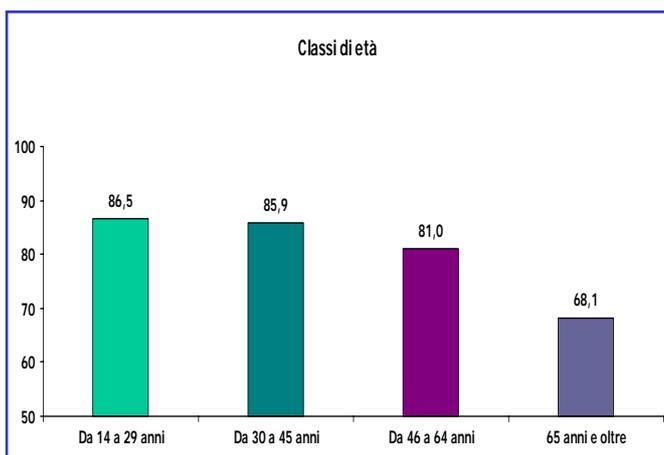


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

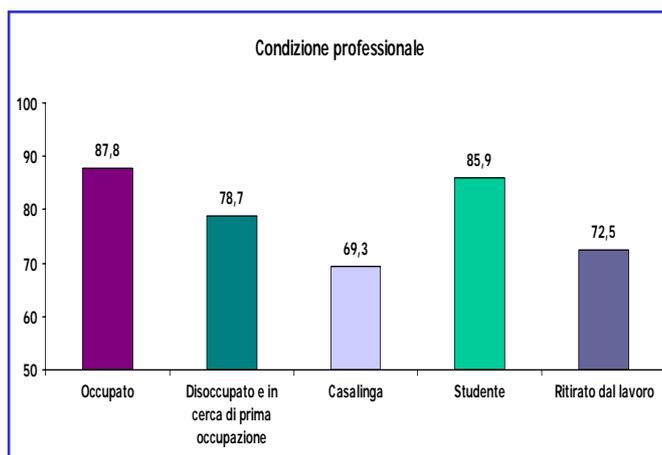
1 – Popolazione mobile per caratteri socio-territoriali (Anno 2007)



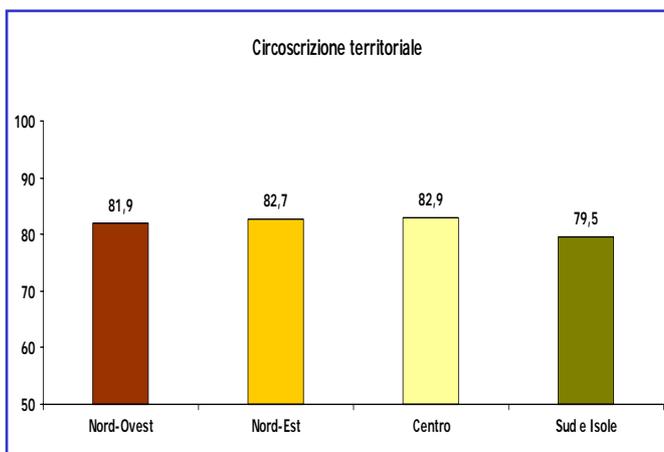
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



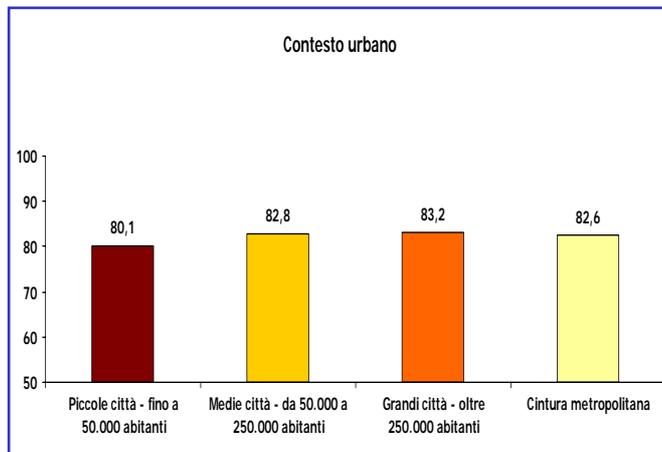
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

2 – Numero medio di spostamenti giornalieri pro capite

Il numero di spostamenti medi effettuati da una persona in un giorno feriale è pari, nel 2007, a 3,12, è in decisa crescita rispetto al 2006 (+0,17) e rappresenta il valore più elevato mai registrato dal 2001 ad oggi.

L'aumento dei viaggi si riscontra in entrambi i sessi, in particolare tra le donne (da 2,92 spostamenti a 3,11), mentre negli uomini la crescita appare più contenuta (2,97 viaggi nel 2007 e +0,16 rispetto all'anno precedente).

Nella distinzione del campione per classi d'età si osserva che accanto alla contrazione del dato per le persone con un'età compresa tra 14 e 29 anni (2,97 nel 2007 e -0,08), si ha un aumento per le restanti categorie (ad esempio, nel caso di coloro con più di 45 anni e meno di 65 si registra un +0,29).

Considerazioni molto simili a quelle precedenti emergono nell'analisi dei dati in relazione alla condizione professionale degli intervistati. Accanto ad un unico caso di contrazione del dato (per gli studenti si registrano in media 2,88 spostamenti nel 2007, 0,1 in meno rispetto al 2006), si affiancano diversi casi di crescita (per i pensionati l'aumento raggiunge il +0,41 portando il dato del 2007 a 3,12, vale a dire il più elevato ad oggi osservato).

Facendo riferimento alla ripartizione territoriale, si nota, chiaramente, l'incremento del numero medio dei viaggi pro capite in tutte le aree del Paese: nel Nord-Ovest +0,29 (3,11 nel 2007), nel Nord-Est +0,21 (3,13), nel Centro +0,18 (3,14) e nel Sud e Isole +0,04 (3,11). In tutti casi, inoltre, si registra il valore più elevato dal 2001 ad oggi.

Ciò è vero anche spostando l'attenzione al contesto urbano. In tutte le diverse tipologie si registra una crescita del dato ed il valore più alto di sempre (+0,34 e 3,13 nel caso delle grandi città).

Numero medio di spostamenti giornalieri pro capite (sulla popolazione mobile, v.a.)

	Anno							Diff. % 2007-2006
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Totale	3,02	2,95	3,05	2,98	2,98	2,95	3,12	0,17

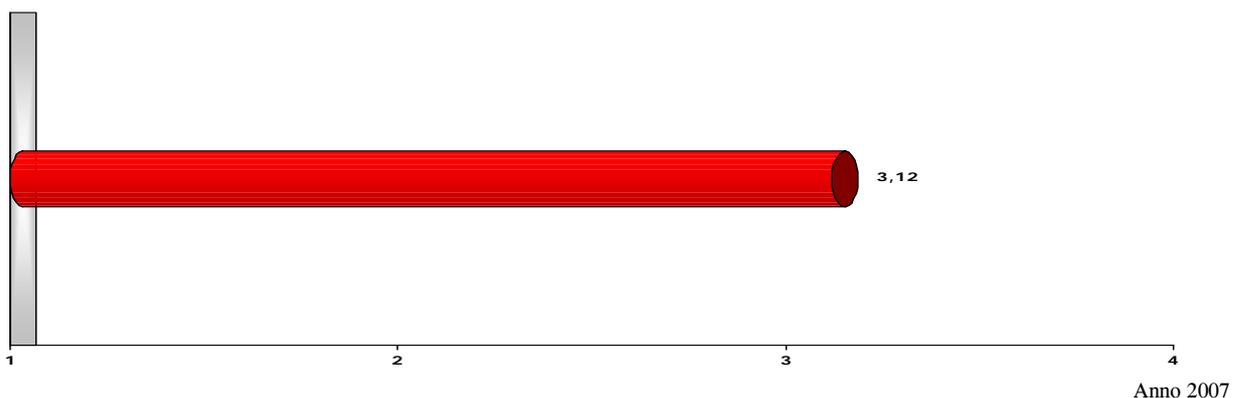
(*) Vedi nota metodologica

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

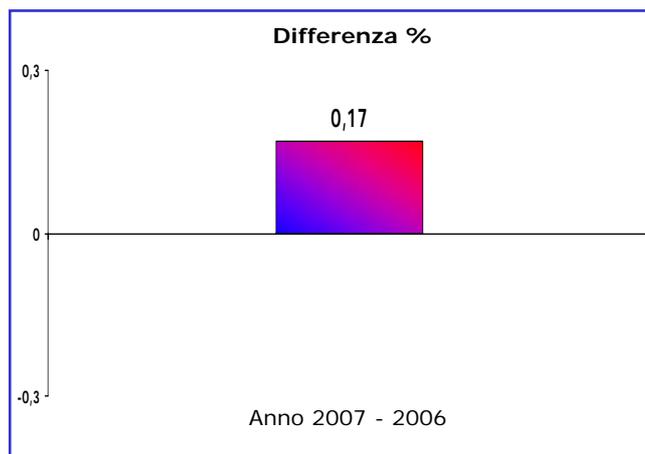
2 - Numero medio di spostamenti giornalieri pro capite

Numero medio di spostamenti giornalieri pro capite

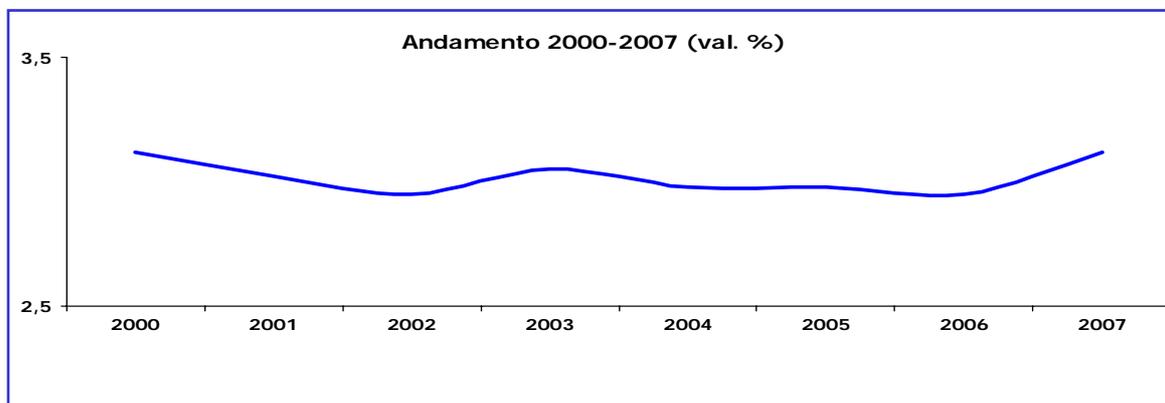
(sulla popolazione mobile, v.a.)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

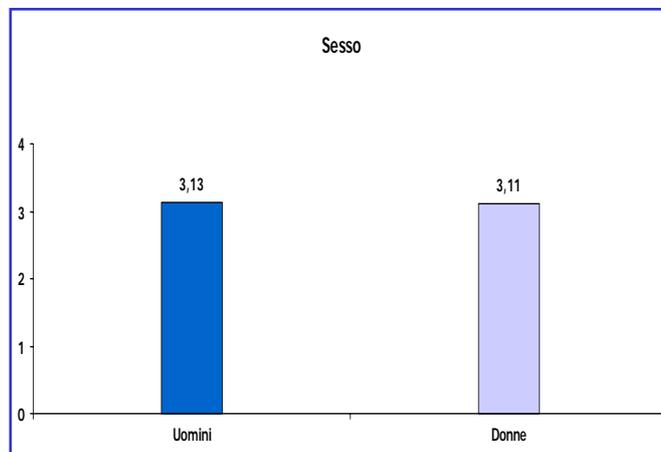


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

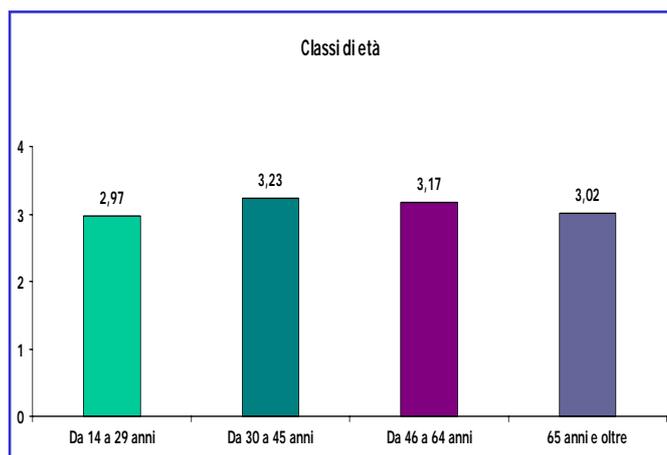


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

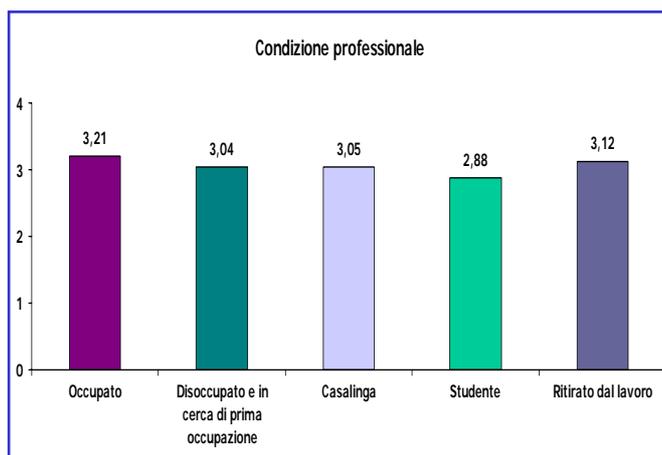
2 – Numero medio di spostamenti giornalieri pro capite per caratteri socio-territoriali (Anno 2007)



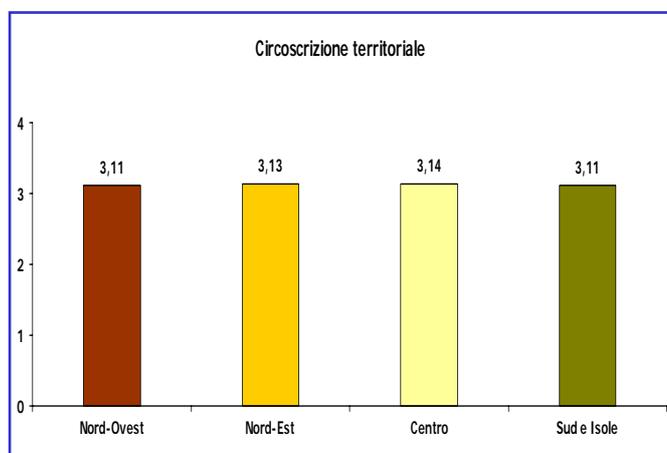
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



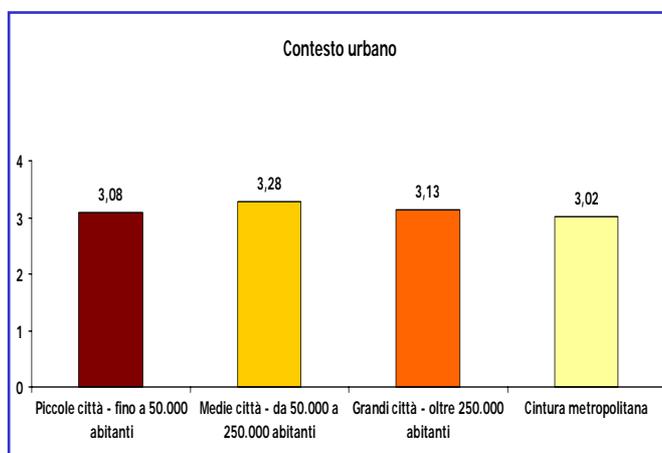
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

3 – Tempo medio in mobilità giornaliero pro capite

Il tempo medio dedicato agli spostamenti giornalieri si attesta, nel 2007, stabilmente sopra il tetto di 1 ora, raggiungendo i 64,9 minuti (3,6 minuti in più rispetto al 2006), nonché il valore massimo dal 2001 ad oggi.

La crescita del costo della mobilità, sempre in termini di tempo, si registra distinguendo il campione, sia per genere (con una punta del +3,9 minuti nel caso delle donne), sia per classi di età (l'incremento varia da +0,4 minuti, è il caso delle persone con un'età compresa tra 14 e 29 anni, a +6,2, è il caso di coloro con più di 45 anni e meno di 65).

In merito alla condizione professionale emerge l'unica eccezione al generale fenomeno di crescita del dato: gli studenti per effettuare i propri spostamenti impiegano, nel 2007, 70,4 minuti, 0,1 minuti in meno rispetto al 2006. Le altre categorie analizzate rispecchiano l'andamento generale; occorre, tuttavia, sottolineare la decisa crescita registrata per gli occupati, ben 4,4 minuti in più (69,9 minuti totali nel 2007).

Anche nella classificazione del campione per circoscrizione territoriale si osserva l'aumento del tempo dedicato alla mobilità. Nel 2007 il dato più elevato si evince nel Nord-Ovest (68,1), area caratterizzata anche dalla maggiore crescita tra il 2007 ed il 2006 (+5,9 minuti), mentre nel Sud e nelle Isole si evince in valore più basso (62,3 minuti e +2,1).

In relazione al contesto urbano, infine, occorre evidenziare l'elevato valore registrato nelle grandi città, ben 74,9 minuti nel 2007 (+5,5 minuti nel confronto con il 2006) e allo stesso tempo il superamento della soglia di 1 ora di viaggio nelle piccole città, determinata da una crescita superiore ai 3 minuti. Solo nelle medie città il tempo utilizzato per gli spostamenti rimane ancora sotto l'ora, ma di poco (per l'esattezza 59,6 minuti).

Tempo medio in mobilità giornaliero pro capite (minuti)

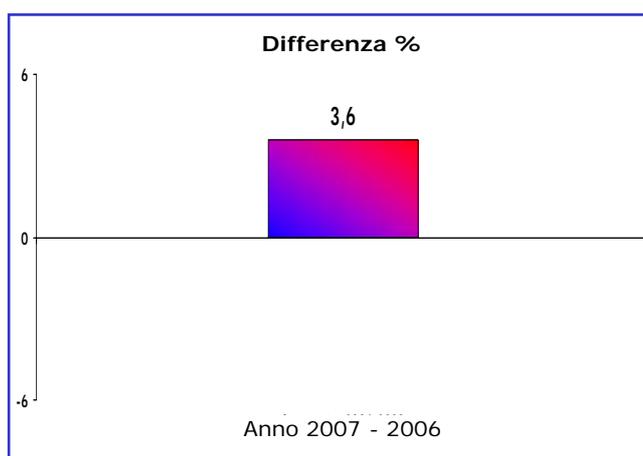
	Anno							Diff. % 2007-2006
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Totale	57,9	56,0	58,3	54,7	58,0	61,3	64,9	3,6

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

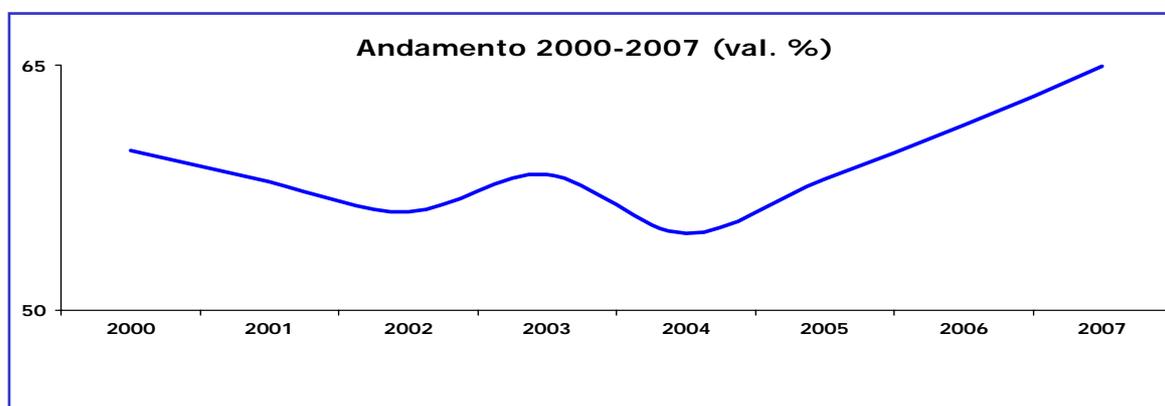
3 - Tempo medio in mobilità giornaliero pro capite



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

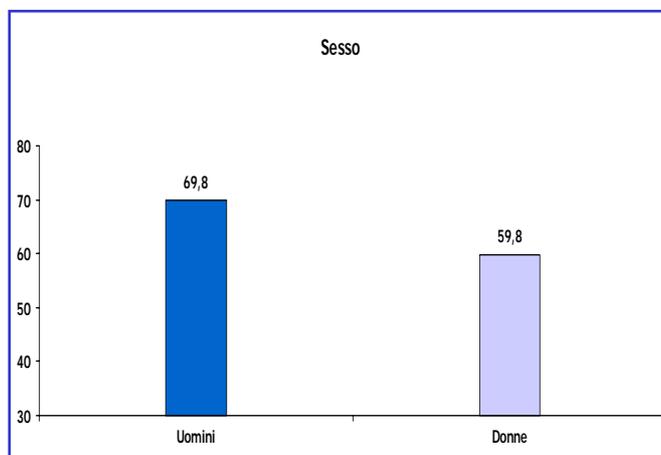


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

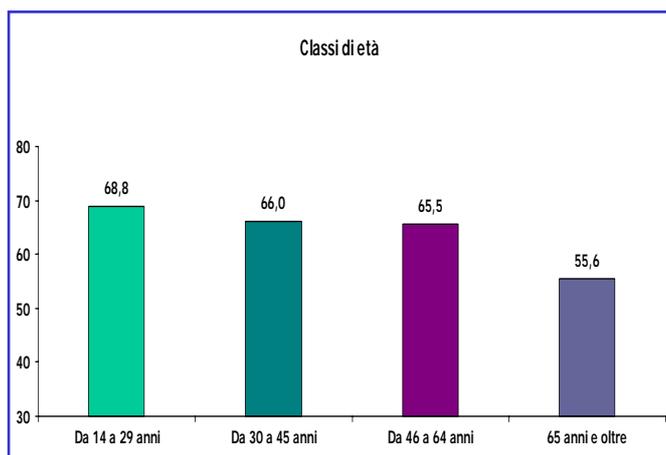


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

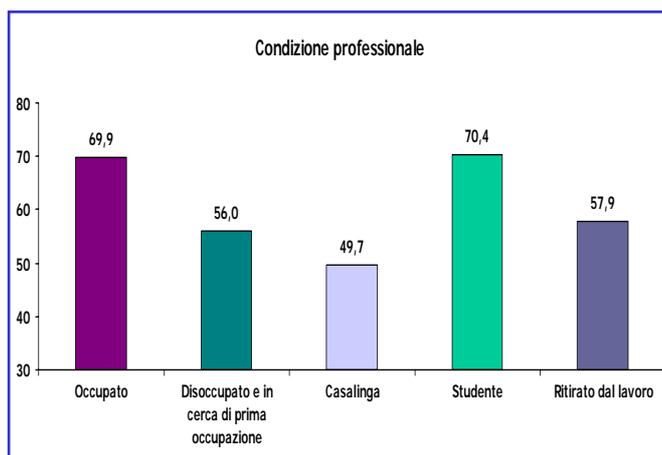
3 – Tempo medio in mobilità giornaliero pro capite per caratteri socio-territoriali (Anno 2007)



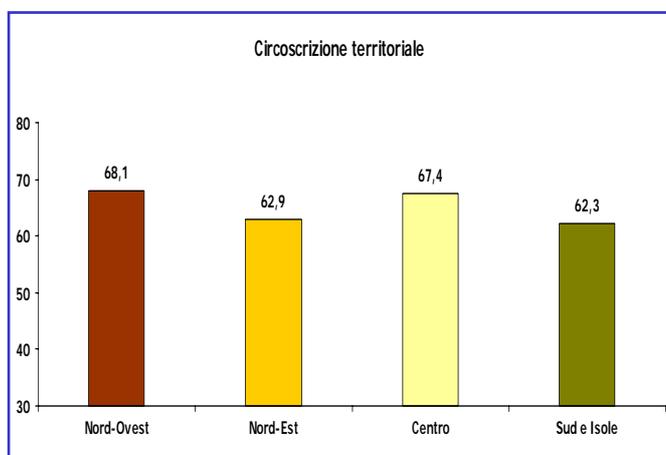
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



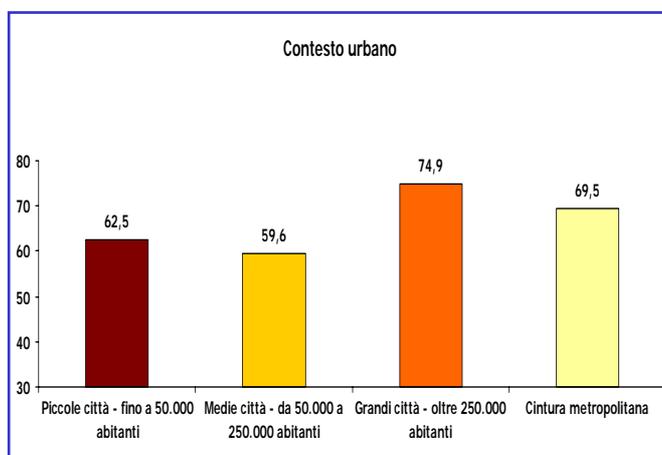
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

4 – Raggio della mobilità

Nel 2007 prosegue la diminuzione della percentuale di spostamenti che si consumano entro i 2 km. In effetti questi rappresentano il 30,8% del totale, vale a dire il 3,5% in meno rispetto al 2006. In termini generali, i dati del 2007 disegnano una realtà contraddistinta da una crescita dei chilometri che in media una persona percorre giornalmente. In particolare ad aumentare è la mobilità locale, ovvero quella compresa tra i 5 ed i 10 km: +2,2% e 20,6% del totale nel 2007.

Alcuni aspetti interessanti emergono studiando i risultati in relazione all'età degli intervistati. Sono i più giovani, o comunque quelli con più di 45 anni, le persone che maggiormente hanno modificato il loro comportamento allungando considerevolmente la lunghezza degli spostamenti; infatti nel confronto 2006-2007 i viaggi entro i 5 km sono diminuiti di quasi il 5%. Variazioni meno significative sono osservabili per le altre classi di età, anche se occorre evidenziare la decisa diminuzione della mobilità di prossimità (entro i 2 km) tra i più anziani (-6,1%), compensata principalmente dalla crescita della mobilità a corto raggio (+3,4%).

Considerazioni non molto dissimili nascono dall'analisi dei dati per condizione professionale degli intervistati: la maggiore diminuzione dei viaggi entro i 5 km si registra tra gli occupati e gli studenti (rispettivamente -4,1% e -4,4%).

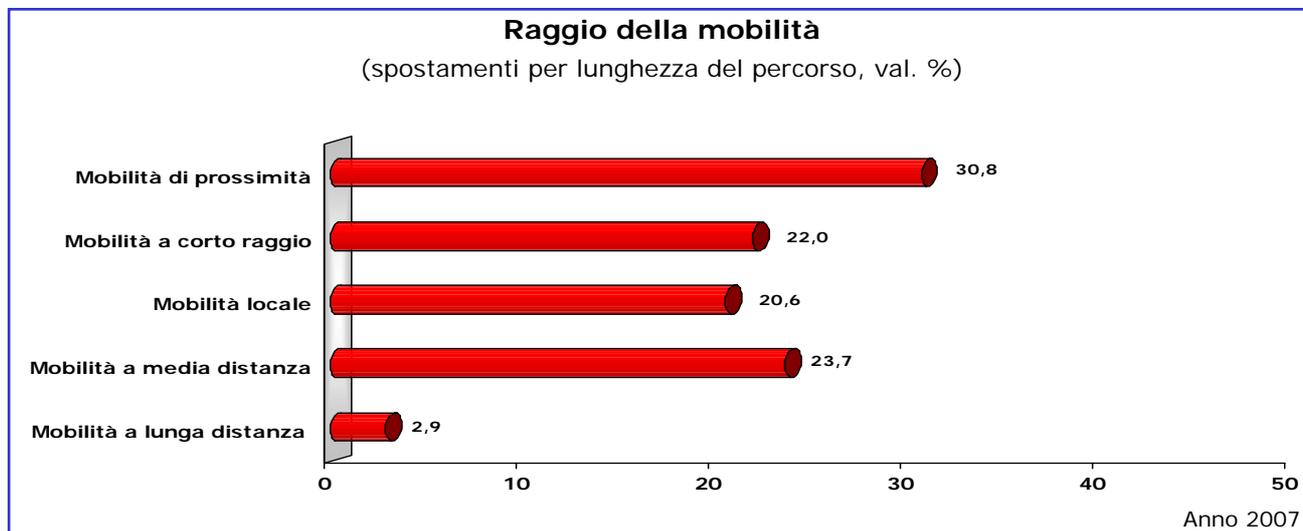
Concentrando l'attenzione sul contesto urbano, infine, emerge chiaramente come la riduzione della mobilità di prossimità e quello a corto raggio interessa essenzialmente le piccole città (-6,4%), mentre negli altri ambiti detta diminuzione assume dimensioni minori e si trasforma in crescita nel caso delle grandi città (+1,5%).

Raggio della mobilità (spostamenti per lunghezza del percorso, val. %)

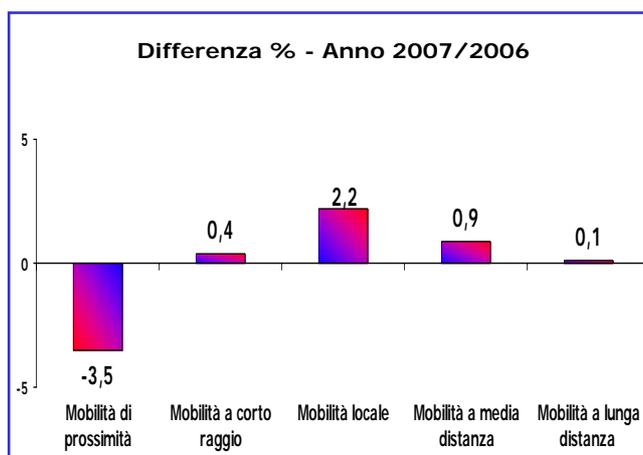
	Anno							Diff. % 2007-2006
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Mobilità di prossimità (entro 2 Km)	38,7	38,6	35,4	35,5	38,7	34,3	30,8	-3,5
Mobilità a corto raggio (tra 2 e 5 Km)	24,9	25,3	24,6	23,5	23,3	21,6	22,0	0,4
Mobilità locale (tra 5 e 10 Km)	18,4	18,2	20,9	24,3	17,4	18,5	20,6	2,2
Mobilità a media distanza (tra 10 e 50 Km)	16,3	16,1	17,5	15,7	18,2	22,8	23,7	0,9
Mobilità a lunga distanza (oltre 50 Km)	1,7	1,8	1,6	1,0	2,3	2,9	2,9	0,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

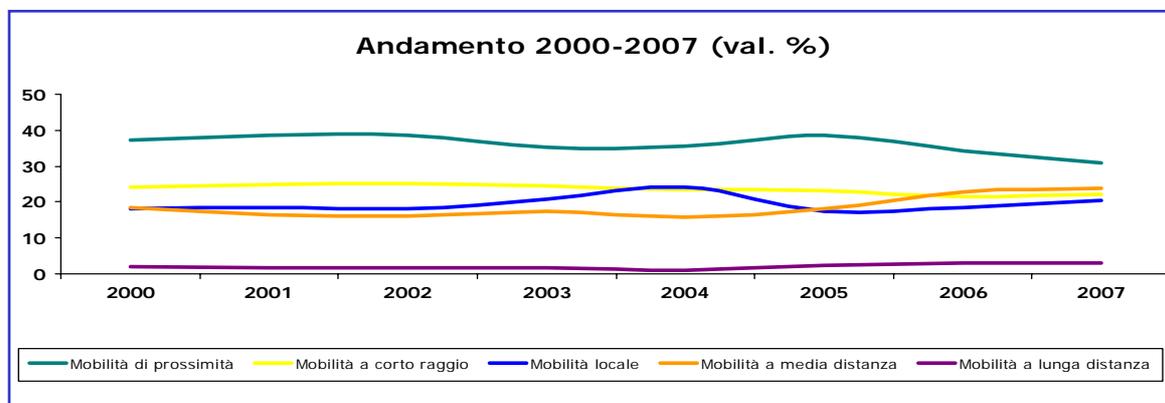
4 - Raggio della mobilità



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

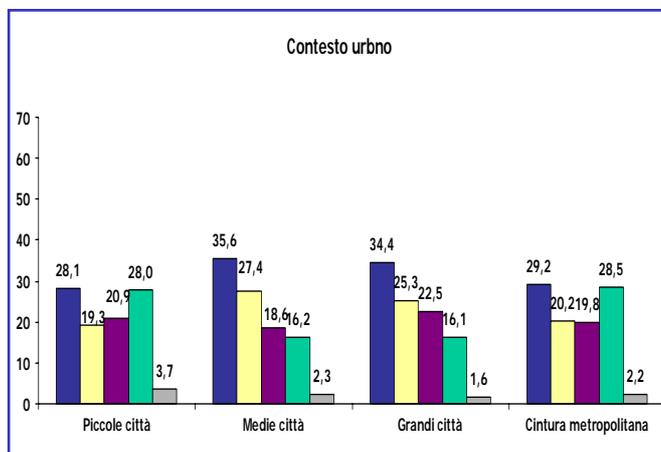


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

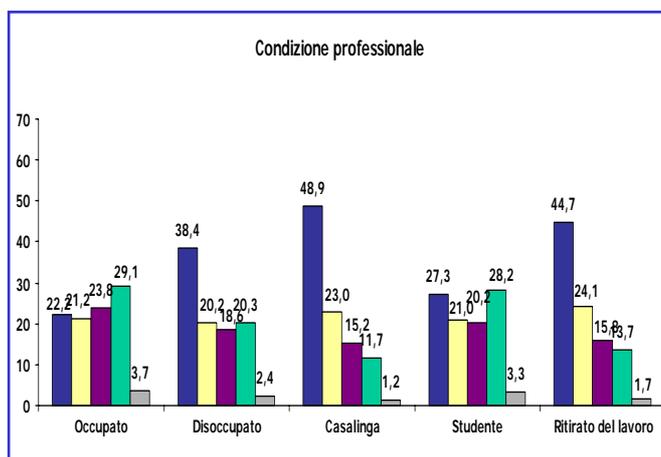


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

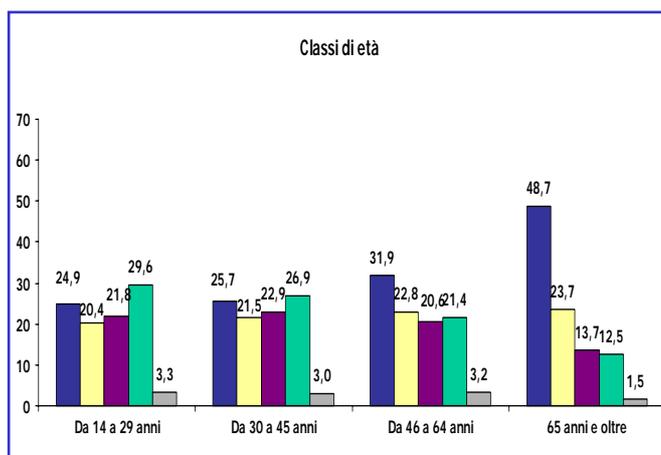
4 – Raggio della mobilità per caratteri socio-territoriali (Anno 2007)



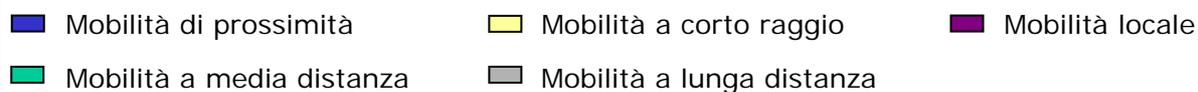
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Parte II

GLI «STILI» DI MOBILITA'

5 – Motivazioni della mobilità

Il peso della quota della mobilità sistematica, ovvero che risponde ad esigenze legate al lavoro o allo studio, continua a ridimensionarsi anche nel 2007, proseguendo il trend iniziato nel 2005. In particolare, nel confronto tra il 2006 ed il 2007 si registra una riduzione pari al 4,6% (nel paragone con il 2005 la diminuzione raggiunge quasi i 10 punti percentuali), compensata quasi esclusivamente dalla crescita degli spostamenti per tempo libero (+4,4%), divenuto, per la prima volta, la motivazione principale per iniziare un viaggio (33,9% del totale).

La contrazione della mobilità per lavoro appare evidente nella classificazione del campione per classi di età e, com'è facilmente prevedibile, per condizione professionale. Infatti, le differenze più significative tra i dati del 2006 e quelli del 2007 si registrano all'interno dell'insieme delle persone con più di 29 anni e meno di 65 (oltre il 5% in meno), nonché tra gli occupati (-6,6%). Per tutte queste categorie si registra il valore più basso dal 2001 ad oggi.

La distinzione del campione secondo il contesto urbano fornisce un quadro essenzialmente il linea con le dinamiche generali sopra commentate: diminuisce la mobilità sistematica (-7,5% nel caso delle grandi città), mentre aumenta quella erratica (+6,8% con riferimento ai comuni che formano le cinture metropolitane).

Analizzando il mezzo utilizzato per muoversi in relazione alle diverse motivazioni, si registra la crescita dell'1% circa delle moto e del mezzo pubblico per gli spostamenti per lavoro e del mezzo privato per quelli relativi alla gestione familiare (+1,2%) e, soprattutto, al tempo libero (+4,8%). Infine, occorre segnalare che la contrazione degli spostamenti per lavoro si osserva in tutte le fasce orarie (-3,7% tra le 6 e le 9).

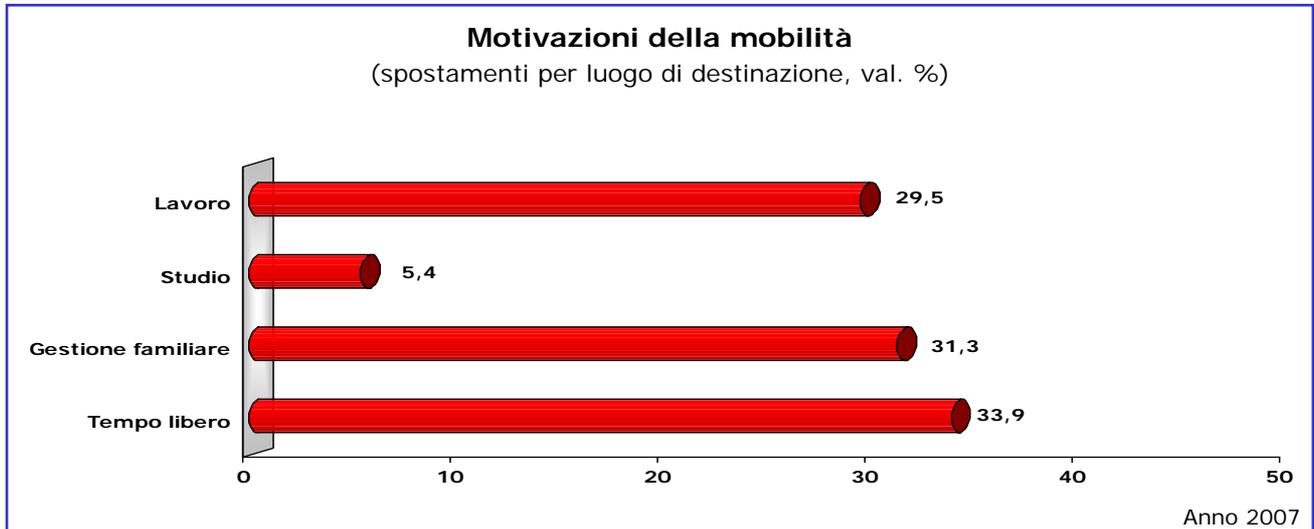
Motivazioni della mobilità (spostamenti per luogo di destinazione, val. %)

	Anno							Diff. % 2007-2006
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Lavoro	34,3	35,9	37,4	36,7	36,5	33,5	29,5	-4,0
Studio	4,9	5,4	5,5	6,4	5,5	6,0	5,4	-0,6
Gestione familiare	29,3	27,9	26,3	28,2	28,4	31,0	31,3	0,3
Tempo libero	31,4	30,7	30,8	28,6	29,6	29,5	33,9	4,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

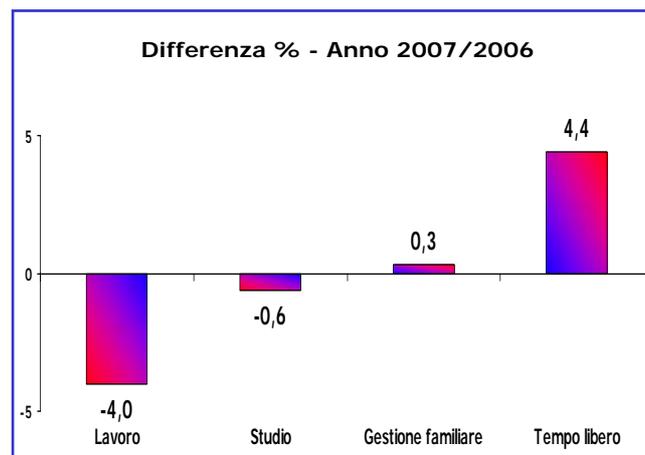
(*) Vedi nota metodologica

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

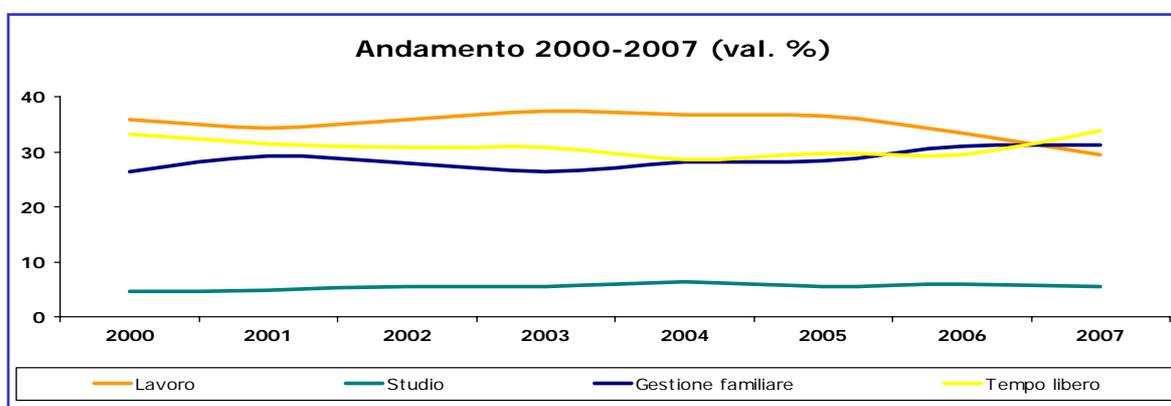
5 - Motivazioni della mobilità



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

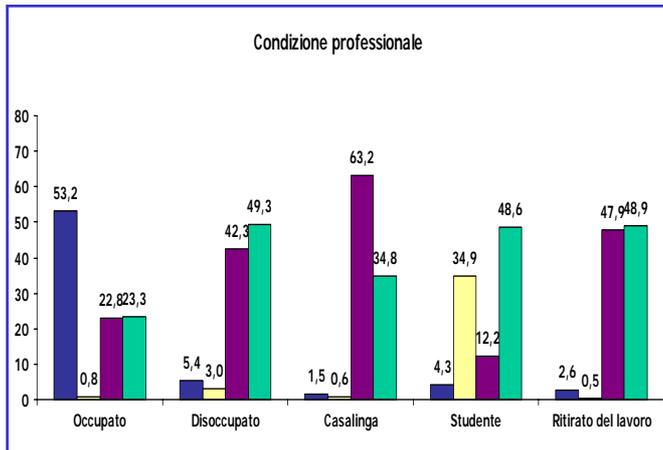


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

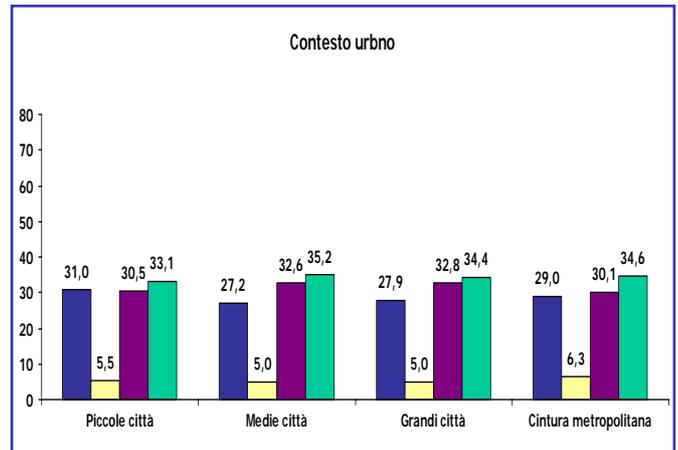


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

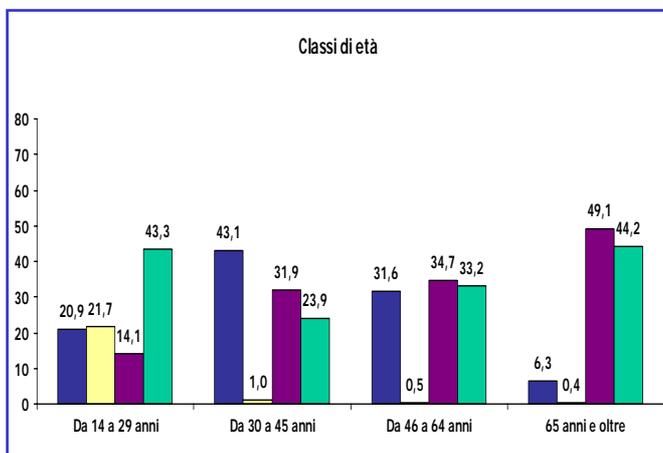
5. Motivazioni della mobilità per caratteri socio-territoriali (Anno 2007)



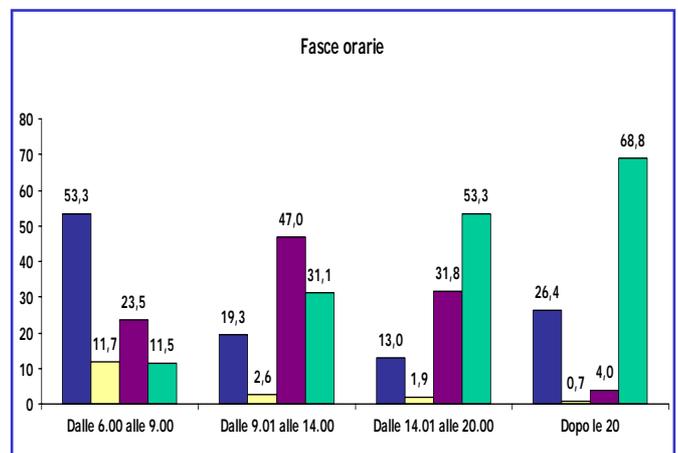
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



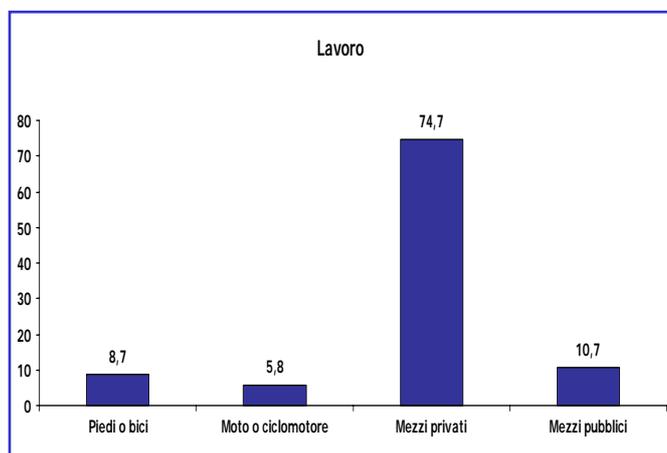
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



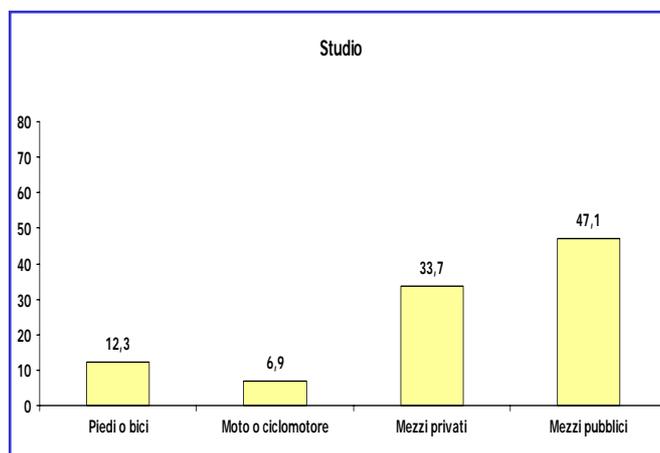
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

Lavoro
 Studio
 Gestione familiare
 Tempo libero

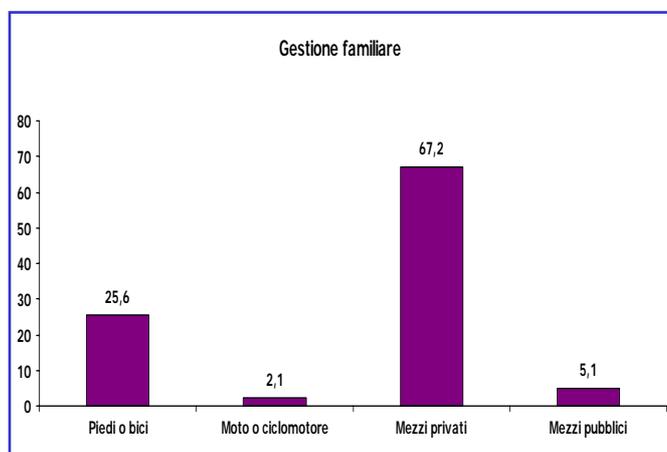
5. Motivazioni della mobilità per mezzo utilizzato (Anno 2007)



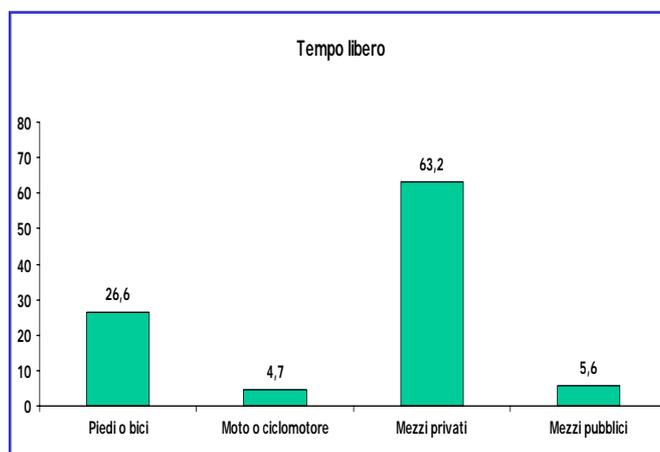
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

6 – Diagramma orario della mobilità

La domanda di mobilità tende sempre di più a concentrarsi nelle ore centrali della giornata. Infatti, i dati del 2007, se confrontati con quelli del 2006, indicano la crescita degli spostamenti effettuati tra le 9 e 20.30 (1,9%), mai così alti dal 2001 ad oggi, e la diminuzione di quelli realizzati nelle primissime ore del mattino (tra le 6 e le 9) e dopo le 20.30.

La contrazione del peso dei viaggi effettuati nella prima parte del mattino appare evidente anche nella classificazione del campione per classi di età (all'interno dell'insieme di chi possiede oltre 45 anni si registra un -2%), così come appare chiara anche la crescita degli spostamenti tra le 9 e le 14 (+1,9% tra i più giovani).

Considerazioni identiche nascono nell'analisi dei risultati in relazione alle condizioni professionali degli intervistati e facendo specifico riferimento agli occupati ed agli studenti, mentre considerando le casalinghe ed i ritirati dal lavoro si osservano alcune evoluzioni che sfuggono dalle medie generali: crescono gli spostamenti delle casalinghe prima delle 9 (+0,4%) e nelle ore del pomeriggio e della sera (+1,3%); diminuiscono i viaggi dei pensionati effettuati nel mattino e crescono quelli dopo le 14 (+3,9%).

Assoluto allineamento al trend generale si riscontra invece nella distinzione del campione per il contesto urbano. Nelle grandi città, ad esempio, la diminuzione degli spostamenti prima delle 9 è pari al 3,3%.

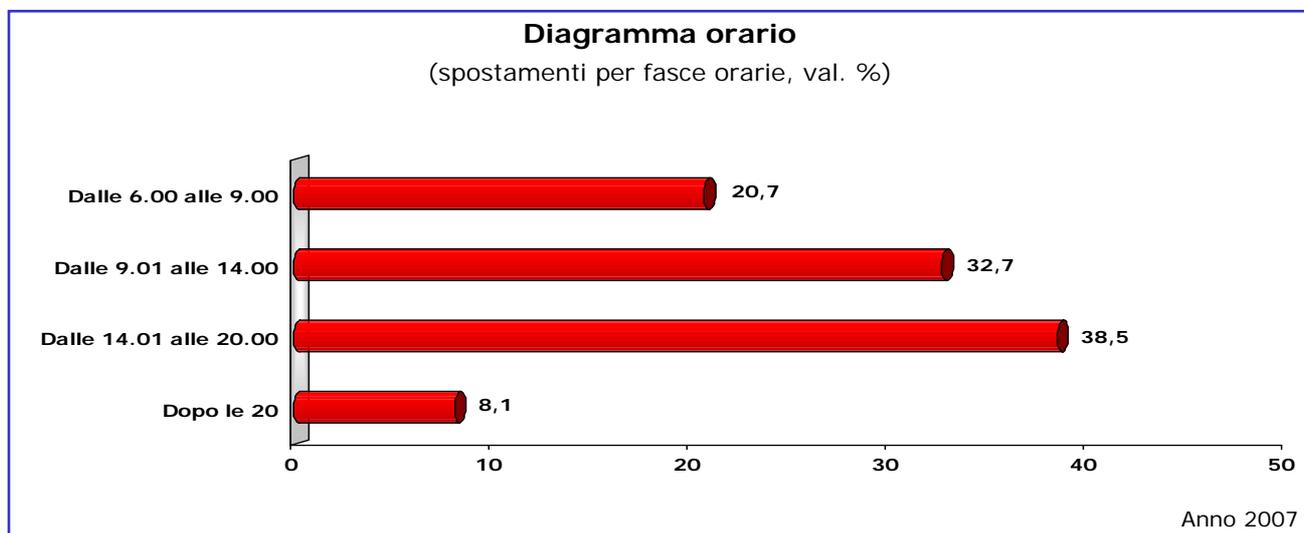
Guardando, infine, il diagramma orario per mezzo di trasporto utilizzato emerge la flessione dei viaggi con i mezzi pubblici prima delle 9 (-2,4%), compensata dall'aumento nel resto della mattinata.

Diagramma orario (spostamenti per fasce orarie, val. %)

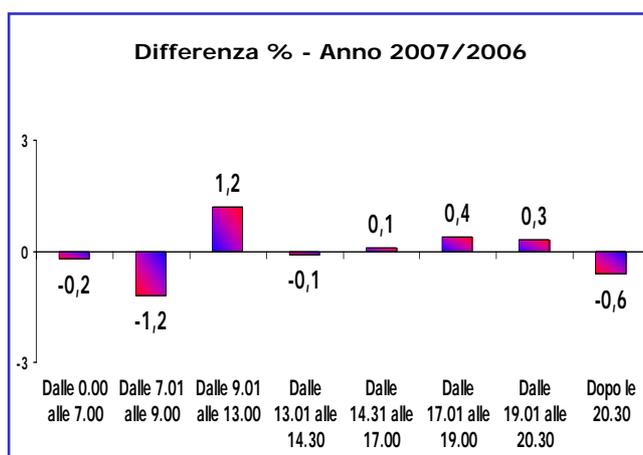
	Anno							Diff. % 2007-2006
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Dalle 0.00 alle 7.00	2,3	2,2	2,3	2,0	2,9	2,8	2,7	-0,2
Dalle 7.01 alle 9.00	21,4	22,3	21,7	21,4	21,1	20,2	18,9	-1,2
Dalle 9.01 alle 13.00	26,5	25,3	23,7	23,6	24,5	25,0	26,2	1,2
Dalle 13.01 alle 14.30	7,6	7,6	7,6	7,5	8,1	8,6	8,5	-0,1
Dalle 14.31 alle 17.00	14,9	14,9	15,2	15,5	15,1	15,6	15,7	0,1
Dalle 17.01 alle 19.00	14,5	14,8	15,3	15,0	15,3	15,0	15,4	0,4
Dalle 19.01 alle 20.30	6,3	6,4	7,0	7,3	6,6	6,6	6,9	0,3
Dopo le 20.30	6,5	6,4	7,1	7,6	6,4	6,2	5,6	-0,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

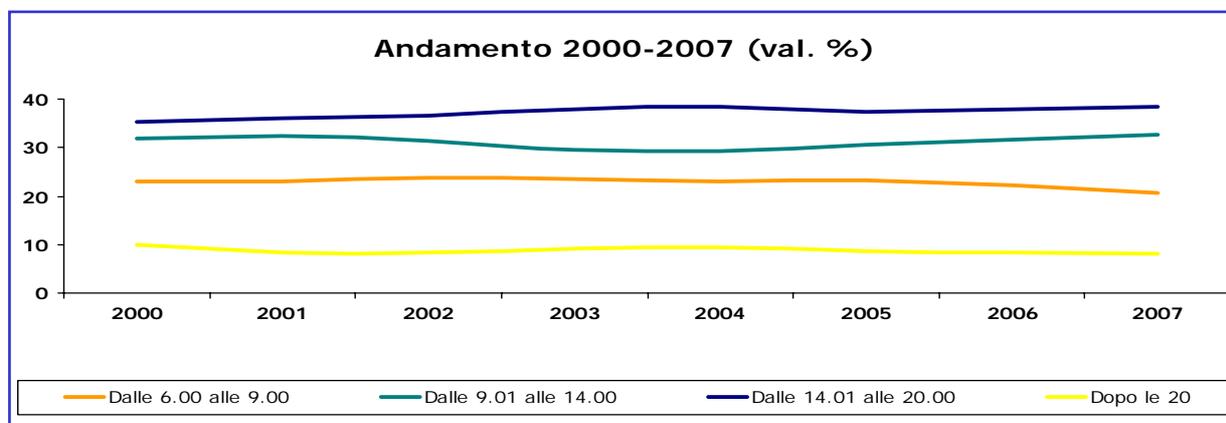
6 - Diagramma orario della mobilità



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

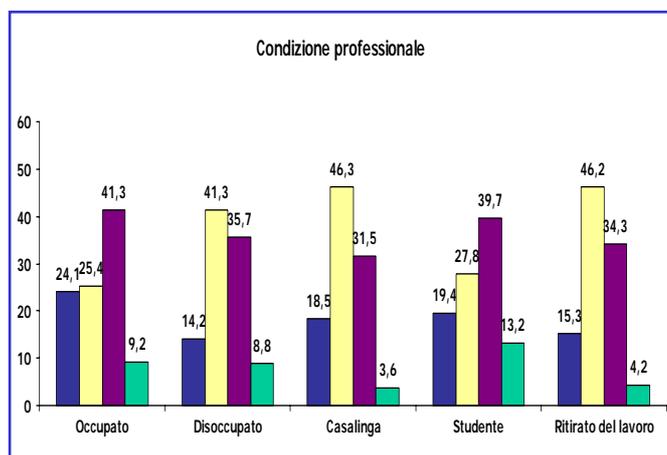


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

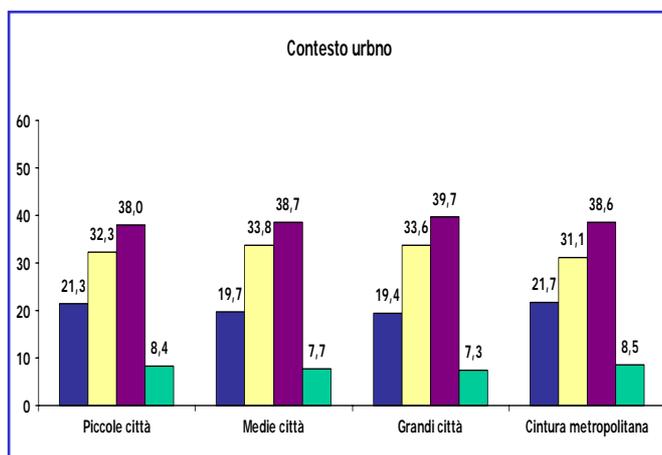


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

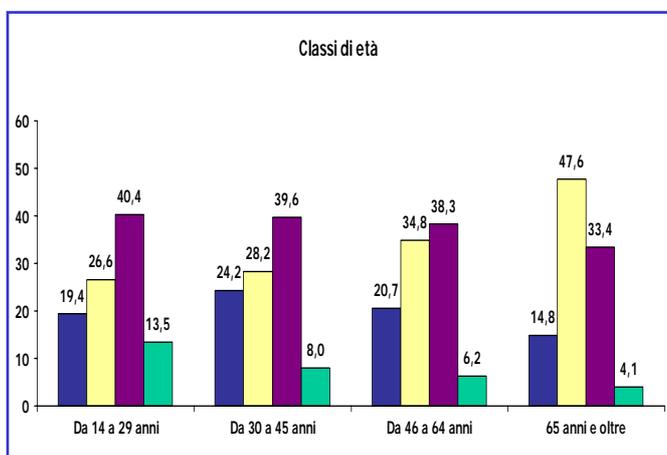
6. Diagramma orario della mobilità per caratteri socio-territoriali (Anno 2007)



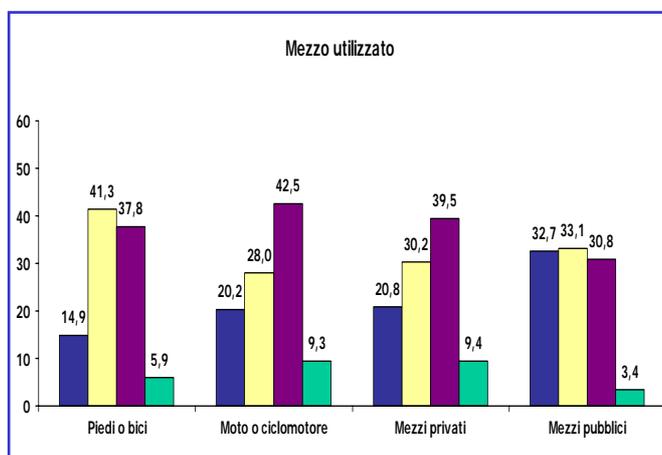
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

■ Dalle 6.00 alle 9.00
 ■ Dalle 9.01 alle 14.00
 ■ Dalle 14.01 alle 20.00
 ■ Dopo le 20.00

7 – Frequenza della mobilità

Tra gli elementi di maggiore novità del 2007 rientra sicuramente la significativa diminuzione, rispetto al dato registrato nel 2006, della quota di spostamenti effettuati tutti i giorni o circa 3-4 volte la settimana: -8,7% (60,6% nel 2007 e valore più basso registrato dal 2001 ad oggi). Dimensione simile, ma di segno opposto, si osserva nella dinamica relativa ai viaggi effettuati qualche volta al mese o all'anno (18,4% nel 2007 e dato più elevato dall'avvio delle rilevazioni "Audimob").

La decisa contrazione degli spostamenti periodici si registra in modo assolutamente evidente nell'analisi dei dati per classi di età e facendo riferimento agli intervistati con un'età non inferiore a 46 anni. Infatti, all'interno della classe "65 anni e oltre" si nota una diminuzione del 9,2%, che diventa -10,2% considerando la classe "da 46 a 64 anni". Nelle restanti classi la riduzione appare meno intensa, ma comunque superiore ai 6 punti percentuali.

Considerazioni molto simili possono essere fatte anche nella distinzione del campione per condizione professionale. In tutte le categorie si registra la diminuzione dei viaggi realizzati tutti i giorni (-6,9% e 55,4% del totale nel 2007 nel caso degli occupati), e la crescita di quelli effettuati qualche volta l'anno (+7,9% e 16,7% per quanto riguarda i disoccupati o chi è in cerca di prima occupazione).

Anche nella classificazione dei risultati in relazione al contesto urbano non emergono dinamiche diverse da quelle generali: forte ridimensionamento dei viaggi giornalieri (-7,7% e 42% del totale nel 2007 nelle grandi città) e crescita di quelli "rari".

Frequenza della mobilità (spostamenti per frequenza dello stesso spostamento, val. %)

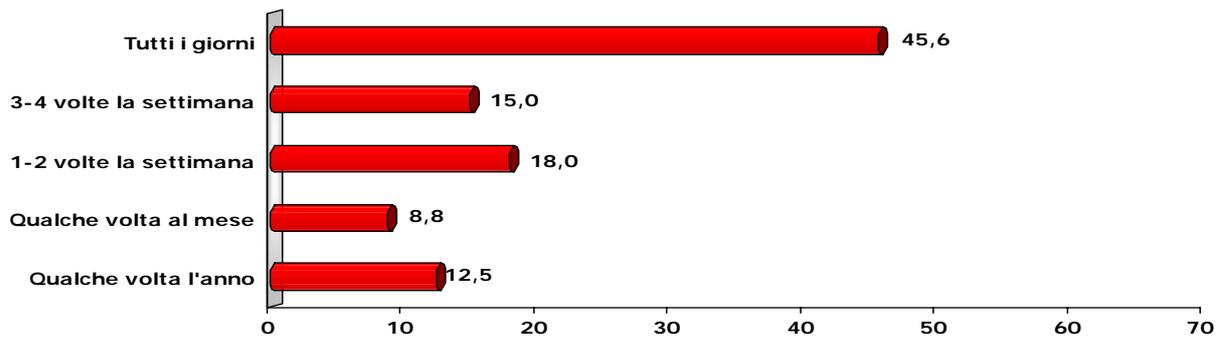
	Anno							Diff. % 2007-2006
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Tutti i giorni	56,6	60,6	59,6	56,7	57,3	51,4	45,6	-5,8
3-4 volte la settimana	13,6	13,3	12,9	14,3	14,5	18,0	15,0	-2,9
1-2 volte la settimana	17,0	16,2	17,5	18,1	17,1	17,6	18,0	0,4
Qualche volta al mese	5,4	5,7	6,0	8,2	6,1	6,7	8,8	2,2
Qualche volta l'anno	7,4	4,1	3,9	2,7	5,0	6,4	12,5	6,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

7 - Frequenza della mobilità

Frequenza della mobilità

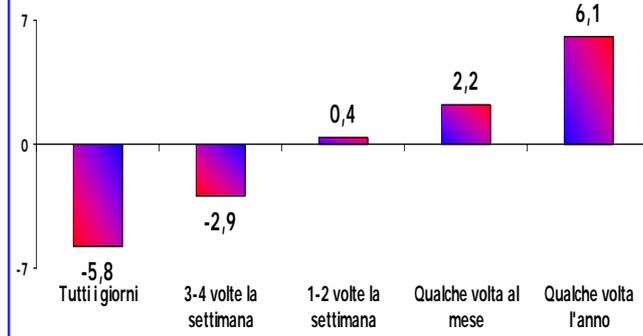
(spostamenti per frequenza dello stesso spostamento, val. %)



Anno 2007

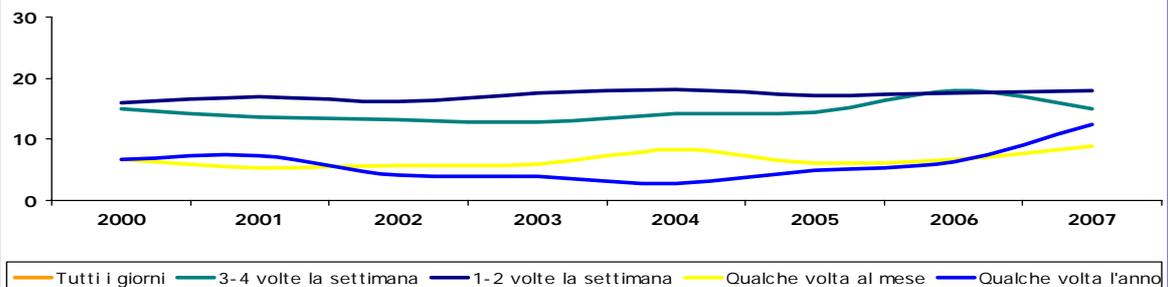
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

Differenza % - Anno 2007/2006



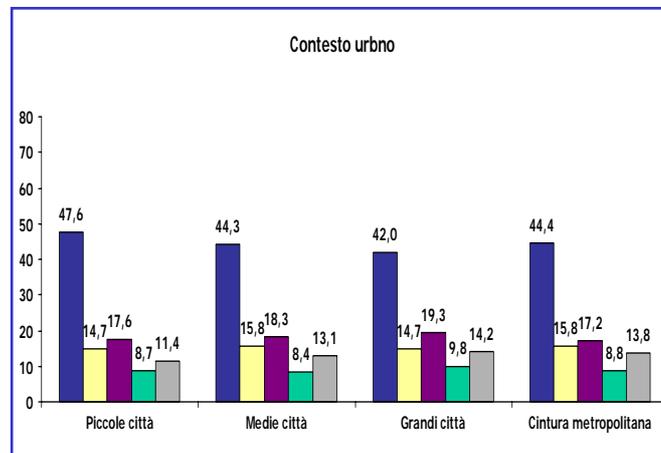
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

Andamento 2000-2007 (val. %)

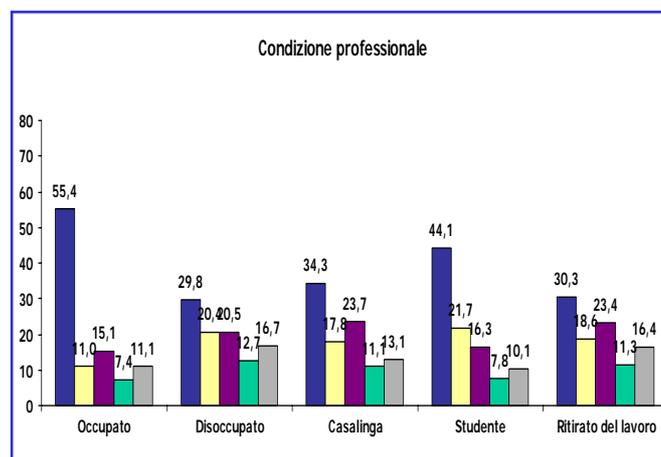


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

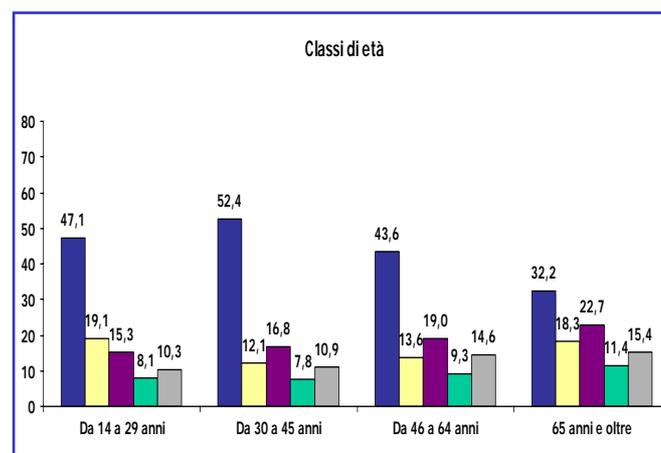
7. Frequenza della mobilità per caratteri socio-territoriali (Anno 2007)



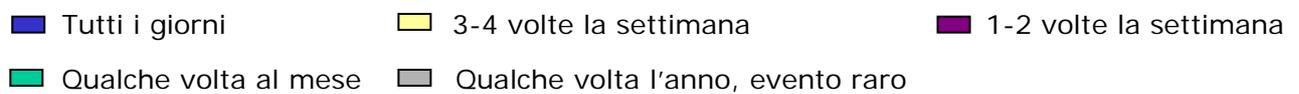
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



8 – Mezzi di trasporto motorizzati

La mobilità lenta raggiunge nel 2007 il suo valore più basso dall'avvio delle rilevazioni "Audimob": solo il 20,4% del totale degli spostamenti è stato realizzato a piedi o in bici, vale a dire l'1,7% in meno rispetto al 2006.

Crescono quindi i viaggi effettuati con un mezzo motorizzato, ed aumentano in particolare quelli in moto (+0,2% e 5,4% nel 2007) e, anche se in misura minore, quelli con un mezzo pubblico (+0,1% e 11,9%).

Le dinamiche sopra descritte tendono a riflettersi in quasi tutte le aree del Paese, ad eccezione del Nord-Est in cui la ripartizione tra viaggi motorizzati e spostamenti a piedi/baci non subisce variazioni. Occorre inoltre rilevare come nel Nord-Ovest all'interno della distinzione dei viaggi "motorizzati", l'impiego dell'auto tende a crescere (+1,4%) a discapito delle altre tipologie di mezzo (-1% nel caso dei mezzi collettivi).

Nelle grandi città, ovvero quelle con oltre 250mila abitanti, la mobilità lenta riesce ad ampliare leggermente la propria quota di mercato, +0,3%, attestandosi nel 2007 a 27,2% del totale. La riduzione degli spostamenti motorizzati è da attribuire essenzialmente alla significativa contrazione dei viaggi con i mezzi pubblici, diminuiti tra il 2006 ed il 2007 del 2,6% (25,4% nel 2007 e valore più basso dal 2001 ad oggi).

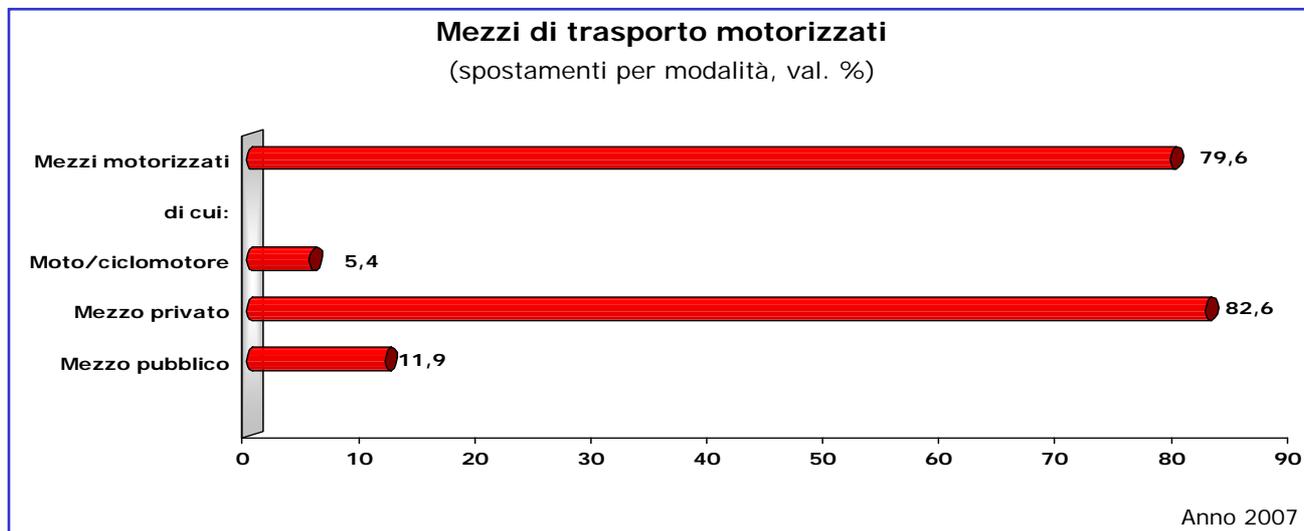
Difficoltà per il pubblico nel difendere la propria quota di mercato si nota anche facendo riferimento ai comuni che formano le cinture metropolitane (-0,4% e 13,6% del totale nel 2007). Nelle piccole e medie città le dinamiche tendono a capovolgersi, accanto ad una generale diminuzione della mobilità lenta (oltre il 2%) si registra una crescita del trasporto pubblico (+0,5% nelle medie città).

Mezzi di trasporto motorizzati (spostamenti per modalità, val. %)

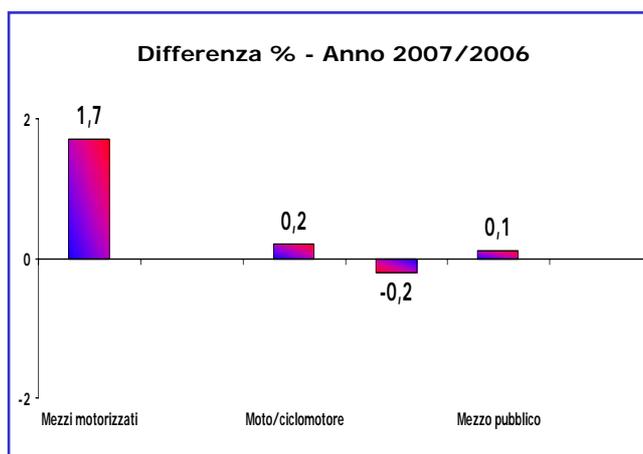
	Anno							Diff. % 2007-2006
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Piedi o bici	26,9	27,2	25,9	27,1	25,2	22,1	20,4	-1,7
Mezzi motorizzati	73,1	72,8	74,1	72,9	74,8	77,9	79,6	1,7
<i>di cui:</i>								
Moto/ciclomotore	7,4	6,0	6,6	7,8	6,0	5,3	5,4	0,2
Mezzo privato	80,6	80,5	80,3	78,2	81,2	82,9	82,6	-0,2
Mezzo pubblico	12,0	13,5	13,1	13,9	12,8	11,8	11,9	0,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

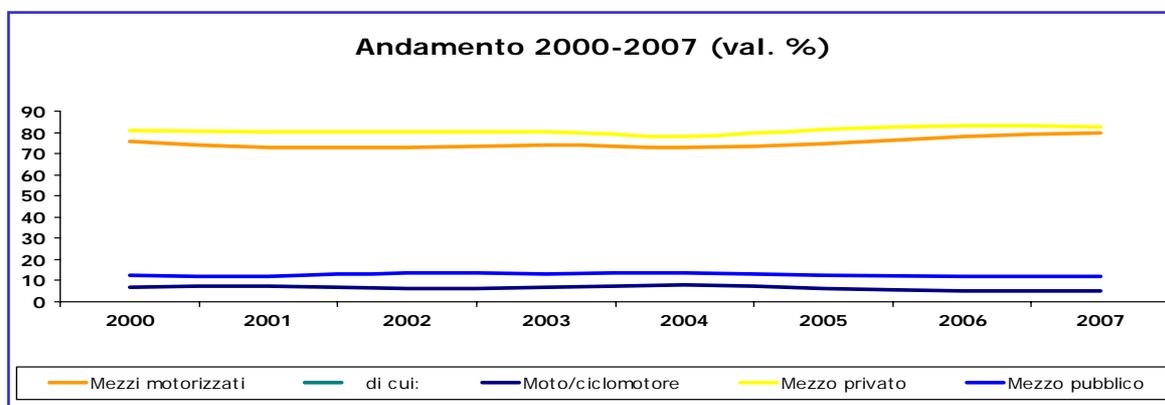
8 - Mezzi di trasporto motorizzati



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

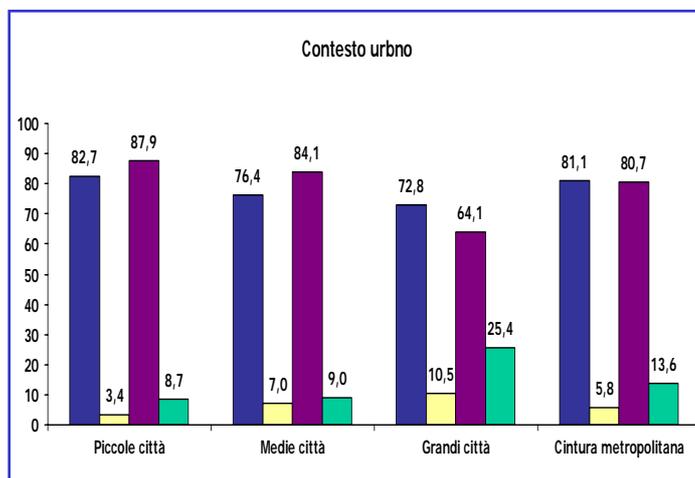


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

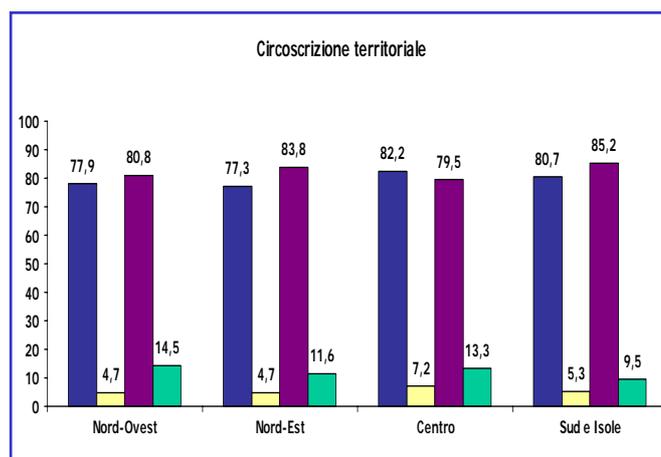


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

8. Mezzi motorizzati per caratteri territoriali (Anno 2007)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

Mezzi motorizzati
 Moto o ciclomotore
 Mezzi privati
 Mezzi pubblici

Parte III

I FOCUS SULLA MOBILITA' DEL 2007

9 – Valutazione sulle condizioni del traffico nella propria zona di residenza

Nel 2007, sia il giudizio sull'intensità del traffico, sia quello sulla pulizia delle strade, sia quello sull'inquinamento dell'aria superano la soglia della sufficienza. Questi risultati sono la conseguenza della crescita dei consensi per il primo ed il terzo indicatore (rispettivamente +0,21 e +0,2) e della non forte diminuzione del dato per la pulizia delle strade (-0,22 e 6,03 nel 2007).

Tendenze del tutto simili a quelle sopra commentate si osservano anche nello studio dei dati disaggregati per circoscrizione territoriale.

Rimangono, tuttavia, alcune differenze di giudizio: nel Nord-Est si notano valori superiori alla sufficienza per tutti gli indicatori, nel Centro e nel Sud solo il giudizio sulla qualità delle strade assume un valore inferiore al 6, mentre nel Nord-Ovest è solo quest'ultimo indicatore a posizionarsi al di sopra del 6.

Qualche differenza dalle tendenze generali si riscontrano invece nella classificazione del campione secondo il contesto urbano.

Se le piccole e medie città seguono le dinamiche “nazionali” – occorre segnalare che nel 2007 nelle medie città il giudizio sull'inquinamento dell'area è migliorato (dal 5,84 del 2006 al 6,13 del 2007), quello sulla pulizia delle strade è peggiorato (da 6,24 a 5,82) –, le grandi città ed i comuni che formano le cinture metropolitane possiedono dei comportamenti propri:

- nelle città con oltre 250mila abitanti il giudizio sulla qualità dell'aria continua a divenire sempre più critico, raggiungendo nel 2007 il 5,14 (-0,07 rispetto al 2006), vale a dire il valore più basso dall'avvio delle rilevazioni “Audimob”;
- nelle cinture metropolitane per nessun indicatore si registra una perdita del consenso (nel caso della pulizia delle strade la diminuzione tra il 2006 ed il 2007 raggiunge lo 0,48).

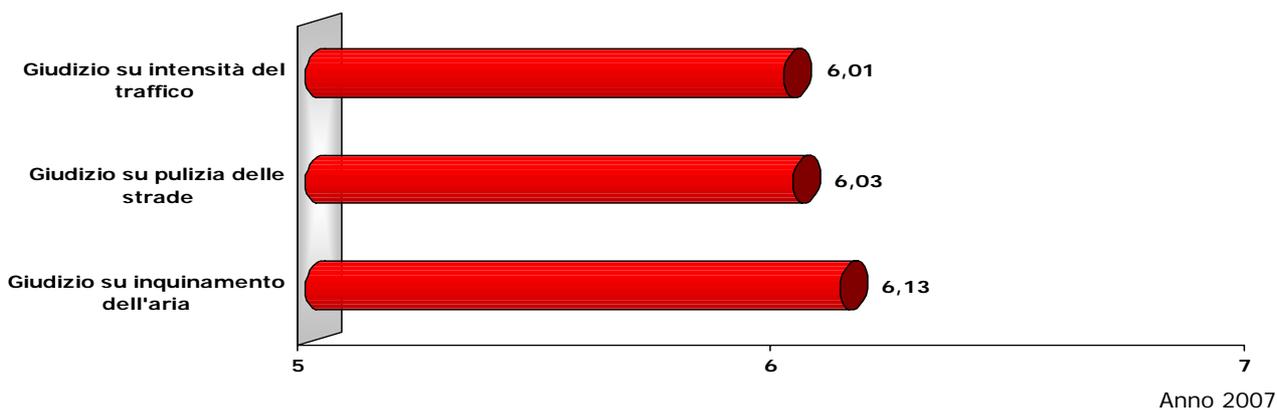
Valutazione sulle condizioni del traffico nella propria zona di residenza (punteggio medio 1-10)

	Anno							Diff. 2007-2006
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Giudizio su intensità del traffico	5,85	5,99	5,96	6,01	5,88	5,80	6,01	0,21
Giudizio su pulizia delle strade	6,45	6,42	6,55	6,46	6,34	6,26	6,03	-0,22
Giudizio su inquinamento dell'aria	6,17	6,16	6,14	6,15	6,11	5,93	6,13	0,20

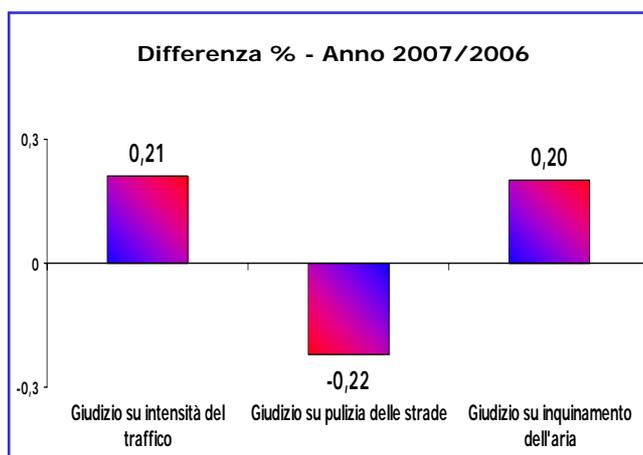
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

9 – Valutazione sulle condizioni del traffico nella propria zona di residenza

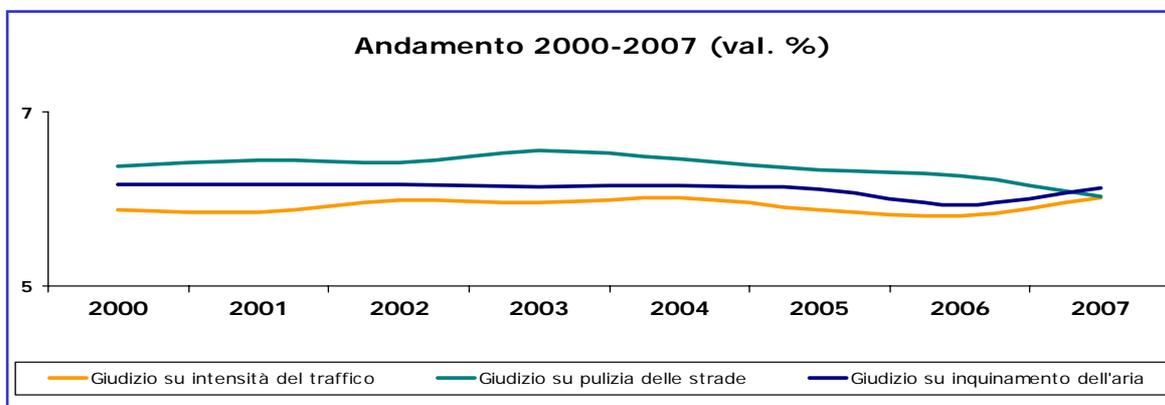
Valutazione sulle condizioni del traffico nella propria zona di residenza
(punteggio medio 1-10)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

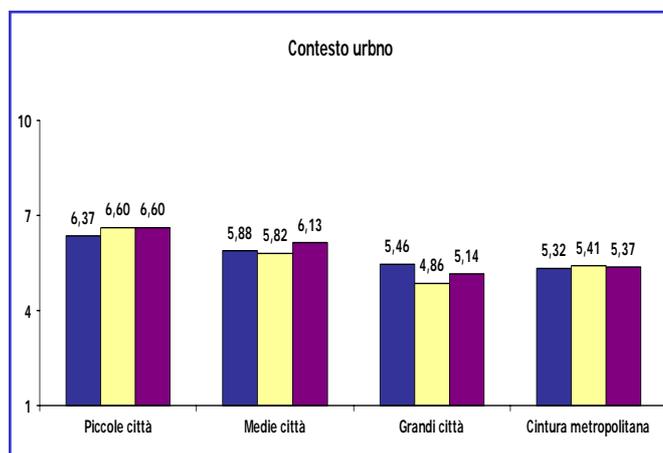


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

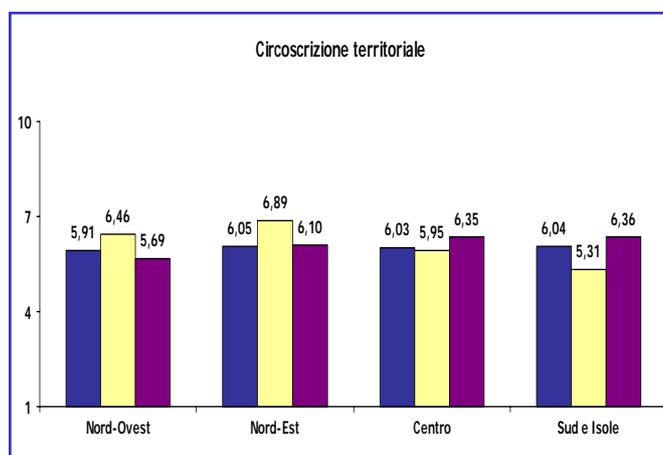


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

9. Valutazione sulle condizioni del traffico nella propria zona di residenza per caratteri territoriali (Anno 2007)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

■ Giudizio su intensità del traffico ■ Giudizio su pulizia delle strade ■ Giudizio su inquinamento dell'aria

10 – La soddisfazione per i mezzi di trasporto

Il confronto tra il 2006 ed il 2007 sui livelli di soddisfazione per l'utilizzo dei diversi mezzi di trasporto restituisce il seguente quadro: cresce il voto medio per la bicicletta (+0,2 e 8,2 nel 2007), la metropolitana (+0,1 e 7,2) ed il pullman/autobus extraurbano (+0,1 e 6,6); rimane invariato il giudizio su moto, ciclomotori, scooter (8,4 e valore più elevato tra tutti i mezzi di trasporto) e treno (6,3); diminuisce il voto per l'auto privata (-0,2 e 8), l'autobus/tram (-0,3 e 6) e l'aereo (-0,3 e 7,8).

Dallo studio per circoscrizione territoriale emerge come, sia l'auto privata, sia l'autobus urbano/tram hanno perso consensi in tutte le aree del Paese; nel Centro e nel Sud si è registrata una contrazione del voto riferito all'autobus superiore a 0,3 punti, determinando un giudizio inferiore alla sufficienza. Circa il treno si osserva una diminuzione del voto medio nel Nord-Ovest e nel Centro (-0,1 in entrambi i casi) ed una crescita nel Nord-Est (+0,1); nel Sud e nelle Isole il dato rimane stabile sul 6,3.

Osservazioni del tutto simili si individuano anche nella distinzione del campione in relazione al contesto urbano:

- il giudizio sulle auto private e sugli autobus/tram appare, nel confronto tra il 2006 ed il 2007, più critico in tutte le diverse categorie di città (nelle grandi città e nei comuni che formano le cinture metropolitane l'autobus raccoglie un voto nettamente inferiore alla sufficienza);
- migliora il voto relativo al treno nelle città con oltre 250mila abitanti e nelle cinture metropolitane, mentre peggiora nel caso delle piccole e medie città.

La soddisfazione per i mezzi di trasporto (valori medi - voto da 1 a 10)

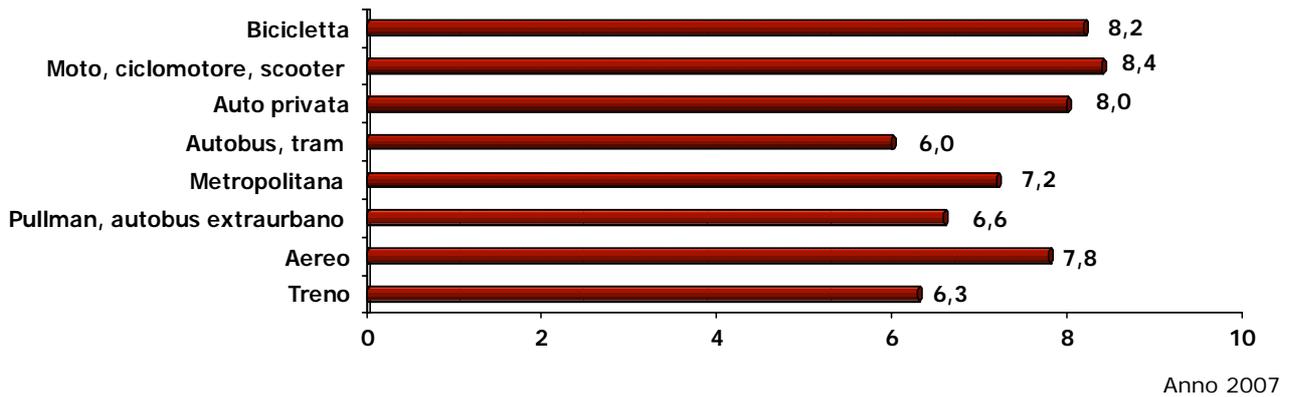
	Anno						Diff. 2007-2006
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Bicicletta	8,1	8,2	8,0	8,1	8,0	8,2	0,2
Moto, ciclomotore, scooter	8,0	8,2	8,0	8,4	8,4	8,4	0,0
Auto privata	7,5	7,6	7,5	8,0	8,2	8,0	-0,2
Autobus, tram	6,3	6,4	6,2	6,2	6,3	6,0	-0,3
Metropolitana	6,7	6,9	6,7	6,9	7,1	7,2	0,1
Pullman, autobus extraurbano	6,6	6,7	6,6	6,6	6,5	6,6	0,1
Aereo	7,9	8,0	8,1	8,1	8,1	7,8	-0,4
Treno locale			6,7	6,1	6,0	6,0	0,0
Treno intercity			7,2	6,7	6,7	6,6	-0,1
Treno	6,6	6,8	7,0	6,4	6,3	6,3	0,0

Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

10 - La soddisfazione per i mezzi di trasporto

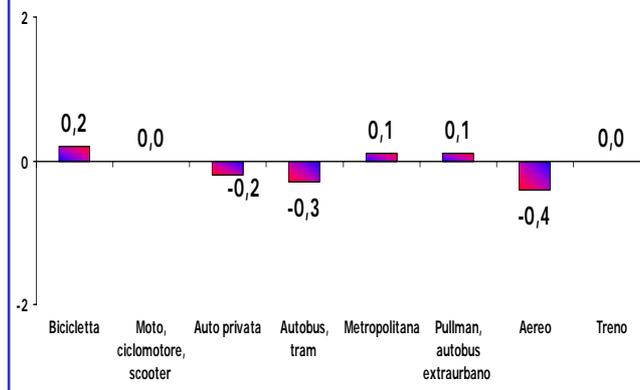
La soddisfazione per i mezzi di trasporto

(media, voti da 1 a 10)



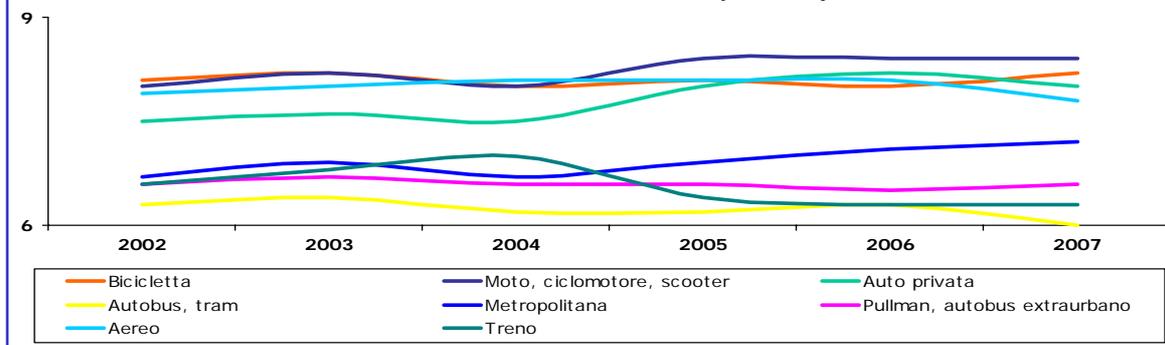
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

Differenza % - Anno 2007/2006



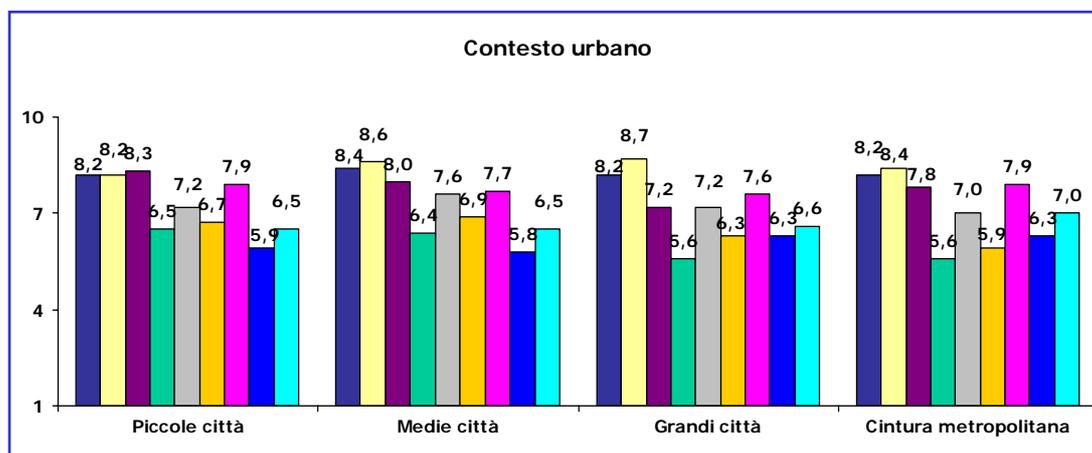
Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

Andamento 2002-2007 (val. %)

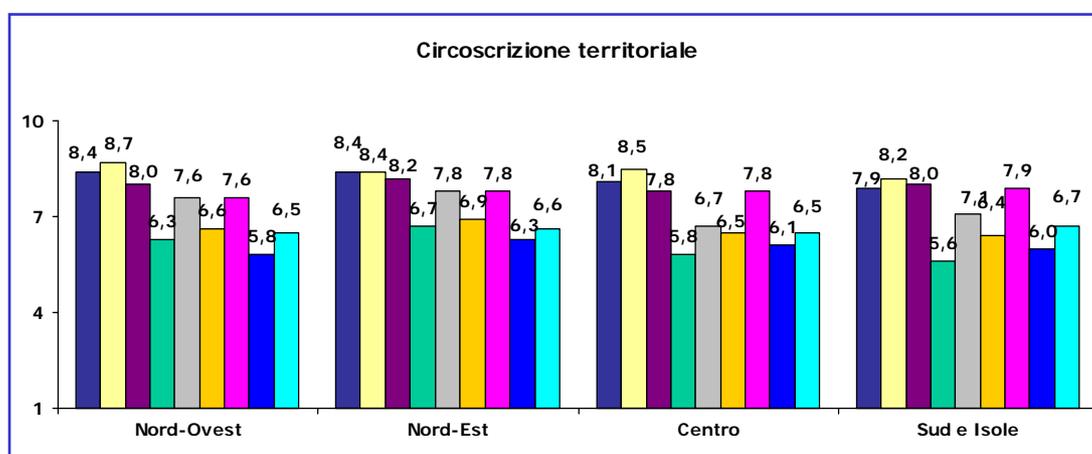


Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

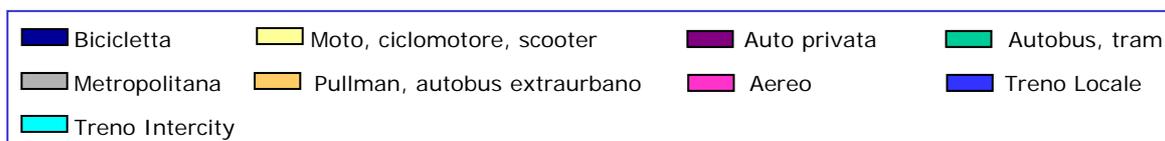
10. La soddisfazione per i mezzi di trasporto per caratteri territoriali (Anno 2007)



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007



Nota metodologica

Nota metodologica

Campione

Il campione tiene conto dei principali caratteri demografici regionali (sesso e classi di età della popolazione, ampiezza demografica dei comuni), riproducendo proporzionalmente le distribuzioni dell'universo di riferimento. Per contenere problemi di sottodimensionamento campionario, è stata definita una numerosità campionaria minima per le tre regioni (Valle d'Aosta, Molise e Basilicata) con minor consistenza demografica.

Inoltre, per ciascuna rilevazione il campione è stato distribuito territorialmente per ogni giornata di indagine in modo da evitare concentrazioni delle interviste di una singola regione in una singola giornata. Tale impostazione ha ridotto il manifestarsi di possibili effetti distorsivi legati alla mobilità (eventi rari che possono verificarsi nella mobilità della popolazione residente in un'area, fattori meteorologici, traffico etc.).

Le rilevazioni hanno interessato un campione complessivo di 15.272 individui per anno (3.818 per ciascun trimestre).

La mobilità degli individui viene rilevata nel corso di giornate feriali.

L'universo di riferimento dell'indagine è costituito dalla popolazione italiana in età compresa tra i 14 e gli 80 anni.

Variabili e indicatori

Per la variabile “condizione professionale”, la modalità “altra condizione professionale” non è stata considerata in ragione della bassa numerosità assoluta e scarsa significatività statistica.

Per quanto riguarda la definizione di “contesto urbano”, la segmentazione in classi di ampiezza demografica è stata completata con l'introduzione della modalità “cintura metropolitana”, definita come l'insieme dei Comuni appartenenti al Sistema locale del lavoro (SLL) delle città con oltre 250.000 abitanti.

Quando si analizzano i “mezzi di trasporto utilizzati”, si intendono compresi nella modalità “mezzi privati” l'automobile privata e tutti gli altri mezzi che non

consentono un utilizzo collettivo. Tra i “mezzi pubblici” sono compresi: autobus, pullman, tram, metropolitana, treno, taxi, aereo, traghetto, ecc.

Scheda n. 1

Per spostamento si intende ogni viaggio effettuato per raggiungere una destinazione. Non vengono rilevati gli spostamenti effettuati solo a piedi di durata inferiore ai 5 minuti.

Scheda n. 2

Il “numero medio di spostamenti giornalieri pro capite” viene calcolato sulla quota del campione che ha effettuato almeno uno spostamento nella giornata di riferimento, quindi non sulla totalità del campione.

Scheda n. 5

Per ricavare una immagine più nitida, senza duplicazioni, nell’analisi delle “motivazioni” della mobilità non vengono considerati gli spostamenti di ritorno alla propria abitazione, che sono degli spostamenti “derivati”, o necessari.