

L'IMPATTO DEL LOCKDOWN SUI COMPORTAMENTI DI MOBILITÀ DEGLI ITALIANI

15 MAGGIO 2020

SOMMARIO

0. Avvertenza	1
1. Obiettivi e perimetro dell'analisi	1
2. Il tasso di mobilità	3
3. Il numero medio di spostamenti	7
4. La lunghezza media degli spostamenti.....	9
5. La stima delle variazioni della domanda	9
6. Le motivazioni degli spostamenti	10
7. I mezzi di trasporto utilizzati.....	11
8. Le propensioni future all'uso dei mezzi di trasporto	15
9. La percezione della sicurezza da contagio.....	16
10. Riepilogo	17
<i>Nota metodologica</i>	20

0. AVVERTENZA

Il presente documento è focalizzato sul monitoraggio della domanda di mobilità degli italiani nel periodo più intenso di restrizione degli spostamenti a seguito dell'emergenza sanitaria da Covid-19, periodo convenzionalmente denominato "lockdown" e che si colloca tra l'entrata in vigore del DPCM dell'11 marzo e la fine della c.d. "fase 1" (3 maggio). Il documento fa seguito a due note successive già rilasciate da Isfort gli scorsi 1 aprile e il 23 aprile, relative all'analisi degli andamenti della mobilità rispettivamente nei primi 15 e nei primi 30 giorni del lockdown. Il testo qui presentato segue la traccia dei due precedenti ma ovviamente l'apparato tabellare e i relativi commenti sono ampiamente revisionati alla

luce dei dati consolidati per l'intero periodo 11 marzo – 3 maggio. Il controllo operato su tutte le elaborazioni statistiche ha portato inoltre a piccole revisioni più complessive dei materiali già pubblicati.

L'analisi di seguito proposta è arricchita dall'elaborazione di nuovi indicatori (motivazioni e fascia di lunghezza degli spostamenti) e variabili di segmentazione (ampiezza dei Comuni di residenza degli intervistati), nonché da due sezioni aggiuntive dedicate specificamente alle propensioni future dei comportamenti di mobilità dei cittadini, in particolare rispetto alle preferenze modali, e alla percezione di sicurezza per i diversi mezzi di trasporto.

1. OBIETTIVI E PERIMETRO DELL'ANALISI

Il monitoraggio della mobilità degli italiani nelle settimane di "confinamento domiciliare" e di forte restrizione degli spostamenti assume una particolare utilità informativa sia per misurare l'efficacia delle regole introdotte per contenere il contagio, sia nella prospettiva, non meno importante, di preparare al meglio la fase di "ripartenza" con tutte le implicazioni che ciò comporta sotto il profilo trasportistico¹. Nelle ultime settimane sono state quindi pubblicate diverse statistiche ed analisi sugli effetti delle restrizioni, anche con raffronti internazionali, per lo più basate sul tracking satellitare e della telefonia mobile. Si tratta di una grande quantità di dati sui flussi di mobilità messi a disposizione e analiticamente organizzati, anche a supporto dell'orientamento delle policy, nazionali e locali, per la gestione dell'emergenza e per organizzare la fase di uscita².

In questa cornice si inquadra il contributo peculiare dei dati dell'Osservatorio "Audimob"

di Isfort. Audimob effettua rilevazioni campionarie continuative sulla mobilità degli italiani nella fascia di età 14-80 anni, attraverso interviste telefoniche e via computer³. È possibile quindi, estrapolando ed elaborando i dati campionari nei diversi sottoperiodi di rilevazione, stimare l'andamento dei comportamenti di mobilità giornalieri dei cittadini nelle fasi di applicazione delle restrizioni, nonché nelle fasi precedenti e successive.

I dati presentati possono essere utili ad arricchire il composito quadro delle informazioni oggi disponibili in materia per le peculiarità proprio dell'Osservatorio. In primo luogo, la continuità nel tempo delle survey, realizzate con i medesimi protocolli di rilevazione, permette di fare confronti omogenei tra i sottoperiodi. In secondo luogo, le informazioni raccolte nel corso delle interviste consentono sia di ricostruire alcune caratteristiche dei comportamenti di mobilità (tipologia di spostamenti, motivazioni, mezzi di trasporto utilizza-

ti) non sempre descritti dal tracking satellitare o telefonico, sia di elaborare ipotesi, attraverso la rilevazione diretta delle percezioni e valutazioni degli intervistati, sulla direzione dei cambiamenti nei modelli di mobilità per effetto dell'emergenza sanitaria (impatto sulla domanda delle regole di distanziamento e dei timori del contagio).

L'analisi di seguito presentata è stata condotta sui dati campionari relativi all'intero periodo del lockdown, messi a confronto con i dati campionari relativi gli andamenti della prima parte del 2020, in particolare da inizio febbraio fino all'11 marzo e, in taluni casi, con i dati relativi alla media dell'intero 2019.

Sono stati analizzati in particolare cinque indicatori-base di quantificazione e caratterizzazione della domanda di mobilità:

1. il tasso di mobilità;
2. il numero medio di spostamenti;
3. la lunghezza degli spostamenti (valori medi e per classi di ampiezza);
4. le motivazioni degli spostamenti;
5. i mezzi di trasporto utilizzati.

A sua volta, il tasso di mobilità è articolato in tre sub-indicatori:

- a. il "tasso di mobilità in senso stretto"⁴, ovvero la percentuale di intervistati che nel corso della giornata hanno effettuato almeno uno spostamento di qualsiasi tipo, ad eccezione degli spostamenti a piedi inferiori ai 5 minuti;
- b. il "tasso di mobilità di prossimità", ovvero la percentuale di intervistati che nel corso della giornata hanno effettuato solo spostamenti molto brevi (inferiori a 5 minuti) e solo a piedi;
- c. infine il "tasso di mobilità allargato" che è la somma delle due precedenti percentuali.

Il numero medio di spostamenti è invece suddiviso in:

- a. numero medio di spostamenti della popolazione totale (o pro-capite), ovvero calcolato sull'insieme degli intervistati sia che abbiano effettuato in giornata spostamenti in senso stretto, sia che abbiano fatto solo tragitti di prossimità (a piedi e inferiori a 5 minuti), sia che non siano affatto usciti di casa;
- b. il numero medio di spostamenti della popolazione mobile, ovvero calcolato sulla sola quota di intervistati che hanno effettuato in giornata spostamenti in senso stretto.

I dati sono stati inoltre elaborati, dove funzionale all'analisi e controllandone la rappresentatività statistica, per alcune caratteristiche socioanagrafiche degli intervistati, e segnatamente: le classi di età, la condizione lavorativa, la circoscrizione geografica di residenza e l'ampiezza del Comune di residenza.

Infine, per una corretta lettura dei dati è opportuno tener sempre presente alcuni assunti:

- la popolazione indagata è la fascia 14-80 anni, pari a circa l'80% del totale (circa 48 milioni di cittadini);
- dove non diversamente specificato, i dati fanno riferimento ai comportamenti dell'intervistato nel giorno precedente l'intervista, essi offrono quindi una rappresentazione media della mobilità giornaliera;
- i dati del periodo pre-lockdown del 2020 (1 febbraio - 11 marzo) sono influenzati sia dalle misure parziali di contenimento della mobilità attivate qualche giorno prima del DPCM 11/3 (zone rosse in aree circoscritte di Lombardia e Veneto successivamente estese a tutta la Lombardia e a molte province di Piemonte, Emilia-Romagna, Veneto e Marche), inclusa la chiusura di tutte le scuole di ogni ordine e grado già dal 5 marzo, sia più in generale dai timori del contagio che hanno ridotto e/o rimodulato gli spostamenti degli italiani progressivamente già da metà febbraio circa.


2. IL TASSO DI MOBILITÀ

La **Tab. 1** riassume l'andamento progressivo del tasso di mobilità a livello nazionale. Il tasso di mobilità "in senso stretto" e quello "allargato" sono crollati nelle ultime settimane, come ci si poteva attendere, nel primo caso passando dall'85% della media 2019 fino al 32% del periodo del lockdown, nel secondo caso passando dal 91% al 49% (diminuzione un po' più contenuta). A fare da parziale cuscinetto tra questi due indicatori si colloca il tasso di mobilità "di prossimità" che è invece cresciuto dal 6% del 2019, al 10% di inizio 2020 fino al 17% nella media del periodo di chiusura. È chiaro che una parte della popolazione ha sostituito spostamenti più lunghi e strutturati con tragitti corti a piedi; sono quelli che non sono andati a lavorare o a scuola, ma hanno comunque fatto brevissime uscite di ca-

sa per necessità contingenti o per prendere aria.

Gli italiani hanno quindi disciplinatamente ridotto in modo drastico le uscite di casa, senza tuttavia rinunciarsi in toto. I dati in effetti confermano la prevista caduta verticale dei tassi di mobilità, ma si prestano anche ad una lettura "dall'altro angolo visuale": nonostante il rigoroso regime di restrizioni, un cittadino su due è uscito di casa in media ogni giorno e uno su tre ha fatto spostamenti di non brevissima durata. È anche da sottolineare che l'adeguamento alle regole di confinamento domiciliare ha registrato una certa progressione: il tasso di mobilità allargato è infatti sceso dal 43% nella media dei primi 15 giorni, al 38% nella media dei primi 30 giorni e al 32% nella media dell'intero periodo.

Tab. 1 - Il tasso di mobilità nelle sue articolazioni: l'andamento nazionale prima e durante il lockdown (Val. %)

	Prima del lockdown		Durante il lockdown		
	Media 2019 ⁽⁴⁾	1 febbraio - 11 marzo 2020	12 marzo - 26 marzo (a 15 giorni)	12 marzo - 10 aprile (a 30 giorni)	12 marzo - 3 maggio (intero periodo)
Tasso di mobilità "in senso stretto" ⁽¹⁾	85	80	43	38	32
Tasso di mobilità "di prossimità" ⁽²⁾	6	10	18	17	17
Tasso di mobilità "allargato" ⁽³⁾	91	90	61	55	49

⁽¹⁾ % di intervistati che hanno effettuato in giornata almeno uno spostamento con qualsiasi mezzo ad eccezione dei tragitti a piedi inferiori ai 5 minuti

⁽²⁾ % di intervistati che hanno effettuato in giornata solo spostamenti a piedi inferiori ai 5 minuti

⁽³⁾ % persone che hanno effettuato in giornata almeno uno spostamento di qualsiasi durata (è la somma tra il tasso di mobilità "in senso stretto" e il tasso di mobilità "di prossimità")

⁽⁴⁾ Dati non definitivi

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

Passando alle analisi di segmentazione, la **Tab. 2** contiene i dati relativi all'andamento del tasso di mobilità in senso stretto.


Il calo dell'indicatore è stato particolarmente accentuato nelle regioni del Centro Italia (-56% contro la media nazionale del -48%),

più contenuto invece nelle regioni del Sud e delle Isole (-43%), mentre i territori del Nord - dove incidono le giornate di restrizioni precedenti al 12 marzo, quando il tasso di mobilità aveva già iniziato la discesa, in Lombardia e in diverse altre province settentrionali - si posi-

zionano poco sotto la media nazionale. Non sembra esserci invece una specifica correlazione dell'andamento dell'indice con l'ampiezza dei Comuni di residenza degli intervistati. Rispetto all'età degli intervistati, il tasso di mobilità si è abbattuto di quasi i tre

quarti tra gli over 65: solo il 16% dei cittadini di età 65-80 anni nel periodo del confinamento domiciliare ha fatto almeno uno spostamento con mezzi motorizzati o a piedi superiore ai 5 minuti.

Tab. 2 - Il tasso di mobilità "in senso stretto"^(*): l'andamento prima e durante il lockdown per profili socioanagrafici (Val. %)

	1 febbraio – 11 marzo	12 marzo – 3 maggio (periodo del lockdown)	Variazione peso percentuale nel periodo del lockdown
	80	32	-48
Per classi di età			
14-29 anni	80	35	-46
30-45 anni	86	47	-39
46-64 anni	83	34	-50
65-80 anni	61	16	-46
Per condizione professionale			
Occupati dipendenti	89	45	-44
Lavoratori autonomi	83	44	-39
Pensionati	66	19	-47
Studenti	73	24	-49
Casalinghe	68	19	-49
Disoccupati (e altri)	75	32	-43
Per circoscrizione geografica di residenza			
Nord-Ovest	82	36	-46
Nord-Est	77	31	-46
Centro	84	28	-56
Sud e Isole	76	33	-43
Per ampiezza del Comune di residenza			
Fino a 5.000 abitanti	77	36	-41
Da 5.001 a 20.000 abitanti	85	33	-51
Da 20.001 a 50.000 abitanti	80	33	-46
Da 50.001 a 250.000 abitanti	77	29	-48
Oltre 250.001 abitanti	79	33	-46

(*) Per le definizioni vedi note alla Tab. 1

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

La riduzione del tasso di mobilità è stata inoltre molto forte, più che dimezzato, tra giovani e giovanissimi, dove è dominante il peso degli studenti. La fascia di età 30-45 anni è quella che invece ha tenuto relativamente di più: il tasso di mobilità è rimasto al 47% (15 punti oltre la media) ed è sceso "solo" di 39 punti (48 la media). Guardando poi alla condizione professionale degli intervistati, il tasso di mo-

bilità si attesta ancora attorno al 45% tra i lavoratori⁵, viceversa, i pensionati, come gli anziani, hanno ridotto al lumicino i propri spostamenti: il loro tasso di mobilità è infatti passato dal 66% di inizio anno al 19% del periodo del lockdown. Ancora più forte la riduzione di mobilità sperimentata dagli studenti (dal 73% al 24%), sui cui spostamenti quotidiani ha in-

ciso decisamente, con tutta evidenza, la chiusura generalizzata degli istituti scolastici.

Passando ora all'analisi del tasso di mobilità di prossimità (**Tab. 3**), ovvero la quota di coloro che non hanno effettuato spostamenti in senso stretto ma sono usciti di casa solo per piccole commissioni e facendo tragitti a piedi

molto brevi, la percentuale cresce di più nelle regioni settentrionali (+10% nel Nord-Ovest, +9% nel Nord-Est) e molto meno nel Sud e nelle Isole (appena il +4%). La mobilità di prossimità nel lockdown è stata elevata soprattutto nelle grandi città: 21%, valore praticamente raddoppiato rispetto da inizio anno.

Tab. 3 - Il tasso di mobilità “di prossimità”^(*): l'andamento prima e durante il lockdown per profili socioanagrafici (Val. %)

	1 febbraio – 11 marzo	12 marzo – 3 maggio (periodo del lockdown)	Variazione peso percentuale nel periodo del lockdown
	10	17	+7
Per classi di età			
14-29 anni	11	18	+7
30-45 anni	8	15	+7
46-64 anni	9	16	+7
65-80 anni	11	17	+6
Per condizione professionale			
Occupati dipendenti	6	15	+9
Lavoratori autonomi	9	19	+10
Pensionati	11	16	+5
Studenti	13	17	+4
Casalinghe	13	17	+4
Disoccupati (e altri)	13	19	+6
Per circoscrizione geografica di residenza			
Nord-Ovest	8	18	+10
Nord-Est	10	19	+9
Centro	8	16	+8
Sud e Isole	12	16	+4
Per ampiezza del Comune di residenza			
Fino a 5.000 abitanti	11	17	+6
Da 5.001 a 20.000 abitanti	8	17	+9
Da 20.001 a 50.000 abitanti	10	17	+7
Da 50.001 a 250.000 abitanti	11	16	+5
Oltre 250.001 abitanti	10	21	+11

^(*) Per le definizioni vedi note alla Tab. 1

Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

La mobilità di prossimità è cresciuta in modo omogeneo tra le diverse classi di età, mentre rispetto alla condizione lavorativa sono le fasce attive della popolazione (lavoratori dipendenti e autonomi), a mostrare le variazioni positive più apprezzabili (9-10 punti percentuali). Si tratta presumibilmente di occupati che non

sono andati fisicamente al lavoro, perché in smart working o per chiusura aziendale ma hanno “compensato” in parte con l'aumento della mobilità di prossimità. Viceversa pensionati, studenti e le stesse casalinghe hanno mostrato una minore propensione ad incrementare la mobilità di quartiere.

Infine, il tasso di mobilità allargato, ovvero il riepilogo complessivo di quanti sono usciti di casa in giornata anche solo per brevissimi spostamenti, che come si è visto è diminuito in media del 41%, ha registrato una riduzione più netta nelle regioni del Centro (-48% con un indice attestato ad appena il 44%) e relativamen-

te minore invece in quelle del Nord-Ovest (-36%) dove l'indice è rimasto ben sopra il 50% (54%) nel periodo del lockdown (**Tab. 4**). Parallelamente il tasso di mobilità allargato rimane (relativamente) alto nelle grandi città (54%), dove la riduzione (-35%) è tra le più basse di tutti i segmenti analizzati.

Tab. 4 - Il tasso di mobilità “allargato”^(*): l’andamento prima e durante il lockdown per profili socioanagrafici (Val. %)

	1 febbraio – 11 marzo	12 marzo – 3 maggio (periodo del lockdown)	Variazione peso percentuale nel periodo del lockdown
	90	49	-41
Per classi di età			
14-29 anni	91	53	-38
30-45 anni	94	62	-32
46-64 anni	92	50	-42
65-80 anni	72	33	-39
Per condizione professionale			
Occupati dipendenti	95	60	-35
Lavoratori autonomi	92	63	-29
Pensionati	77	35	-42
Studenti	86	41	-45
Casalinghe	81	36	-45
Disoccupati (e altri)	88	51	-37
Per circoscrizione geografica di residenza			
Nord-Ovest	90	54	-36
Nord-Est	87	50	-37
Centro	92	44	-48
Sud e Isole	88	49	-39
Per ampiezza del Comune di residenza			
Fino a 5.000 abitanti	88	53	-35
Da 5.001 a 20.000 abitanti	93	51	-42
Da 20.001 a 50.000 abitanti	90	51	-39
Da 50.001 a 250.000 abitanti	88	45	-43
Oltre 250.001 abitanti	89	54	-35

^(*) Per le definizioni vedi note alla Tab. 1

Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

Guardando alle fasce di età, il tasso di mobilità allargato è diminuito soprattutto tra gli over 65 (più che dimezzato, passando dal 72% al 33%), mentre nelle classi centrali di età il decremento è stato più contenuto; in particolare nella fascia 30-45 anni il tasso di mobilità allargato è sceso “solo” del 32% rimanendo attestato ad un significativo 62%. Ugualmente, è netta la forbice tra

la mobilità molto bassa e in forte discesa di pensionati e casalinghe (soprattutto), studenti, e disoccupati, da un lato, e la relativa “resistenza” di chi ha un’occupazione, dipendenti o autonomi che siano, dall’altro lato. Oltre il 60% di chi è nella condizione professionale di “lavoratore” ha effettuato in giornata spostamenti di qualche tipo, per lavoro o per altra motivazione.

3. IL NUMERO MEDIO DI SPOSTAMENTI

Quanti spostamenti⁶ hanno effettuato ogni giorno i cittadini in queste settimane di limitata libertà di movimento?

La **Tab. 5** riassume i valori medi riferiti al totale della popolazione. Come si può vedere gli spostamenti medi giornalieri pro-capite sono diminuiti drasticamente, passando – se non si tiene conto dei tragitti più brevi a piedi - dal valore medio di 2,03 pre-DPCM11/3 al valore

medio di 0,70 (meno di uno a testa) nel periodo del lockdown; in termini percentuali la variazione è stata del -66%. Il numero medio di spostamenti è diminuito maggiormente nelle regioni del Centro Italia: da 2,21 a 0,62 con una variazione del -72%. Si è inoltre abbassato di più nelle grandi città, dove come si è visto è stata maggiore la spinta compensativa verso la mobilità di quartiere, rispetto ai centri minori.

Tab. 5 - Il numero medio di spostamenti della popolazione totale^(*): l'andamento prima e durante il lockdown per profili socioanagrafici

	1 febbraio – 11 marzo	12 marzo – 3 maggio (periodo del lockdown)	Variazione peso percentuale nel periodo del lockdown
		2,03	0,70
Per classi di età			
14-29 anni	1,95	0,74	-62
30-45 anni	2,22	1,04	-53
46-64 anni	2,13	0,76	-64
65-80 anni	1,56	0,34	-78
Per condizione professionale			
Occupati dipendenti	2,29	0,99	-57
Lavoratori autonomi	2,17	1,03	-53
Pensionati	1,76	0,39	-78
Studenti	1,71	0,53	-69
Casalinghe	1,66	0,42	-75
Disoccupati (e altri)	1,88	0,69	-63
Per circoscrizione geografica di residenza			
Nord-Ovest	2,12	0,78	-63
Nord-Est	1,93	0,67	-65
Centro	2,21	0,62	-72
Sud e Isole	1,88	0,73	-61
Per ampiezza del Comune di residenza			
Fino a 5.000 abitanti	1,95	0,77	-61
Da 5.001 a 20.000 abitanti	2,13	0,75	-65
Da 20.001 a 50.000 abitanti	2,04	0,72	-65
Da 50.001 a 250.000 abitanti	2,00	0,66	-67
Oltre 250.001 abitanti	2,03	0,70	-66

^(*) Tutti gli intervistati, inclusi quelli che hanno effettuato solo spostamenti molto brevi (a piedi e inferiori ai 5 minuti) e quelli che non sono usciti di casa.

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

Guardando all'età degli intervistati la divaricazione delle dinamiche è evidentissima; gli over 65 hanno ridotto gli spostamenti di quasi l'80% mentre nella fascia di età 30-45 anni la domanda di mobilità si è poco più che dimezzata (-53%). Di fatto nelle settimane del confinamento il numero medio di spostamenti in questo cluster, l'unico insieme ai lavoratori autonomi ad esprimere ancora un valore superiore all'unità (1,04), è stato di tre volte superiore a quello delle fasce più anziane (0,34). È la conferma che l'impatto delle restrizioni sugli over 65 è stato fortissimo, determinando un cambio radicale dei loro comportamenti di mobilità nel rispetto della parola d'ordine "Io resto a casa". Coerentemente la riduzione è stata molto più forte tra i pensionati

rispetto agli occupati; anche studenti e casalinghe hanno evidenziato una spiccata tendenza a uscire poco di casa e a non effettuare spostamenti plurimi nel corso della giornata (-69% e -75% rispettivamente). Quanto alla sola popolazione mobile, la riduzione degli spostamenti medi è stata più contenuta, come ci si poteva attendere, ma non in misura marginale (**Tab. 6**). Nella media nazionale si è passati infatti dai 2,56 spostamenti pre-DPCM11/3 ai 2,19 spostamenti delle settimane del lockdown, con un decremento del -15%. È evidente che chi è rimasto nel gruppo della popolazione mobile, cioè chi ha effettuato spostamenti, ha modificato di meno i volumi di domanda rispetto a chi è passato al gruppo della popolazione non-mobile.

Tab. 6 - Il numero medio di spostamenti della popolazione mobile^(*): l'andamento prima e durante il lockdown per profili socioanagrafici

	1 febbraio – 11 marzo	12 marzo – 3 maggio (periodo del lockdown)	Variazione peso percentuale nel periodo del lockdown
	2,56	2,18	-15%
Per classi di età			
14-29 anni	2,46	2,10	-15
30-45 anni	2,57	2,22	-14
46-64 anni	2,60	2,23	-14
65-80 anni	2,55	2,09	-18
Per condizione professionale			
Occupati dipendenti	2,57	2,18	-15
Lavoratori autonomi	2,59	2,34	-10
Pensionati	2,67	2,05	-23
Studenti	2,32	2,22	-4
Casalinghe	2,44	2,15	-12
Disoccupati (e altri)	2,56	2,16	-16
Per circoscrizione geografica di residenza			
Nord-Ovest	2,59	2,18	-16
Nord-Est	2,51	2,15	-14
Centro	2,63	2,20	-16
Sud e Isole	2,49	2,19	-12
Per ampiezza del Comune di residenza			
Fino a 5.000 abitanti	2,52	2,15	-15
Da 5.001 a 20.000 abitanti	2,52	2,23	-12
Da 20.001 a 50.000 abitanti	2,56	2,09	-18
Da 50.001 a 250.000 abitanti	2,60	2,24	-15
Oltre 250.001 abitanti	2,59	2,13	-18

^(*) Intervistati che hanno effettuato in giornata almeno uno spostamento, ad esclusione dei tragitti a piedi inferiori ai 5 minuti.

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

In questo caso gli studenti soprattutto (diminuzione dell'indice di appena il -4%), le casalinghe, i lavoratori autonomi, i residenti al Sud e nelle Isole e chi abita nei Comuni tra 5-20mila abitanti registrano le riduzioni minori degli spostamenti medi, mentre pensionati

(-23%) e anziani (-18%) si confermano come il gruppo a maggiore contrazione della domanda di mobilità, insieme in questo caso a chi abita nei Comuni 20-50mila abitanti e nelle grandi città.


4. LA LUNGHEZZA MEDIA DEGLI SPOSTAMENTI

Oltre al numero di spostamenti, in drastico calo come si è visto, l'effetto del lockdown è stato quello di ridurre la lunghezza media dei viaggi. D'altra parte, tra le regole di restrizione della mobilità c'era anche quella di non lasciare il Comune di residenza, a meno di poche e giustificate ragioni connesse essenzialmente alla sede lavorativa, e di utilizzare sempre i servizi di prossimità (ad esempio per l'acquisto di generi alimentari).

Come si vede nella **Tab. 7** la lunghezza media degli spostamenti è passata, a livello medio

nazionale, dai 9,6 km di inizio anno ai 5,8 km del periodo post-DPCM11/3, con una riduzione quindi del 40%. Questo decremento è decisamente meno accentuato nelle regioni del Nord-Ovest (18%) - dove la media pre-lockdown è più bassa per le misure di contenimento che erano state anticipate in ampie porzioni del territorio -, è inferiore alla media al Sud ed è invece molto pronunciato sia nel Nord-Est che nell'Italia Centrale (qui i km percorsi per il tragitto-tipo si sono dimezzati).

Tab. 7- La lunghezza media (km) degli spostamenti^(*): l'andamento prima e durante il lockdown per circoscrizione di residenza degli intervistati

	1 febbraio – 11 marzo	12 marzo – 3 maggio (periodo del lockdown)	Variazione peso percentuale nel periodo del lockdown
	9,6	5,8	-40%
Nord-Ovest	7,2	5,9	-18
Nord-Est	11,7	6,1	-48
Centro	10,2	5,1	-50
Sud e Isole	9,5	6,0	-37

^(*) Sono esclusi dal calcolo della media i tragitti a piedi inferiori ai 5 minuti.

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

5. LA STIMA DELLE VARIAZIONI DELLA DOMANDA

Partendo dai dati raccolti sulla dimensione strutturale della domanda di mobilità (tasso di mobilità, numero spostamenti, lunghezza degli spostamenti) è possibile ora costruire una stima approssimativa delle variazioni nei volumi

dei flussi di mobilità, in particolare in riferimento ai due indicatori tradizionali della domanda: il numero complessivo di spostamenti e il numero complessivo di passeggeri*km (km percorsi dalla popolazione).

La **Tab. 8** contiene i risultati essenziali di questo esercizio di stima, che fanno riferimento - è bene ricordarlo - alla sola popolazione della fascia di età 14-80 anni. Audimob stima che nel 2019 i flussi di mobilità generati in media ogni giorno si siano attestati 103 milioni di spostamenti in senso stretto (esclusi quindi i tragitti brevi a piedi). I dati relativi ad inizio 2020 segnalano una modesta riduzione di questo volume a 98 milioni, riduzione che è invece accelerata enormemente nel periodo del lockdown abbassando la soglia a 34 milioni, ovvero il 67% in meno rispetto al 2019 e il 65% in meno rispetto ad inizio 2020. Se si vuole tener conto anche degli spostamenti brevi a piedi - e ipotizzando che per la mobilità di prossimità si abbia lo stesso numero di spostamenti pro-capite della mobilità in senso stretto⁷ -, i tassi di riduzione sono più bassi poiché, come si è visto, una quota di spostamenti di prossimità ha compensato, seppure

solo in parte, la riduzione degli spostamenti in senso stretto: si avrebbe quindi una diminuzione del volume di spostamenti pari al 50%, sia rispetto al 2019, sia rispetto ad inizio 2020.

Quanto alle distanze percorse (passeggeri*km) la stima per il 2019 attesta il volume di domanda giornaliera a 1.210 milioni di km, volume che si è ridotto già significativamente ad inizio 2020 (941 milioni) per poi crollare a meno di 200 milioni nel periodo del lockdown; in termini percentuali si tratta dell'84% in meno di km rispetto al 2019 e dell'80% in meno rispetto ad inizio anno. Non è possibile in questo caso fare una stima sulla eventuale compensazione determinata dagli spostamenti di prossimità, compensazione comunque che si può supporre molto marginale - anche in raffronto a quanto visto per il numero di spostamenti -, trattandosi di tragitti esclusivamente a piedi e quindi molto brevi.

Tab. 8 - La stima delle variazioni della domanda di mobilità giornaliera

	Valori assoluti in milioni			Variazioni percentuali	
	Media 2019(*)	1 febbraio - 11 marzo	12 marzo - 3 maggio (Lock-down)	Lock-down rispetto al 2019	Lock-down rispetto ad inizio 2020
Spostamenti in senso stretto	103	98	34	-67	-65
Passeggeri*km (distanze percorse)	1.210	941	197	-84	-80
Tutti gli spostamenti (inclusi tragitti brevi a piedi)	110	110	55	-50	-50

(*) Dati non definitivi

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2019 e 2020

6. LE MOTIVAZIONI DEGLI SPOSTAMENTI

Le motivazioni di mobilità si sono ugualmente modificate significativamente nel corso del lockdown, come era logico attendersi (**Tab. 9**).

In particolare, rispetto alla media del 2019 l'insieme degli spostamenti per lavoro e studio ha dimezzato il proprio peso (dal 34,2% al 17,1%) a beneficio delle frammentate percor-

renze per l'insieme delle ragioni di gestione familiare e, per una parte residua, di tempo libero.

La mobilità lavorativa, benché nettamente ridimensionata, non si è tuttavia completamente marginalizzata nel periodo del confinamento domiciliare.

Tab. 9 - Le motivazioni degli spostamenti: l'andamento prima e durante il lockdown – Totale Italia (Distribuzione % delle motivazioni degli spostamenti)

	Media 2019 ^(*)	12 marzo – 3 maggio (intero Lock-down)	Variatione dei pesi percentuali
Lavoro e scuola	34,2	17,1	-17,1
Altre motivazioni	65,8	82,9	+17,1
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>-</i>

(*) Dati non definitivi

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2019 e 2020

7. I MEZZI DI TRASPORTO UTILIZZATI

Le regole di controllo degli spostamenti e le conseguenti modifiche dei modelli di mobilità dei cittadini hanno inevitabilmente prodotto un impatto tangibile anche sulle scelte dei mezzi di trasporto. La **Tab. 10** contiene le stime elaborate da "Audimob" sulla dinamica della ri-

partizione modale, articolata su tre macro-raggruppamenti: la mobilità non-motorizzata, la mobilità motorizzata individuale e la mobilità collettiva associata all'insieme degli spostamenti intermodali (nei quali il mezzo pubblico riveste di norma una funzione portante).

Tab. 10 - I mezzi di trasporto utilizzati: l'andamento prima e durante il lockdown – Totale Italia (Distribuzione % degli spostamenti)

	Media 2019 ^(*)	1 febbraio – 11 marzo	12 marzo – 10 aprile (<i>primi 30 giorni del lock-down</i>)	12 marzo – 3 maggio (<i>intero lock-down</i>)
Mobilità attiva (<i>a piedi, in bicicletta, altri mezzi non-motorizzati</i>)	25,1	33,4	38,0	34,9
Mobilità privata (<i>auto, moto altri mezzi motorizzati individuali</i>)	62,6	56,5	57,0	61,0
Mobilità pubblica e di scambio (<i>mezzi pubblici, combinazioni di mezzi</i>)	12,2	10,1	5,0	4,1
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

(*) Dati non definitivi

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

Si può osservare che la prima fase del lockdown ha determinato un incremento rilevante della quota di mobilità non-motorizzata⁸ e un incremento marginale di quella della mobilità privata, a svantaggio della mobilità pubblica e intermodale, la quale ha più che dimezzato il

proprio peso. Nella seconda fase del periodo di restrizioni i cittadini hanno invece decisamente orientato le proprie scelte modali verso la mobilità individuale motorizzata (essenzialmente l'auto), tanto è vero che nella ripartizione consolidata per l'intera fase i mezzi privati rag-

giungono lo share del 61%, con un incremento di 4 punti rispetto ad inizio anno, percentuale molto vicina alla soglia media stimata per il 2019 (62,6%). La mobilità non-motorizzata si

Le note dolenti si registrano invece tutte, come poteva essere prevedibile, dalle parti della mobilità collettiva e intermodale, il cui modal split scende ulteriormente al 4,1% nel valore medio del lockdown, praticamente un terzo della quota di mercato raggiunta nel 2019 (12,2%)⁹. La concomitanza di molteplici fattori ha evidentemente favorito questo riposizionamento delle quote modali: la drastica riduzione degli spostamenti sistematici (pendolarismo lavorativo e scolastico) che soddisfa in misura maggiore (in proporzione) dalla mobilità collettiva; l'accorciamento medio degli spostamenti che favorisce i modi più vocati

riasseta al 35% di quota modale (tre punti in meno rispetto ai primi 30 giorni post-DPCM11/3), ma con una crescita di quasi 10 punti rispetto al 2019.

per le brevi distanze (mobilità pedonale in primis) e abbate il ricorso alle soluzioni intermodali; le regole di distanziamento che disincentivano gli "affollati" mezzi collettivi; la paura diffusa del contagio che ugualmente spinge i cittadini ad evitare i mezzi pubblici e ad utilizzare di più l'auto nelle medie e lunghe distanze.

Guardando ai territori (**Tab. 11**), i modelli differenziati di riposizionamento modale che sembravano emergere nella prima fase del lockdown hanno successivamente mostrato una parziale tendenza convergente.

Tab. 11 - I mezzi di trasporto utilizzati: l'andamento prima e durante il lockdown per circoscrizione geografica di residenza degli intervistati (Val. %)

	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole
Distribuzione % degli spostamenti nel periodo 1 febbraio – 11 marzo				
Mobilità attiva (a piedi, in bicicletta, altri mezzi non motorizzati)	39,7	38,5	27,2	32,2
Mobilità privata (auto, moto altri mezzi motorizzati individuali)	47,3	50,8	60,0	62,4
Mobilità collettiva e di scambio (mezzi pubblici, combinazioni di mezzi)	13,0	10,7	12,8	5,4
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Distribuzione % degli spostamenti nel periodo 12 marzo - 3 maggio Lockdown				
Mobilità attiva (a piedi, in bicicletta, altri mezzi non motorizzati)	36,5	40,9	28,9	33,6
Mobilità privata (auto, moto altri mezzi motorizzati individuali)	59,0	54,9	67,9	62,6
Mobilità collettiva e di scambio (mezzi pubblici, combinazioni di mezzi)	4,5	4,2	3,2	3,8
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

Restano tuttavia specificità significative che è opportuno sottolineare. Nelle regioni del Nord-Ovest, la drastica riduzione del peso del trasporto pubblico (dal 13% al 4,5%) è andata interamente a beneficio dei mezzi privati, il cui

peso è cresciuto di quasi 12 punti, che hanno drenato anche una quota di mobilità non-motorizzata; è l'unica circoscrizione dove è accaduto e in parte si può spiegare con il fatto che l'incremento della mobilità pedonale è già

parzialmente assorbita dal dato pre-DPCM11/3. Nelle regioni del Centro si è registrata la caduta più forte dello share modale dei mezzi pubblici (dal 12,8% al 3,2%) con una parallela forte crescita sia degli spostamenti a piedi, sia di quelli in auto e moto (oltre 5 punti in più). Infine al Sud e nelle Isole, la quota della mobilità collettiva e di scambio ha tenuto relativamente meglio, ma partendo da un livello iniziale molto più basso (dal 5,4% al 3,8%); da sottolineare che questi sono gli unici territori dove lo share modale dei mezzi privati non è cresciuto.

Per ciò che riguarda l'ampiezza del Comune di residenza degli intervistati (Tab. 12), nei centri minori (fino a 50.000 abitanti) si è regi-

strata la crescita più rilevante dei mezzi privati (share modale dal 64% al 68,9%), a fronte soprattutto di una riduzione al minimo degli spostamenti con i mezzi pubblici (2,4% nel periodo del lockdown). Nelle città medie e grandi (50.000-250.000 abitanti e oltre 250.000 abitanti) si è invece rafforzata soprattutto la mobilità non-motorizzata a scapito dei mezzi pubblici e dell'intermodalità. In particolare nelle aree metropolitane il peso della mobilità collettiva e di scambio si è abbattuta dei 2/3 passando dal 17,6% al 5,6%, mentre gli spostamenti a piedi (e in bicicletta) sono stati oltre la metà del totale nella fase del confinamento domiciliare.

Tab. 12 - I mezzi di trasporto utilizzati: l'andamento prima e durante il lockdown per ampiezza del Comune di residenza degli intervistati (Val. %)

	Fino a 50.000 abitanti	Da 50.001 a 250.000 abitanti	Oltre 250.001 abitanti
Distribuzione % degli spostamenti nel periodo 1 febbraio – 11 marzo			
Mobilità attiva (a piedi, in bicicletta, altri mezzi non motorizzati)	29,8	32,7	39,7
Mobilità privata (auto, moto altri mezzi motorizzati individuali)	64,0	58,2	42,7
Mobilità collettiva e di scambio (mezzi pubblici, combinazioni di mezzi)	6,1	9,1	17,6
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Distribuzione % degli spostamenti nel periodo 12 marzo - 3 maggio Lockdown			
Mobilità attiva (a piedi, in bicicletta, altri mezzi non motorizzati)	28,7	36,6	54,0
Mobilità privata (auto, moto altri mezzi motorizzati individuali)	68,9	58,0	40,4
Mobilità collettiva e di scambio (mezzi pubblici, combinazioni di mezzi)	2,4	5,4	5,6
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

Rispetto alle motivazioni degli spostamenti (Tab. 13), la mobilità collettiva e di scambio conferma una specifica vocazione per la domanda di trasporto scolastico e lavorativo che nei dati di inizio anno si traduce in un peso doppio (16,9%) rispetto a tempo libero e gestione familiare (8,4%). La rimodulazione del

riparto modale nel corso del lockdown ha ridotto la quota modale del trasporto pubblico al 7,5% per le motivazioni lavorative e scolastiche e al 3,1% per l'insieme delle altre. La crescita relativa dell'uso dei mezzi privati risulta più alta per le destinazioni lavoro e scuola (dal 62,1% al 70,9%).

Infine, rispetto alla lunghezza degli spostamenti (**Tab. 14**) i dati evidenziano in particolare la fortissima riduzione dell'uso dei mezzi pubblici e dell'intermodalità per i viaggi più

lunghi, sia nella fascia 10-50 km, dove lo share della mobilità collettiva si è dimezzato dal 15,3% al 7,9%, sia ancor di più per quelli superiori ai 50 km (dal 14,5% al 5,9%).

Tab. 13 - I mezzi di trasporto utilizzati: l'andamento prima e durante il lockdown per motivazione degli spostamenti (Val. %)

	Lavoro e scuola	Altre motivazioni (gestione familiare e tempo libero)
Distribuzione % degli spostamenti nel periodo 1 febbraio – 11 marzo		
Mobilità attiva (a piedi, in bicicletta, altri mezzi non motorizzati)	21,0	36,0
Mobilità privata (auto, moto altri mezzi motorizzati individuali)	62,1	55,6
Mobilità collettiva e di scambio (mezzi pubblici, combinazioni di mezzi)	16,9	8,4
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Distribuzione % degli spostamenti nel periodo 12 marzo - 3 maggio Lockdown		
Mobilità attiva (a piedi, in bicicletta, altri mezzi non motorizzati)	21,6	37,9
Mobilità privata (auto, moto altri mezzi motorizzati individuali)	70,9	59,0
Mobilità collettiva e di scambio (mezzi pubblici, combinazioni di mezzi)	7,5	3,1
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

Tab. 14 - I mezzi di trasporto utilizzati: l'andamento prima e durante il lockdown per fascia di lunghezza degli spostamenti (Val. %)

	Fino a 10 km	Da 10 a 50 km	Oltre 50 km
Distribuzione % degli spostamenti nel periodo 1 febbraio – 11 marzo			
Mobilità attiva (a piedi, in bicicletta, altri mezzi non motorizzati)	45,4	1,8	-
Mobilità privata (auto, moto altri mezzi motorizzati individuali)	46,7	82,9	85,5
Mobilità collettiva e di scambio (mezzi pubblici, combinazioni di mezzi)	7,9	15,3	14,5
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Distribuzione % degli spostamenti nel periodo 12 marzo - 3 maggio Lockdown			
Mobilità attiva (a piedi, in bicicletta, altri mezzi non motorizzati)	42,4	1,2	-
Mobilità privata (auto, moto altri mezzi motorizzati individuali)	54,6	90,9	94,1
Mobilità collettiva e di scambio (mezzi pubblici, combinazioni di mezzi)	3,0	7,9	5,9
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

8. LE PROPENSIONI FUTURE ALL'USO DEI MEZZI DI TRASPORTO

L'Osservatorio "Audimob" rileva, accanto al diario di bordo giornaliero sugli spostamenti, la frequenza d'uso dei diversi mezzi di trasporto nell'orizzonte dei tre mesi. Nel corso delle ultime settimane è stato chiesto agli intervistati di fare una previsione sull'uso dei mezzi una volta terminate le restrizioni vigenti nel periodo del lockdown. È possibile quindi confrontare queste previsioni con i dati rilevati nel 2019 in regime ordinario per acquisire qualche indizio, di prima approssimazione evidentemente, sul riposizionamento modale nel breve e medio pe-

riodo. Le indicazioni degli intervistati vanno valutate con estrema cautela sia perché si tratta di previsioni, sia perché è indubitabile, ancorché non quantificabile, l'influenza di fattori di contesto (paura del contagio, messaggi mediatici ecc.) che oggi penalizzano alcuni modi di trasporto più di altri, mezzi collettivi in particolare, e che presumibilmente si allenteranno con il progressivo ritorno alla normalità.

La **Tab. 15** contiene in dettaglio l'insieme delle informazioni appena riepilogate.

Tab. 15 - La frequenza d'uso dei diversi modi di trasporto: dati 2019 e previsioni al termine delle restrizioni della mobilità (% intervistati)

	Previsione a fine restrizioni		Frequenza d'uso nella media 2019		Differenza tra 2019 e previsione post-restrizioni	
	Pensano di utilizzare il mezzo ⁽¹⁾ (a)	Di cui con regolarità ⁽²⁾ (b)	Hanno utilizzato il mezzo ⁽³⁾ (c)	Di cui con regolarità ⁽⁴⁾ (d)	Quota complessiva utenti (c)-(a)	Di cui quota "regolari" (d)-(b)
Mezzi individuali						
Bicicletta	30,8	26,8	49,8	13,2	-19	13,6
Micromobilità (monopattini ecc.)	0,6	0,2	nd	nd	nd	nd
Moto, ciclomotore, scooter	8,2	6,9	22,5	8,4	-14,3	-1,5
Auto privata	95,1	81,7	94,7	69,7	0,4	12,0
Mezzi collettivi						
Autobus urbano/ tram	28,0	15,0	51,0	12,7	-23,0	2,3
Metropolitana	7,2	1,4	35,6	6,5	-28,4	-5,1
Autobus di lunga percorrenza	9,9	1,7	36,8	5,1	-26,9	-3,4
Treno locale/regionale	13,4	1,6	43,0	4,0	-29,6	-2,4
Treno Alta Velocità/Intercity	15,7	0,3	22,5	1,0	-6,8	-0,7
Sharing mobility						
Car/ bike/scooter sharing, car pooling	1,4	0,3	11,2	1,3	-9,8	-1,0

(1) Percentuale di intervistati che pensano di utilizzare il mezzo anche saltuariamente

(2) Percentuale di intervistati che pensano di utilizzare il mezzo almeno 1 o 2 volte a settimana

(3) Percentuale di intervistati che hanno utilizzato il mezzo anche saltuariamente nei tre mesi precedenti l'intervista

(4) Percentuale di intervistati che hanno utilizzato il mezzo almeno 1 o 2 volte a settimana nei tre mesi precedenti l'intervista

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

Il punto più evidente che si coglie dalla lettura dei dati mette, se così si può dire, “il dito nella piaga”: come in parte ci si poteva aspettare la fase di uscita dalle restrizioni sarà caratterizzata, seguendo le previsioni dei cittadini, da un sostanziale ritorno al regime ordinario nell’uso dei mezzi individuali (con differenze anche sensibili tra le singole tipologie) e da un contestuale faticoso recupero dell’uso dei mezzi collettivi (con qualche eccezione). In particolare, tra i mezzi privati, la quasi totalità degli intervistati prevede di utilizzare, anche solo saltuariamente l’auto, così come accaduto per il campione di intervistati nel 2019; e di farlo con regolarità (almeno 1 o 2 volte a settimana) in oltre l’80% dei casi, il 12% in più rispetto al dato 2019. La maggiore fidelizzazione nell’uso del mezzo privato in previsione post-lockdown si conferma anche per la bicicletta e per la moto; nel primo caso la platea di utenti complessivi potrebbe restringersi anche significativamente (-19%), ma a differenza del passato quasi tutti prevedono un uso regolare della bici (i regolari aumenterebbero così del 12%); dinamica simile ma con numeri meno favorevoli per la moto, per la quale si prevede una riduzione della platea degli utenti e una stabilità nel suo uso regolare.

Sul fronte dei mezzi pubblici le riduzioni prospettate delle platee di utenza di autobus, tram, metropolitana e treno regionale sono decisiva-

mente più ampie, comprese fra i 20 e i 30 punti percentuali, ovvero attestate su soglie da un quinto (metropolitana) al 60% (autobus urbano) del livello di penetrazione registrato nel 2019; fa eccezione il treno di lunga percorrenza la cui riduzione di utenti è contenuta al 6,7%. Anche guardando al solo segmento degli utenti regolari il quadro è molto critico, con l’eccezione dell’autobus, unico mezzo pubblico a superare il target 2019 (+2,3%).

Da segnalare infine che la sharing mobility non sembra essere al momento nell’orizzonte delle scelte modali dei cittadini per il post-restrizioni, ma su questo dato incide la presenza dei servizi a macchia di leopardo, oltre ai timori di contagio già ricordato che nello specifico impattano sulla condivisione del viaggio (car pooling) e sulla percezione di sicurezza igienica del mezzo (car/bike/scooter sharing).

In generale è da sottolineare che nelle previsioni degli intervistati da un lato si prospetta una maggiore fidelizzazione nell’uso di tutti i mezzi di trasporto e, dall’altro lato, il livello di frequenza d’uso dei mezzi complessivamente va a collocarsi piuttosto distante da quello registrato nel 2019. È quindi ipotizzabile che almeno nella prima fase di uscita dall’emergenza sanitaria i volumi di domanda di mobilità, al netto del contributo della mobilità pedonale che qui non è presa in esame, subiranno un calo non marginale.

9. LA PERCEZIONE DELLA SICUREZZA DA CONTAGIO

In ultimo, agli intervistati sono state rivolte due domande sulla percezione della sicurezza alla luce dell’emergenza sanitaria.

Dalla **Tab. 16** si ha la piena conferma dell’attuale paura del contagio dei cittadini rispetto all’utilizzo dei mezzi collettivi, a differenza di quanto accade per l’auto (indice di si-

curezza a 8,7 in scala 1-10) e per lo spostamento a piedi (indice a 7,3). I punteggi di tutti i mezzi pubblici non superano il 4, è evidente quindi che almeno nel breve periodo dovrà essere innalzata la soglia di sicurezza percepita per evitare ulteriori emorragie di passeggeri.

Tab. 16 - Percezione di sicurezza dal contagio Covid-19 per i diversi modi di trasporto (punteggi medi in scala da 1 a 10 - 10=max sicurezza)

	Voto medio
Spostamenti in auto	8,7
Spostamenti a piedi	7,3
Spostamenti in treno	3,5
Spostamenti in autobus/tram	3,5
Spostamenti in autobus di lunga percorrenza	3,3
Spostamenti in metropolitana	3,1

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

Dalla **Tab. 17**, infine qualche indicazione positiva in prospettiva per i mezzi pubblici una volta messe in campo le misure di protezione e distanziamento previste dalle nuove regole di accessibilità ai veicoli e permanenza a bordo. Infatti, tra il 20% e il 30% degli intervistati è "decisamente" convinto che queste misure aumenteranno la percezione di sicurezza da

contagio nell'uso del mezzo (valori un po' più alti per autobus e treno, un po' più bassi per la metropolitana). E un altro 50% abbondante ritiene che "in parte" si avrà questo effetto migliorativo. Resta uno zoccolo duro di cittadini scettici sulle misure di protezione, quantificabile mediamente attorno al 20% del totale.

Tab. 17 - Prendendo in considerazione i soli mezzi di trasporto pubblico, lei ritiene che le misure di protezione e distanziamento ipotizzate per il futuro potrebbero aumentare la sua percezione di sicurezza rispetto al contagio COVID-19?

	Si, decisamente	Si, in parte	No	Totale
Autobus/tram	26,4	54,9	18,7	100,0
Metropolitana	22,8	53,7	23,5	100,0
Autobus di lunga percorrenza	25,9	53,7	20,3	100,0
Treno	27,5	53,3	19,2	100,0

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

10. RIEPILOGO

Riepilogando l'analisi dell'indagine "Audimob" per periodo del lockdown mostra le seguenti principali evidenze, sintetizzate in 15 punti:

1. una drastica riduzione della domanda di mobilità rispetto al regime ordinario, stimabile nella media giornaliera nell'ordine del 60-65% di spostamenti e del 80-85% di passeggeri*km (km percorsi); in valori assoluti sono stati generati (popolazione 14-

80 anni) giornalmente circa 70 milioni di spostamenti in meno;

2. una riduzione più contenuta del tasso di mobilità, attorno a 40 punti percentuali considerando tutti i tragitti inclusivi quelli molto corti, ma progressiva nel corso delle settimane di confinamento domiciliare; una quota significativa di popolazione, circa il 50%, ha comunque effettuato spostamenti in giornata, in alcuni casi (minoritari) solo

- di brevissima durata, in altri (maggioritari) di più lunga durata. Come valutazione complessiva si conferma quindi che gli italiani hanno rispettato le regole di restrizione (caduta verticale della domanda), senza tuttavia schiacciarsi completamente nel confinamento domiciliare;
3. l'emergere di un modello di mobilità, si deduce dall'incrocio tra i due punti precedenti, che tende ad una maggiore distribuzione nel periodo del lockdown rispetto al regime ordinario; in sostanza, la domanda residua di mobilità è in proporzione meglio suddivisa tra i cittadini. Si tratta tuttavia di una tendenza media, ci sono eccezioni rilevanti sia nel maggiore assorbimento della domanda, ad esempio da parte di chi è in condizione professionale attiva, sia all'opposto nella sua rarefazione, ad esempio da parte di anziani, pensionati e studenti;
 4. una certa sostituzione di spostamenti più lunghi, strutturati e sistematici, con tragitti molto brevi, a piedi, nel quartiere (la c.d. "mobilità di prossimità" è cresciuta di 7 punti), processo più pronunciato nelle grandi città rispetto ai piccoli centri; è anche il contributo di questa "compensazione" ad assicurare la maggiore distribuzione della domanda tra i cittadini;
 5. una riduzione del 40% della lunghezza media dei viaggi, evidente e prevedibile effetto della regola dello "spostamento di sola prossimità, salvo motivate eccezioni"; al Centro e nel Nord-Est questo accorciamento risulta più pronunciato;
 6. in generale, una diminuzione molto più sensibile della domanda di mobilità nelle regioni del Centro, dove congiuntamente il tasso di mobilità, il numero medio di spostamenti e la lunghezza media dei viaggi sono scesi in misura maggiore rispetto alle altre circoscrizioni geografiche;
 7. un impatto molto più alto del lockdown sui comportamenti delle fasce di popolazione anziana, che registrano un tasso di mobilità veramente ridotto sia in senso stretto (19%) che "allargato" (30%), nonché una contrazione complessiva degli spostamenti vicina all'80% del totale; anche il calo della domanda di mobilità di giovani e giovanissimi, per effetto della chiusura totale delle scuole, è stato più alto rispetto alle fasce centrali di età; e tra queste ultime il cluster decisamente più mobile è rappresentato dai 30-45enni;
 8. una segmentazione molto marcata delle dinamiche di rallentamento tra le condizioni professionali: pensionati, casalinghe e studenti sono rimasti a casa in larghissima parte, studenti, casalinghe e disoccupati riducendo drasticamente viaggi più lunghi e tragitti più brevi, mentre chi è in condizione lavorativa in oltre il 60% dei casi ha effettuato almeno uno spostamento giornaliero - lungo o breve e a prescindere dal fatto che la motivazione di mobilità effettivamente fosse legata al lavoro -, registrando un decremento degli spostamenti attorno al 55%, ovvero 10 punti in meno rispetto alla media generale;
 9. una scontata, e persino meno forte delle attese, ridislocazione delle motivazioni di spostamento dal polo "lavoro-scuola" verso l'insieme delle altre motivazioni (sostanzialmente la gestione familiare); il peso delle destinazioni scolastiche e lavorative è sceso dal 34% del 2019 al 17% del periodo di lockdown;
 10. un riposizionamento modale piuttosto netto (oltre 5 punti di share), a favore della mobilità privata, auto in particolare, e più contenuto (un punto e mezzo) a favore della mobilità non-motorizzata, a piedi in particolare; in forte contrazione invece il modal split della mobilità pubblica e intermodale sceso praticamente dei due terzi, dal 12,2% del 2019 al 4,1% in fase di lockdown; la progressione del monitoraggio evidenzia inoltre che il guadagno di share dell'auto è avvenuto soprattutto nella seconda parte del periodo di restrizione;
 11. una riduzione del peso della mobilità collettiva e di scambio tendenzialmente omogenea per segmenti, ma un po' più

- accentuata nelle regioni del Centro, nelle grandi città, nella media e lunga distanza; il Sud e Isole è l'unica circoscrizione territoriale dove il trasporto pubblico mantiene la propria quota di mercato, ma partendo da una base molto più bassa;
12. la mobilità non-motorizzata ha perso un po' di posizioni nella seconda parte del lockdown (favore dell'auto), ma mantiene una quota di spostamenti serviti ben superiore rispetto al 2019 (circa il 35%, quasi 10 punti in più rispetto allo scorso anno); durante il confinamento domiciliare si è andato di più a piedi o in bici nelle regioni del Nord-Est e nelle grandi città;
 13. le prospettive di utilizzo dei diversi mezzi di trasporto all'uscita dal periodo di restrizioni, dichiarate dagli intervistati, confermano in pieno le difficoltà a cui andrà incontro il trasporto pubblico che rischia di perdere quote rilevanti di passeggeri, in particolare nell'extraurbano (solo l'autobus urbano ha una prospettiva di incremento degli utenti ma solo del segmento dei "regolari"); viceversa l'auto consoliderà le proprie posizioni nei diversi segmenti e la bicicletta aumenterà la platea degli utenti regolari ma ridurrà quella dei non-sistematici;
 14. in generale, in base a quanto prospettato dagli intervistati si può ipotizzare un calo significativo dei volumi di domanda almeno nella prima fase post-lockdown rispetto ai regimi ordinari;
 15. la sicurezza da contagio dei mezzi di trasporto percepita dai cittadini in questo momento penalizza fortemente i mezzi collettivi (indice fra 3 e 3,5 in scala 1-10), mentre crea ulteriore vantaggio competitivo per l'auto (indice a 8,7) e per la mobilità pedonale (7,3); allo stesso tempo, l'opinione maggioritaria degli intervistati è che le misure di protezione ipotizzate per i viaggi con i veicoli collettivi possano essere molto o in parte efficaci ad innalzare la soglia percepita di sicurezza.

NOTA METODOLOGICA

I dati presentati derivano da un'indagine continuativa di Isfort sui comportamenti di mobilità degli italiani (Osservatorio "Audimob") su campioni rappresentativi della popolazione in età compresa tra 14 e 80 anni (circa 48 milioni di individui). L'indagine "Audimob" è realizzata nel corso dell'anno senza soluzione di continuità, ad eccezione dei mesi di gennaio e agosto e dei ponti festivi, per cui il numero di interviste somministrate ed elaborate è diverso a seconda del periodo di riferimento. Nello specifico sono state effettuate 16.200 interviste nell'intero 2019, 2.175 interviste nel periodo 1 febbraio – 11 marzo (pre-DPCM11/3) e 2.202 interviste nel periodo 12 marzo – 3 maggio (lockdown). Le domande relative alle prospettive di utilizzo dei mezzi di trasporto e alla percezione di sicurezza (Tabb. 15, 16 e 17) sono state somministrate nelle ultime tre settimane del lockdown per un totale di 977 interviste.

Le interviste sono state effettuate dalla società IZI SpA per il 70% circa telefonicamente con sistema CATI (Computer Assisted Telephone Interview) e per il 30% circa via computer con sistema CAWI (Computer Assisted Web Interviewing).

I dati sono stati elaborati direttamente dai risultati campionari, ad eccezione di quelli 2019, non ancora definitivi, ponderati su base regionale sull'universo della popolazione di riferimento (14-80 anni).

¹ Senza entrare nel merito specifico di queste rilevanti tematiche, che esulano dal focus del presente contributo ma su cui inevitabilmente si accennerà commentando i dati, è sufficiente qui ricordare il nodo dell'uso di mezzi di trasporto "in condivisione", a partire da autobus, treni e aerei, che si troveranno costretti, per un periodo di tempo indefinito ma non brevissimo, a contingentare gli accessi ai veicoli per assicurare il distanziamento dei passeggeri, con pesanti ricadute sull'offerta efficace ed efficiente dei servizi, nonché sulla sostenibilità complessiva dei sistemi di mobilità nelle città e nei territori. Allo stesso tempo l'incremento previsto, ancorché di difficile quantificazione, del ricorso a forme di lavoro a distanza (tele-lavoro, lavoro agile, smart working) avrà impatti più o meno ampi, in parte contingenti e in parte strutturali, sui volumi e sulle caratteristiche della domanda e dei modelli futuri di mobilità dei cittadini.

² A titolo di esempio si può citare il contributo pubblicato il 25 aprile scorso dall'Osservatorio CPI su "Effetti del lockdown sulla mobilità delle persone nei diversi paesi", curato da G. Galli, R. Palomba e F. Paudice e basato sui dati messi a disposizione da Google e Apple, nel quale si confrontano i dati di richiesta di indicazione stradale (Apple) e di frequentazione delle destinazioni come bar, ristoranti, supermercati, lavoro, residenza ecc. (Google) nei principali paesi europei e negli Stati Uniti. Da segnalare anche il Report dell'Imperial College su "Uso della mobilità per stimare l'intensità di trasmissione di COVID-19 in Italia: analisi a livello regionale e scenari futuri", pubblicato lo scorso 4 maggio, che attraverso l'uso dei dati Google definisce scenari di correlazione tra flussi di mobilità e trasmissione dell'epidemia nelle singole regioni italiane.

³ L'Osservatorio "Audimob" è inserito del Programma Statistico Nazionale dell'ISTAT 2020-2022.

⁴ Questo tasso di mobilità è qualificato "in senso stretto" perché discende dalla definizione convenzionale di "spostamento" ed è quindi quello tradizionalmente utilizzato nelle elaborazioni dei dati Audimob. Nella definizione convenzionale per "spostamento" si intende un qualsiasi viaggio effettuato per raggiungere un luogo di destinazione utilizzando qualsiasi vettore di trasporto oppure effettuato a piedi, ma in questo caso solo se superiore ai 5 minuti.

⁵ E da ricordare che il tasso di mobilità dei lavoratori, come d'altronde quello di tutti i segmenti della popolazione analizzati, è determinato in base agli spostamenti effettuati per le diverse motivazioni, non solo quelle di lavoro.

⁶ Da qui in avanti, se non diversamente indicato, si utilizza sempre e solo la definizione standard di "spostamento" che, come già detto, esclude i tragitti a piedi se inferiori ai 5 minuti.

⁷ In sostanza si ipotizza che chi ha effettuato solo spostamenti brevi a piedi abbia effettuato nel corso della giornata lo stesso numero medio di spostamenti della popolazione mobile, pari a 2,56 per il periodo pre-lockdown e 2,18 per il periodo del lockdown.

⁸ La ripartizione modale pre-DPCM11/3 è in parte distorta dall'avvio anticipato del regime di restrizione in Lombardia e in diversi altri territori prevalentemente al Nord, dalla chiusura totale delle scuole fin dal 5 marzo, dalla riduzione degli spostamenti che i cittadini hanno praticato già da metà febbraio per paura del contagio a prescindere dalle regole di restrizione. Si spiega in questo senso soprattutto la percentuale di spostamenti a piedi più alta di quanto normalmente registrato nelle rilevazioni "Audimob" (vedi il dato 2019).

⁹ A conferma di questa tendenza, nel documento di ASSTRA "COVID-19. Gli impatti sulle imprese di trasporto pubblico locale e scenari futuri", dello scorso 17 aprile, viene stimata una perdita a marzo dell'80% dei passeggeri del trasporto pubblico rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, e si prevede che la riduzione salirà al 90% nel mese di aprile.