

Isfort, dieci anni di mobilità degli italiani: cresce ancora l'uso dell'automobile. Carenza delle politiche attive per la mobilità sostenibile e l'effetto dello sprawl urbano.

di Anna Donati

Isfort, l'istituto di formazione e ricerca per i trasporti, ha presentato i risultati dell'Osservatorio Audimob sulla struttura e dinamiche della mobilità degli italiani negli ultimi dieci anni, dal 2000 ad oggi.

Si tratta di un'indagine seria che coinvolge la mobilità feriale degli italiani con 15.000 interviste/anno distribuite su quattro rilevazioni su di un campione rappresentativo della popolazione, che vengono svolte da dieci anni. Nella presentazione è stato sottolineato anche il limite dell'indagine e cioè che utilizzando il telefono fisso per l'intervista esclude quanti possiedono soltanto il cellulare come immigrati, giovani e nuove famiglie, di certo fasce in aumento e che in futuro sarà opportuno monitorare.

Prima di passare ai risultati è bene sottolineare che si tratta di numeri ed indagini preziose, data la totale assenza di indagini pubbliche sistematiche nel campo della domanda di mobilità degli italiani, evidentemente lo specchio dell'assenza di politiche pubbliche, innovative e misurabili, nel campo della mobilità.

Secondo i risultati dell'indagine gli italiani si muovono di più (ma in modo diverso rispetto al passato), si allungano i km percorsi ogni giorno e di conseguenza anche il tempo dedicato al trasporto aumenta, cresce anche l'uso dell'automobile, nonostante i tanti "proclami" per la mobilità sostenibile, ma cambiano anche le motivazioni degli spostamenti ed il loro carattere sistematico.

In dieci anni aumentano del 17,8% i passeggeri/km ma non in modo uniforme: fino al 2004 calano drasticamente, poi vi è una fase di autentica espansione, infine dal 2008 comincia di nuovo il declino a conferma che la domanda di mobilità è strettamente legata all'andamento economico del paese. Ma l'IME, indice di mobilità espressa (che mette in relazione diversi parametri) segnala la diminuzione della domanda di mobilità.

Per capire quindi il perché questo indicatore segna una contrazione occorre scendere nell'analisi dei suoi componenti: tra il 2000 ed il 2009 in diminuzione sono la quota di persone che ha effettuato almeno uno spostamento nell'arco di un giorno feriale tipo, il numero medio di spostamenti pro-capite e, soprattutto, lo share di spostamenti effettuati non meno di 3-4 volte la settimana, vale a dire il peso dei viaggi sistematici. Tra il 2000 ed il 2009 si registra un calo degli spostamenti sistematici di oltre 8 punti percentuali, passando dal 70,4% del 2000 al 62,1% del 2009.

Nel decennio il numero medio degli spostamenti pro capite è rimasto stabile ed è pari a tre al giorno, mentre cresce del 3,2% il tempo medio impiegato per muoversi (da 59,6 a 62,8 minuti) e soprattutto crescono del 4,9% le distanze medie percorse da ogni cittadino ogni giorno passando da 30 km a 34,9 km.

Davvero interessante analizzare la distribuzione degli spostamenti sulla base della lunghezza chilometrica. Gli spostamenti fino a 2 km passano dal 2000 al 2009 dal 37,7% al 31,1%, quelli di corto raggio tra 2 e 10 km restano stabili intorno al 42%, crescono invece in maniera decisa quelli di media distanza tra 10-50 km che passano dal 18,1% al 24%. Infine quelli oltre 50 km hanno un peso molto limitato, il 2,1% nel 2000 diventato il 2,8% nel 2009.

Questi numeri inducono due riflessioni immediate: il 73,3% dei cittadini che si spostano non fa più di 10 km ma la spesa per gli investimenti per soddisfare questa domanda di mobilità urbana non supera il 6% degli investimenti della Legge Obiettivo, perché vengono privilegiate nuove autostrade che incrementano il traffico motorizzato e nuove tratte ad alta velocità ferroviaria che collegano comuni capoluogo di Regione. Scelte ponderate alla domanda effettiva degli spostamenti dovrebbe invece privilegiare almeno per il 73,3% investimenti sui nodi per ferrovie urbane, metropolitane e tramvie.

La seconda riguarda la crescita della domanda di mobilità tra 10 e 50 km che è evidentemente correlata alla crescita insediativa nei comuni della prima, seconda ed anche terza cintura metropolitana, con il relativo spopolamento delle grandi città, nonché nuovi poli commerciali e di servizi localizzati fuori dalle città. E' l'effetto dello sprawl urbano a bassa densità che sta consumando territorio prezioso, informe e senza un disegno, che non essendo servito da reti di trasporto collettivo induce una domanda crescente e basata sull'uso dell'auto.

Anche le motivazioni degli spostamenti stanno cambiando secondo l'indagine Isfort: nel 2009 il 31,2% si sposta per lavoro (nel 2000 erano il 34,6%), lo studio assorbe il 4,8% (nel 2000 erano il 5,1), la gestione familiare cresce al 31% (nel 2000 era il 26,3%), la gestione del tempo libero si attesta sul 32,9% (mentre era il 34% nel 2000). Interessante anche vedere il dato intermedio del 2005 dove non era arrivata ancora la crisi economica che ha aumentato la disoccupazione, dove gli spostamenti per il lavoro erano attestati al 37,3% (nel 2000 erano il 34,6%) mentre gestione familiare e tempo libero erano entrambi sotto il 30%.

In modo analogo crescono gli spostamenti occasionali e rari (+3,6% e +4,6%) e diminuiscono quelli sistematici e regolari (-8,3%)

Si tratta di fenomeni ben connessi alle trasformazioni in atto nel mondo del lavoro (flessibilità/precarità/lavoro a distanza), dei comportamenti delle persone che vedono crescere gli spostamenti per la gestione della famiglia e dei servizi, la spesa, il centro commerciale, l'ospedale, posizionati sempre più a distanza dalla propria abitazione, quindi il risultato anche delle politiche insediative ed urbanistiche degli ultimi 20 anni.

Lo studio Isfort passa poi ad analizzare i mezzi utilizzati per gli spostamenti che confermano un crescente dominio dell'automobile, la diminuzione percentuale di chi usa bus e tram e

metropolitano e di quelli che si spostano a piedi ed in bicicletta. Infatti l'auto passa dal 59,3% degli spostamenti nel 2000 al 65,3% del 2009 e di questi ben il 57,7 viaggia solo. Nello stesso periodo chi si sposta a piedi passa dal 21,4% degli spostamenti al 17,3%, chi usa la bicicletta dal 3,8% al 3,7%, chi usa bus/tram/metropolitane passa dal 5,3% al 4% degli spostamenti così come è diminuito chi usa il treno, ma cresce la quota di spostamenti con più mezzi in combinazione, dall'1,8% al 3,6%. E' chiaro dai dati che c'è stato negli anni un "travaso" di viaggi dalle singole modalità di trasporto, per la gran parte collettivi, alle combinazioni di mezzi, la cui spina dorsale è rappresentata da un vettore pubblico, e questo è l'unico dato positivo delle tendenze in atto.

L'automobile consolida la sua posizione ed anche i dati delle emissioni nei trasporti di CO2, nonostante l'efficienza dei veicoli sia migliorata, è cresciuta al 28% mentre nel 1990, anno della sottoscrizione del protocollo di Kyoto era il 23%, quindi è di tutta evidenza il fallimento delle politiche italiane nel contenimento delle emissioni nei trasporti.

L'anno 2009 è stato un anno di forte crisi anche nei trasporti e mobilità, gli spostamenti calano del 2,3%, ed i passeggeri/km dell'8% e per la prima volta da un decennio gli spostamenti si accorciano. Secondo Carlo Carminucci, direttore Isfort ed ideatore della ricerca, ancora non ci sono dati sufficienti per capire se si tratta solo di una frenata transitoria legata alla crisi o dell'inizio di un nuovo ciclo che inverte la tendenza di questo decennio.

Nel rapporto sono anche contenuti approfondimenti sulla diversità di comportamento negli spostamenti tra grandi e piccole città, sulla tipologia degli utenti e le loro professioni sulla mobilità del fine settimana, (dove l'automobile accresce ulteriormente il suo peso), sulla relazione tra costo del carburante e diminuzione dell'uso dell'auto, su come cambiano i fenomeni di pendolarismo.

Assai utile anche la parte dello studio che indaga sulle ragioni delle scelte da parte dei cittadini ad esempio del perché si utilizza poco il mezzo pubblico: il 17% perché non ha un servizio vicino a casa, mentre per l'82,9% il servizio esiste ma non è comodo ed accessibile (70%), impiega troppo tempo (42%), gli piace guidare (8%), il trasporto pubblico è di scarsa qualità (4,8%) e solo per l'1,8% costa troppo.

Quindi è la scarsa capillarità ed accessibilità, la frequenza e gli orari inadeguati, l'interscambio inefficiente e scomodo, il tempo troppo elevato, che inducono la maggioranza dei cittadini ad usare l'auto privata in modo crescente. Ma anche il nodo della scarsa informazione emerge con evidenza dall'indagine. Ben il 33,7% non conosce orari e percorsi, ed un altro 17% solo i percorsi ma non gli orari: in pratica la metà di chi si sposta non sa nulla del trasporto pubblico.

Completano l'indagine anche una segmentazione dei profili di domanda di mobilità degli italiani e la successiva aggregazione in sei gruppi omogenei (cluster analysis) di comportamento, nonché una indagine sulle opinioni degli italiani sugli obiettivi prioritari per la Mobilità Urbana Sostenibile. Quest'ultima ricerca è stata elaborata da Isfort-Opmus in collaborazione con l'Università di Sassari, e curata da Gerardo Marletto. Emerge una notevole consapevolezza del peso nei trasporti nelle emissioni di CO2 ma anche la richiesta di ridurre il costo della mobilità privata, quindi dati in

evidente contrasto che riassumo con “l’esigenza di avere l’aria pulita e girare in auto dalla mattina alla sera” di molti cittadini, che rende sempre assai complesso sul piano del consenso il ruolo degli assessori alla mobilità, sempre che vogliano intraprendere politiche verso la sostenibilità.

Quindi sono stati dieci anni dove è cresciuta la mobilità insostenibile, e questo deve indurre una riflessione spietata. Secondo la mia opinione diversamente che dagli anni 90, le città non sono più state protagoniste di politiche attive, di Piani Urbani della Mobilità di area vasta improntati alla sostenibilità, perché si sono fatte tante chiacchiere e pochi fatti, perché il ritornello di questo decennio sono tornate le grandi opere mentre gli investimenti per le reti ed i veicoli per la mobilità urbana sono scomparsi dall’agenda del Governo.

A questi si aggiunga l’arretratezza delle aziende di trasporto incapaci di offrire servizi adeguati, a costi efficienti, con piani di informazione mirati all’utenza reale e potenziale, nonché gli effetti dello sprawl urbano sulla mobilità dei cittadini tutta basata sull’automobile, è evidente che il risultato era quasi scontato.

Del resto lo stesso studio Isfort ha indagato sulla propensione al cambiamento tra i cittadini, che vorrebbero diminuire per il 27% l’uso dell’auto ed aumentare per il 34% l’utilizzo dei mezzi pubblici. E’ un chiaro segnale di disponibilità e di speranza che non può essere buttato a mare ma raccolto e soddisfatto. Perché non è vero che “è stato tutto inutile” quello che si è fatto in questi dieci anni, ma è stato troppo poco e non è bastato per invertire la tendenza verso la mobilità sostenibile.

Per saperne di più: *Dieci anni di Osservatorio Audimob. Rapporto ISFORT su “Stili e comportamenti degli italiani”*. Sintesi del rapporto e presentazioni su www.isfort.it

2 maggio 2010