

UNA MOBILITÀ DEDICATA ALLA FAMIGLIA ANCORA TROPPO... IN AUTO!!

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

N. 24

LE FERMATE SULLA MOBILITÀ

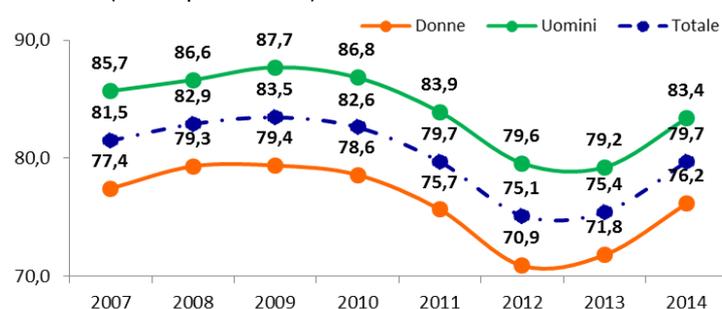
DICEMBRE 2015

In questa fermata si propone un approfondimento su uno spaccato della domanda di mobilità che comprende circa un terzo degli spostamenti: le attività legate alla gestione familiare.

La crisi non investe la mobilità per la gestione familiare

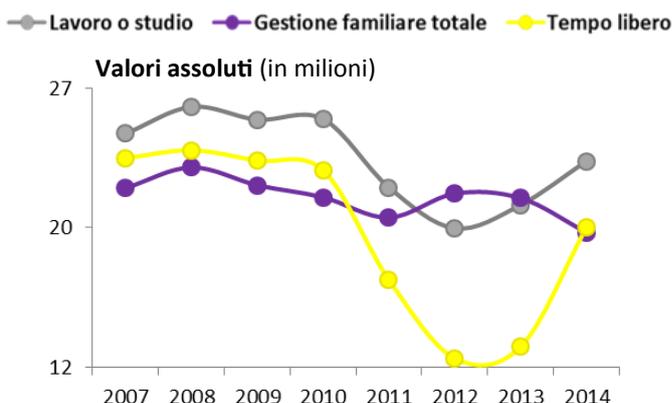
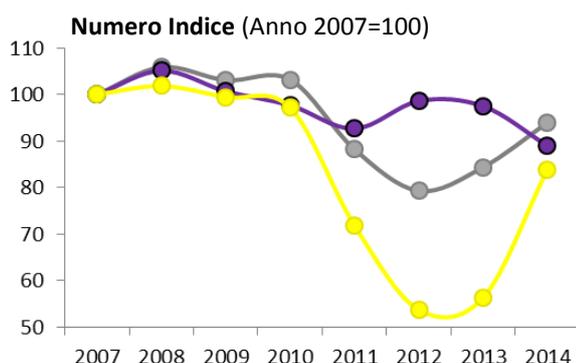
Nel complesso della mobilità la quota di popolazione che effettua almeno uno spostamento in un giorno medio feriale ha subito un trend di veloce caduta nel periodo compreso tra il 2010 e il 2012 perdendo 7,5 punti percentuali (82,6% popolazione mobile nel 2010 e 75,1% nel 2012) (Graf. 1). Nel 2013 la quota si è stabilizzata intorno al 75%, mentre nell'anno successivo si registrava un forte segnale di ripresa che riporta il tasso di mobilità intorno all'80% (79,7%). Nessuna differenza di genere sembra rilevarsi attraverso l'andamento storico delle curve della domanda di mobilità, che crolla e si riprende nella stessa misura mantenendo l'ormai "atavica" distanza tra la quota di popolazione mobile femminile e quella maschile (nel 2014 donne 76,2% e uomini 83,4%).

Graf. 1 Quota di popolazione mobile sul totale popolazione (Valori percentuali)



Escludendo i rientri a casa, la mobilità si equidistribuisce in 3 macro aree motivazionali: gli spostamenti per studio o lavoro (nel 2014 37,3%), quelli per attività dedicate al tempo libero (nel 2014 31,5%) e quelli per attività di gestione familiare (nel 2014 31,1%). L'analisi in base al numero indice mostra un andamento di maggior tenuta delle quote delle attività legate alla gestione familiare (Graf. 2, Anno 2007=100), infatti nel periodo di crisi 2010-2012, mentre diminuiscono gli spostamenti per lavoro o studio e crollano quelli per attività nel tempo libero, la gestione familiare mantiene i suoi valori assoluti intorno ai 21 milioni di spostamenti giornalieri (21,6 milioni nel 2007 e 21,3 nel 2012). È importante notare l'inversione di tendenza rilevata nel 2012, anno in cui la crisi colpisce registrando il picco più basso per tutti gli spostamenti con l'unica eccezione per le attività familiari che anzi aumentano di 1,3 milioni rispetto all'anno precedente.

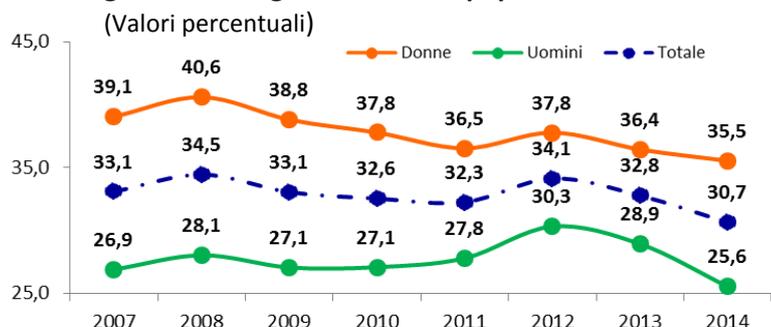
Graf. 2 Le motivazioni degli spostamenti



...le differenze di genere

I residenti italiani che, nel corso di una giornata media feriale, effettuano almeno uno spostamento per attività di gestione familiare rappresentano circa il 30% della popolazione totale (Graf. 3, 30,7% nel 2014). Per questo tipo di attività vengono alla luce le differenze di genere, infatti la quota percentuale delle donne supera, mediamente, di 8-10 punti quella degli uomini.

Graf. 3 Quota di popolazione che ha svolto attività di gestione familiare sul totale popolazione (Valori percentuali)



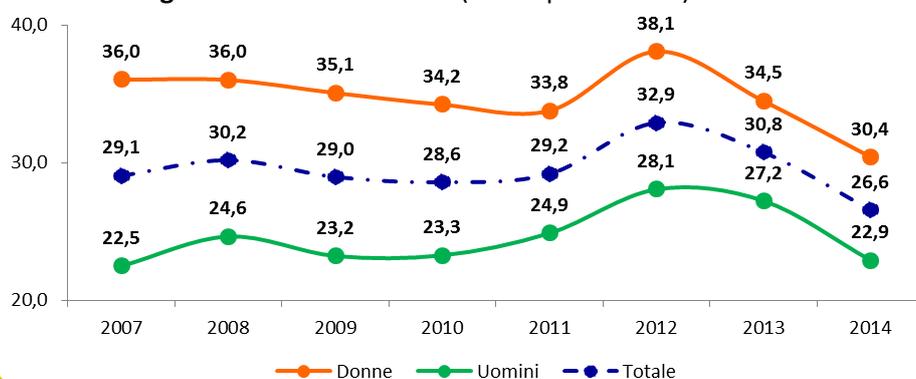
La quota percentuale delle donne supera, mediamente, di 8-10 punti quella degli uomini.

Nei grafici 4 e 5 le attività per la gestione familiare sono distinte in due sottogruppi: "attività di servizio" e "attività dedicate alle persone". La gestione familiare dedicata ai servizi comprende tutti gli spostamenti effettuati per acquisti per la casa, servizi di sportello come recarsi in banca, alla

posta, in assicurazione, al municipio etc.; nelle attività dedicate alle persone si includono gli spostamenti per accompagnare persone o figli (es. scuola, asilo), recarsi dal medico (per se o per altri) o per cure personali (parrucchiere, barbiere, estetista etc.).

Nella serie storica, tra le donne uscite di casa, 1 su 3 sono quelle che nel corso della giornata hanno fatto almeno uno spostamento per attività di servizio alla famiglia, la loro percentuale si attesta mediamente sopra il 30%,

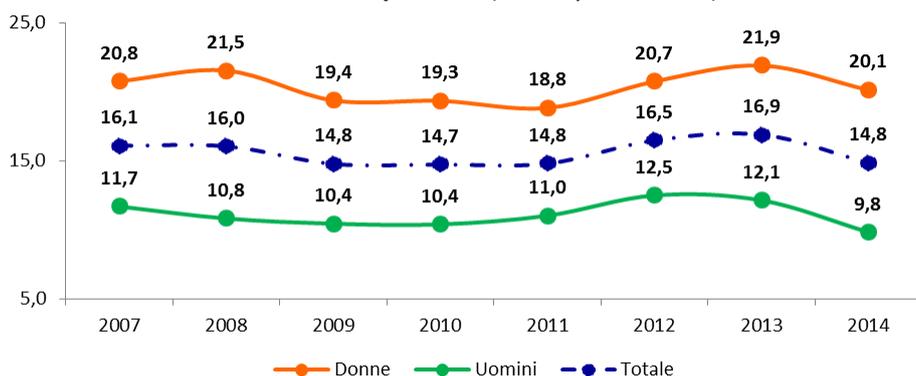
Graf. 4 Quota di popolazione con almeno uno spostamento per gestione familiare dedicata ai servizi (Valori percentuali)



con un picco massimo del 38,1% nel 2012 e un minimo del 30,4% nel 2014. Molti meno, circa 1 su 5 sono gli uomini che si dedicano a questo tipo di attività.

La cura della famiglia in senso stretto, ossia quella rivolta maggiormente alle persone, vede le donne in primo piano con un 20% di popolazione mobile, circa 1 su 5 si occupa giornalmente dei famigliari, contro un rapporto di 1 a 10 rilevato per gli uomini. Nel 2014 gli italiani con almeno uno spostamento per gestione familiare dedicata alle persone sono complessivamente 5,9 milioni di cui 2 milioni uomini e 3,9 donne.

Graf. 5 Quota di popolazione con almeno uno spostamento per gestione familiare dedicata alle persone (Valori percentuali)



...un'analisi di dettaglio: agli uomini una gestione familiare più "burocratica"

Approfondendo l'analisi sulle attività per conduzione familiare censite dall'Osservatorio "Audimob" si evidenziano le differenze di comportamento tra uomini e donne che hanno effettuato almeno uno spostamento per attività legate alla conduzione familiare.

L'universo delle persone che si occupano della spesa quotidiana nel 2014 è suddiviso in un 57,7% di donne e un 42,3% di uomini, anche se rispetto al 2007 la quota di uomini è aumentata del 4% (38,4% nel 2007).

Nelle attività bancarie e di sportello fino al 2009 le quote sono equidistribuite tra i due generi, dal 2010 la distribuzione diviene man mano sempre più favorevole per gli uomini che nel 2014 superano le donne raggiungendo quota 58%.

Restano in mano alle donne tutte le attività che rivolgono un'attenzione particolare alle persone più care come: accompagnare parenti a fare la spesa o i figli a scuola o all'asilo (64,9% nel 2014); recarsi in qualche luogo per cure personali o mediche per se stessi o altri (67% nel 2014).

Graf. 6

Il trend dei comportamenti nel dettaglio delle attività per conduzione familiare

(Almeno uno spostamento per... - Valori percentuali)

Donne
Uomini



La popolazione mobile e la combinazione degli spostamenti giornalieri

Valutando il numero medio di spostamenti giornalieri si può notare come dal 2007 ad oggi il trend di decrescita ha investito tutta la popolazione. Infatti, nei primi anni della serie storica oggetto di analisi, sia gli uomini, sia le donne effettuavano, in un giorno medio feriale, poco più di 3 spostamenti (curva arancione graf. 7 e 8). E analogamente, per entrambe i sessi, la curva decresce nel 2011 per portarsi intorno a un valore medio di 2,7 spostamenti.

Se è facile affermare che per il numero medio di spostamenti la domanda di mobilità non assume connotati di genere, ciò non è altrettanto vero per le motivazioni delle loro uscite giornaliere (Graf. 7 e Graf 8).

In effetti solo i rientri a casa e gli spostamenti per attività legate al tempo libero non mostrano evidenti differenze, neanche nella loro evoluzione storica.

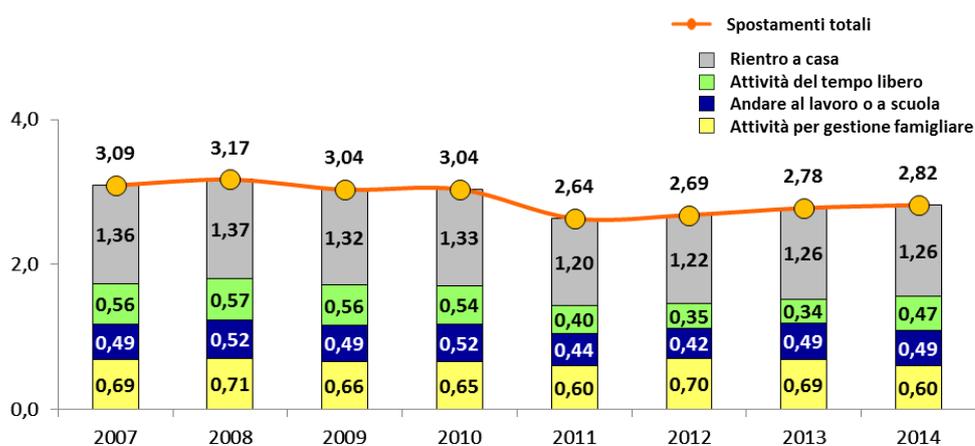
Viceversa, molto più dissimili sono le motivazioni della mobilità che riguarda il lavoro e le attività per gestione familiare che sembrano quasi invertire i valori comportamentali tra uomini e donne.

Nella distribuzione media degli spostamenti, le attività familiari delle donne oscillano tra 0,7 e 0,6 mentre quelle degli uomini si muovono intorno a 0,4 e solo nel 2012-2013 raggiungono una quota prossima a 0,5. Viceversa gli uomini superano lo 0,5 di circa 0,2 punti per le attività lavorative mentre le

donne si attestano mediamente intorno all'0,5 e nei periodi di crisi scendono al di sotto di questa soglia. Questo dato deve essere comunque valutato in virtù della diversa composizione occupazionale infatti, dai dati Istat, il rapporto percentuale tra la popolazione totale e quella delle forze lavoro per le donne è prossimo al 35% mentre quello degli uomini si attesta al 50% e questo ovviamente influenza la maggior quota di spostamenti per lavoro rilevata per gli uomini.

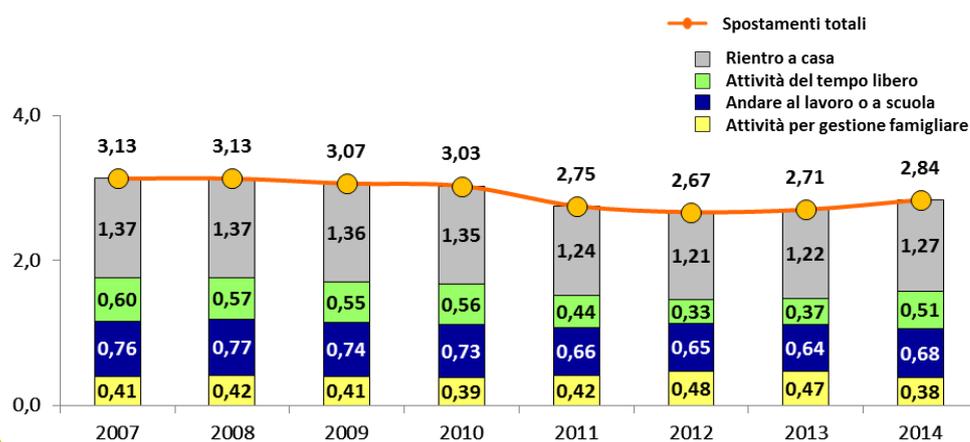
Graf. 7

Numero medio di spostamenti giornalieri delle donne



Graf. 8

Numero medio di spostamenti giornalieri degli uomini



Quali mezzi si utilizzano per le attività di gestione familiare?

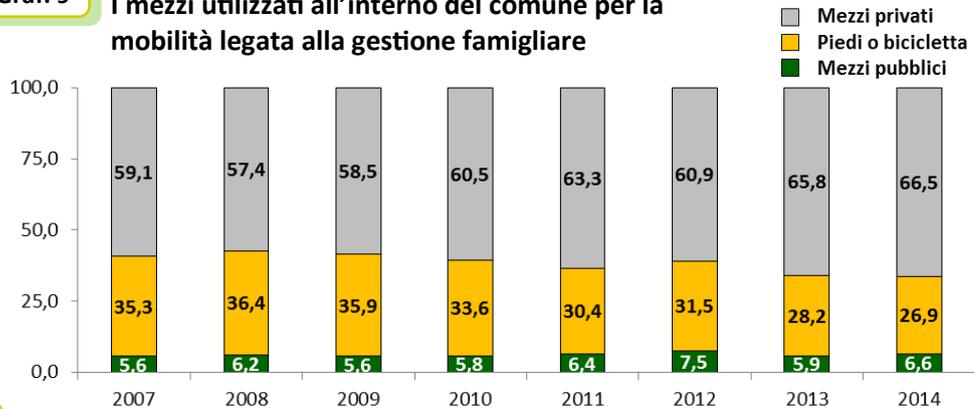
Per l'analisi dei mezzi utilizzati si è considerata la sola mobilità interna al comune di residenza. Questo tipo di accorgimento è stato necessario per cercare di ridimensionare le percorrenze medie con i mezzi privati (principalmente auto) che, per gli spostamenti fuori comune dedicati alla gestione familiare, è preferita nel 95% dei casi.

Un dato evidente nella serie storica è il maggior ricorso al mezzo privato nel 2013-2014 che nel

confronto con il 2007 aumenta di 6 punti percentuali (59,1% nel 2007, 65,8% nel 2013 e 66,5% nel

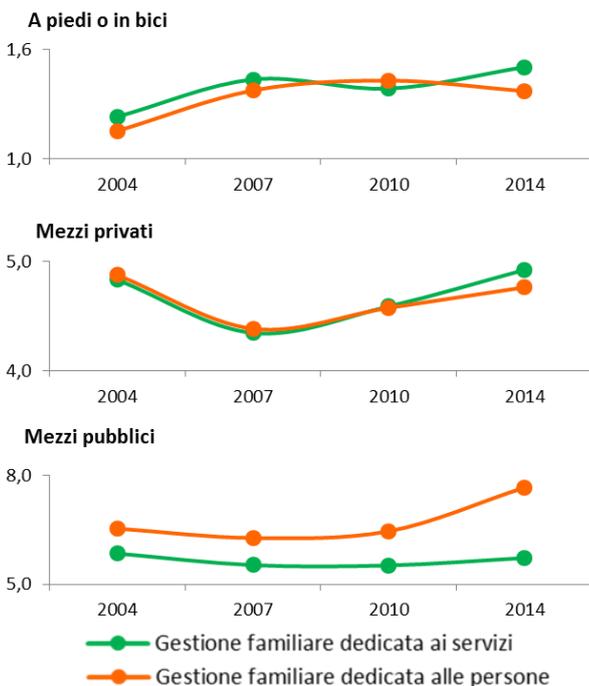
Graf. 9

I mezzi utilizzati all'interno del comune per la mobilità legata alla gestione familiare



Graf. 10

Il raggio della mobilità per gestione familiare all'interno del comune e mezzo utilizzato



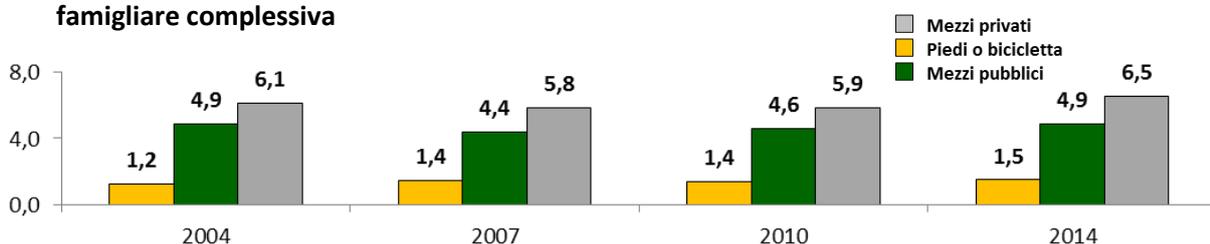
vato nel 2007 si porta a quota 6,6% nel 2014. Diminuisce invece la scelta per una mobilità dolce, infatti gli spostamenti a piedi o in bicicletta, nello stesso confronto temporale, perdono circa 8 punti percentuali (si ricorda che non sono censiti gli spostamenti a piedi inferiori a 5 minuti).

Nel raggio di azione della mobilità per gestione familiare la modalità a piedi o in bicicletta è scelta per spostamenti di breve percorrenza sotto i 2 km, mentre chi utilizza il mezzo privato compie mediamente tra 4 e 5 km (Graf. 10). L'uso del mezzo pubblico fa rilevare percorrenze superiori ai 5 km. Con questa modalità si evidenzia qualche differenza tra le due tipologie di gestione familiare, infatti per attività dedicate ai servizi la percorrenza media è di 5,5 km, mentre per quelle dedicate alle persone è di 6,7 km.

Nella valutazione complessiva si osserva come, nel corso del tempo, le percorrenze medie non subiscano grandi variazioni (Graf. 11).

Graf. 11

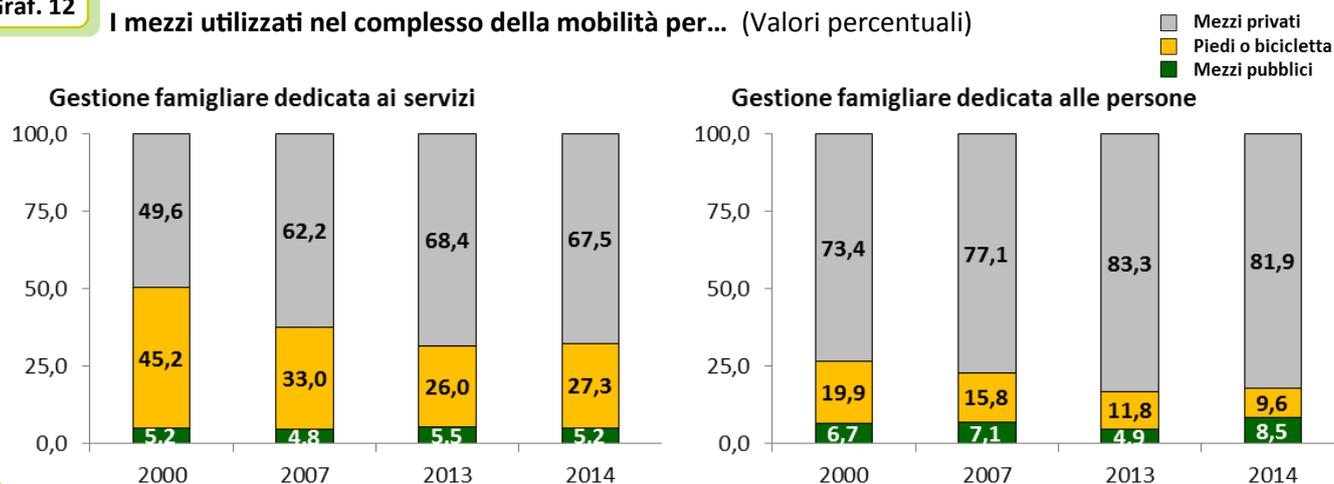
Il raggio della mobilità e i mezzi utilizzati all'interno del comune per la mobilità legata alla gestione familiare complessiva



Servizi e attività personali: quali differenze?

Torniamo al complesso della domanda di mobilità per gestione familiare, compresa quindi quella fuori dal comune di residenza, e osserviamo che la differenza principale è data dalla scelta del mezzo. Per accompagnare le persone si usa principalmente l'auto privata e negli ultimi anni la percentuale si attesta sopra l'80% mentre nel 2000 era al 73,4% (Graf. 12 - 81,9% nel 2014). La crescita dell'uso del mezzo privato riguarda anche gli spostamenti per gestione familiare dedicata ai servizi, infatti anche in questo caso si passa dal 49,6% del 2000 al 67,5% ultimo dato rilevato nel 2014. L'altra differenza consiste nel un maggior uso di spostamenti a piedi o in bici per le attività di servizio che ge-

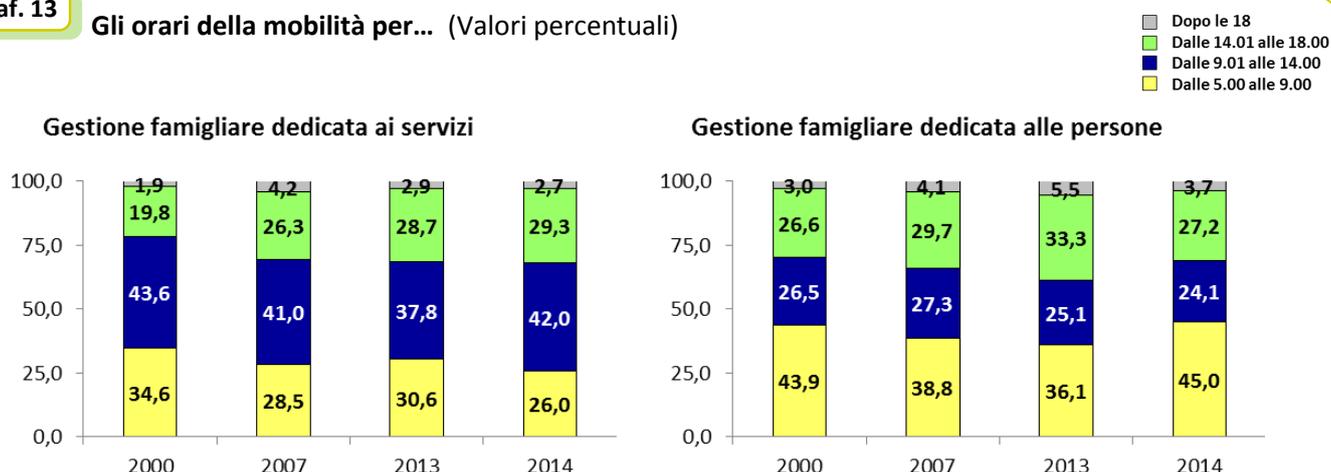
Graf. 12 I mezzi utilizzati nel complesso della mobilità per... (Valori percentuali)



neralmente sono più limitrofe alle zone di residenza dove quindi è più facile servirsi della mobilità dolce (nel 2014 27,3% per servizi e 9,6% per attività dedicate alle persone). Bassa, in entrambe i casi, è la quota di mobilità con il mezzo pubblico (nel 2014 5,2% per servizi e 8,5% per attività dedicate alle persone).

Le attività famigliari dedicate alle persone occupano principalmente le prime ore del mattino, 45% nel 2014 e 43,9% nel 2000 (Graf. 13), mentre ci si interessa alla gestione dei servizi soprattutto nella fascia oraria compresa tra le 9 e le 14 (42% nel 2014 e 43,6% nel 2000). In tutti e due i casi circa un 30% della gestione familiare ha luogo nel corso del pomeriggio (nel 2014 29,3% per servizi e 27,2% per attività dedicate alle persone).

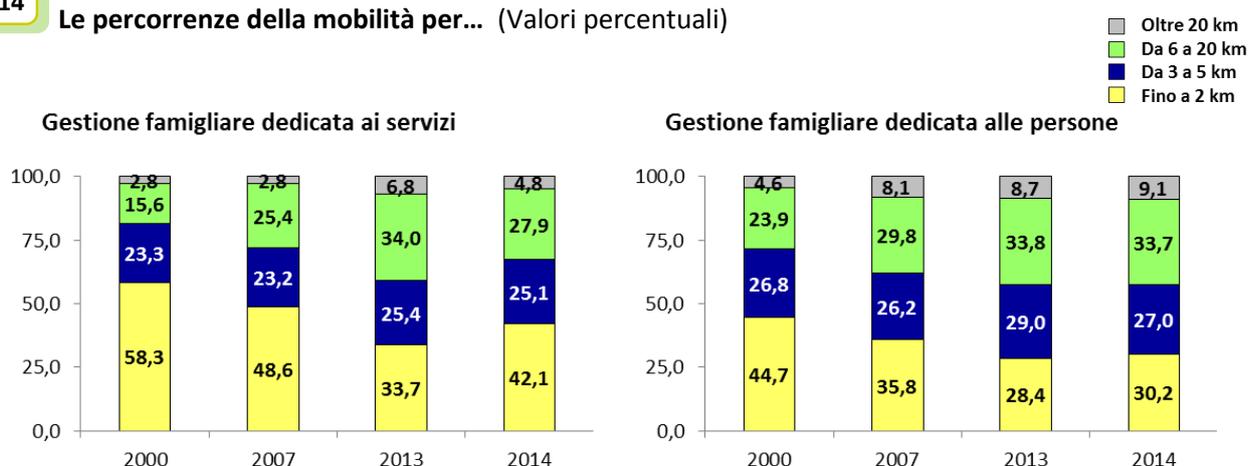
Graf. 13 Gli orari della mobilità per... (Valori percentuali)



Come accennato precedentemente la mobilità dedicata ai servizi famigliari si svolge principalmente in un raggio che non supera i 2 km (Graf. 14) e complessivamente, nel 2014, il 67,2% di questi spostamenti rientra entro i 5 km. Più basse le quote per le attività dedicate alle persone che si compiono per un 30% entro i 2 km e la percentuale cumulata fino a 5 km si attesta al 57%.

Nel 2000 la prossimità degli spostamenti per la gestione famigliare era molto più accentuata (58,3% per i servizi e 44,7% per le persone), tra i diversi fattori che potrebbero spiegare questo dato possiamo annoverare qualche esempio come l'apertura dei centri commerciali, per lo più concentrati in zone più decentrate; la crisi economica e il caro affitti che porta a vivere in zone più periferiche e con meno servizi; la chiusura/accorpamento di municipi, ospedali, presidi Asl, scuole e asili.

Graf. 14 Le percorrenze della mobilità per... (Valori percentuali)



La famiglia come ammortizzatore sociale

Nel 2011 l'Istat presentava una ricerca nella quale la famiglia era indicata come la struttura di welfare per eccellenza della società italiana. Tra i dati pubblicati è emerso che il 38,4% della popolazione tra i 15 e i 64 anni aveva dichiarato di prendersi regolarmente cura di figli, minori, adulti malati, disabili e anziani. I dati dell'approfondimento Audimob confermano l'importanza delle attività svolte al servizio della famiglia che impegnano la mobilità quotidiana per un terzo dei suoi spostamenti e per un quarto del tempo speso ogni giorno in mezzo al traffico. Non solo, ma la gestione famigliare non subisce "attacchi" neppure nei momenti di crisi confermando anche in questi periodi la stabilità seriale della sua dimensione in termini di valori assoluti. L'elemento di criticità, per questi spostamenti, è che, nonostante il raggio limitato delle distanze percorse, predomina l'uso dell'auto privata.

In conclusione, se è vero che la famiglia occupa uno spazio importante nella società, se è vero che ricopre un ruolo fondamentale come ammortizzatore sociale, è pur vero che andrebbero trovate soluzioni per avvicinare i cittadini al territorio. Le soluzioni per facilitare l'accessibilità ai luoghi della gestione famigliare possono essere lette non solo come politiche per una mobilità sostenibile ma ancor meglio come politiche per un'interazione tra urbanistica, trasporti e servizi offerti ai cittadini nel rispetto dell'ambiente. È così che diventa basilare da una parte: migliorare la distribuzione territoriale di residenze e attività (es. asl, scuole, asili, uffici dei municipi) e ampliare le frontiere di accesso agli uffici telematici; dall'altra: sostenere le iniziative scuolabus o piedibus, promuovere progetti di consegna della spesa a domicilio in bicicletta, investire in percorsi protetti a piedi e piste ciclabili nel raggio della prossimità.

FERMATA 1/14



A
U
D
I
M
O
B

- 1 LA CATTIVA ABITUDINE DELLA SOSTA IN DOPPIA FILA
- 2 PER GLI ITALIANI PIU' TRASPORTO PUBBLICO CONTRO SMOG E CONGESTIONE
- 3 LIMITARE LA CIRCOLAZIONE DELLE AUTO? PER I CITTADINI SI PUO' FARE
- 4 LA CRESCITA DELL'INSICUREZZA PERCEPITA NEL TRASPORTO PUBBLICO
- 5 TUTTIN AUTO NEI VIAGGI DEL FINE SETTIMANA
- 6 LA RISCOPERTA DELLA BICICLETTA
- 7 INVESTIRE NELLE SOLUZIONI ALTERNATIVE ALL'AUTO PER MIGLIORARE LA MOBILITÀ URBANA
- 8 COME CAMBIA IL PENDOLARISMO
- 9 IL POTENZIALE DELL'INTERMODALITA'
- 10 PROVOCAZIONI, MA NON TROPPO: STOP ALLE AUTO NELLE ORE DI PUNTA, TRASPORTO PUBBLICO GRATUITO
- 11 LA "RESISTIBILE" ASCESA DELLE MOTO
- 12 LE SCELTE DI MOBILITA' IN UNA CITTA' SENZA TRAFFICO
- 13 IL "FERRO" NEL PRESENTE E NEL FUTURO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
- 14 CAMBIO MODALE: I DESIDERI LONTANI DAI FATTI

FERMATA 15/23



A
U
D
I
M
O
B

- 15 GLI ITALIANI E LA BICICLETTA: DALLA "RISCOPERTA" ALLA CRESCITA MANCATA
- 16 LE DONNE E LA MOBILITÀ: UN MODELLO CHE CAMBIA?
- 17 MENO LAVORO... TUTTI A CASA!!
- 18 MA 'NDO VAI... ROMANI IN MOVIMENTO TRA CRISI ECONOMICA E MODELLI ALTERNATIVI
- 19 MOBILITÀ E CRISI COSA CAMBIA NELLE SCELTE DEGLI ITALIANI
- 20 LA MOBILITÀ DEI GIOVANI ALLA PROVA DELLA CRISI
- 21 CITTÀ METROPOLITANE: MOBILITÀ, CRISI E CAMBIO MODALE
- 22 CONCRETE ALTERNATIVE ALL'AUTO? INCORAGGIARE MEZZI PUBBLICI E BICI!!
- 23 MEZZI PUBBLICI: TRA RITARDI E ATTESE... SCELGO L'AUTO!!

Nota metodologica

L'indagine, effettuata con il sistema CATI (Computer-Assisted Telephone Interviewing), interessa un campione statisticamente significativo della popolazione italiana compresa fra 14 e 80 anni, stratificato per regione, per sesso e per classi di età. L'Osservatorio, investe circa 15.000 intervistati ogni anno, ed è attivo dall'inizio del 2000 (errore statistico, su base nazionale, inferiore all'1% al 95% di probabilità). A partire dal 2012 il campione, pur mantenendo le stesse caratteristiche, è stato ridimensionato e distribuito su circa 7.500 interviste (errore statistico, su base nazionale, inferiore all'1,2% al 95% di probabilità). Per quanto riguarda le Città Metropolitane l'errore statistico si attesta al 2,2% per il complesso delle province e al 3% per l'aggregato dei comuni capoluogo.

L'indagine registra in modo dettagliato e sistematico tutti gli spostamenti effettuati dall'intervistato il giorno precedente l'intervista (solo giorni feriali), ad eccezione delle percorrenze a piedi inferiori a 5 minuti. L'indagine raccoglie anche informazioni, a livello prevalentemente percettivo/valutativo, sulle ragioni delle scelte modali, sulla soddisfazione per i diversi mezzi di trasporto, sugli atteggiamenti verso le politiche di mobilità sostenibile e così via.

I dati presentati in questo numero de "Le fermate Isfort sulla mobilità" possono essere riprodotti solo con citazione della fonte



Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti

L'Isfort è stato costituito nel 1994 dall'Ente **Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni** e dalle Ferrovie dello Stato, con la finalità di contribuire al processo di rinnovamento del settore della mobilità di persone, merci e informazioni. L'Istituto si propone di supportare lo sviluppo del *know-how* socio-economico e gestionale del settore, attraverso attività sistematiche e mirate di formazione e ricerca.

ISFORT S.p.A. - Via Nizza, 45 - 00198 Roma - Tel. +39 06 852651 - Fax +39 06 85265246

e-mail: ricerca@isfort.it - www.isfort.it

