



Ottobre 2009



STILI DI MOBILITA' IN VENETO

Sicuramente il Veneto è un territorio che attrae a sé persone e merci, e quindi genera mobilità, per diversi motivi: ad esempio, per il particolare piano insediativo - la cosiddetta "città diffusa" - che nel corso degli anni è andato via via caratterizzando il territorio veneto, per la sua posizione geografica che lo rende una sorta di porta verso l'Est e il Sud del mondo, per l'attrazione di turisti, giornalieri e non, esercitata dalla montagna, dal mare, dalle terme, dalle città d'arte, dalle numerose iniziative culturali.

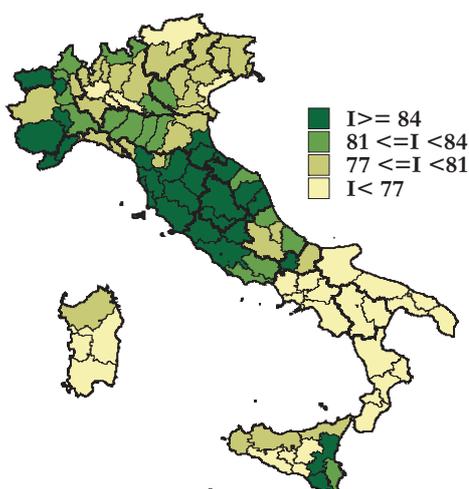
La posizione geografica del Veneto, nel bene e nel male, va "governata" e gestita al meglio per poterne trarre tutti i potenziali benefici.

Per poter valutare e scegliere le migliori politiche di gestione del

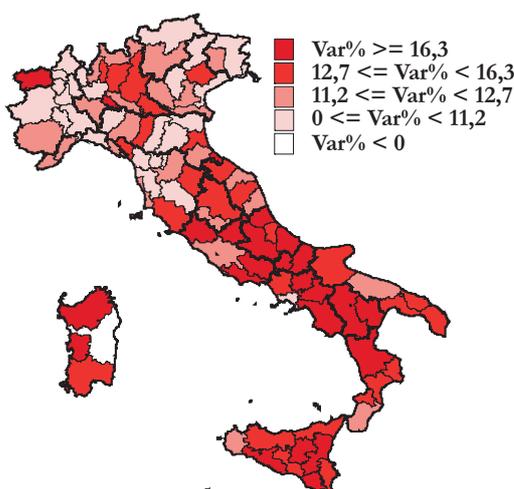
territorio e della mobilità da adottare, è necessario conoscere bene non solo lo stato della rete infrastrutturale ma anche le caratteristiche, gli stili e i comportamenti di chi domanda mobilità, distinguendo fra le esigenze di chi chiede mobilità urbana e di quanti, invece, domandano mobilità extra-urbana. Fornisce indicazioni su questi temi la banca dati costruita dall'Osservatorio nazionale su stili e comportamenti di mobilità degli italiani ("Audimob") realizzato da Isfort, attivo dal 2000. Riportiamo di seguito i principali risultati ottenuti dallo studio di Isfort-Osservatorio "Audimob" "Una cluster analysis su stili e comportamenti di mobilità dei cittadini in Veneto", confrontati anche con quanto caratterizza il livello nazionale.

Il parco veicolare

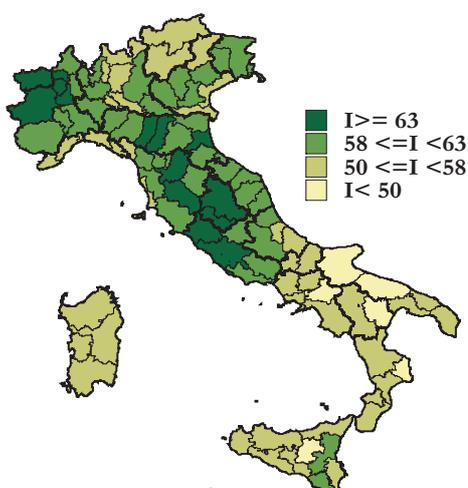
Veicoli per 100 ab. - 2008



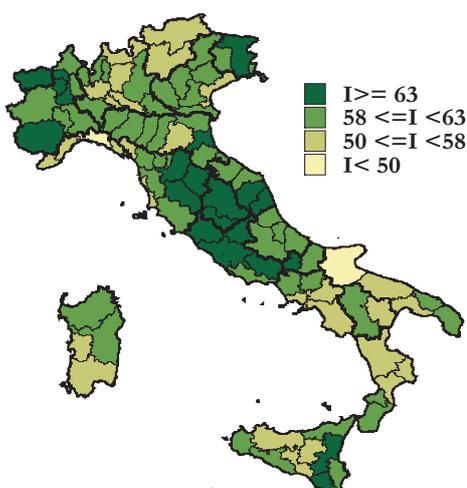
Var % veicoli - 2008/2002



Auto per 100 ab. - 2002



Auto per 100 ab. - 2008



Esistono molte fonti statistiche ufficiali che testimoniano la situazione di criticità del territorio veneto, sempre sottoposto a intensi flussi di traffico di varia natura, solo parzialmente diminuiti negli ultimi mesi come conseguenza della crisi economica in atto. Inoltre i dati indicano che la criticità sembra risiedere non tanto nella scarsa disponibilità infrastrutturale in termini assoluti, quanto in riferimento ai potenziali utilizzatori (persone e imprese, ognuno con i propri mezzi di trasporto). D'altra parte, il congestionamento del traffico è un fenomeno che quotidianamente anche ogni singolo cittadino può sperimentare nei principali nodi della rete viaria.

L'aumento del traffico è sicuramente testimoniato dal numero sempre crescente di veicoli circolanti, fenomeno che caratterizza non solo il Veneto ma l'Italia intera. Anche nel 2008, ultimo anno disponibile, il parco veicoli risulta in crescita: oltre 3.800.000 unità, con il 76% di autovetture. In sei anni i veicoli circolanti in Veneto sono aumentati dell'11%, variabile tra un minimo del 9% in provincia di Venezia e un massimo di circa 13% in provincia di Treviso.

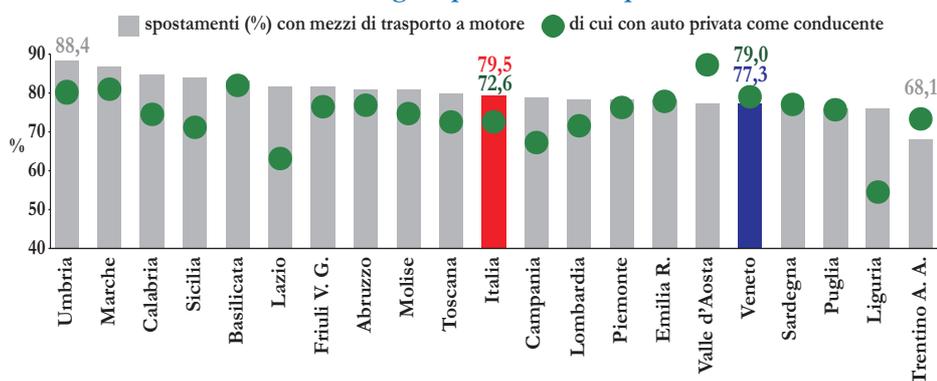
I veicoli a disposizione ogni 100 residenti sono 78 (80 il dato Italia), 3 in più rispetto a sei anni fa.

Facendo riferimento alla sola categoria delle autovetture, nel 2008 circolavano da 59 a 61 auto ogni 100 residenti in tutte le province venete - ad eccezione di Venezia, a motivo della particolare morfologia del territorio del suo capoluogo.

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Isfort - Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

La preferenza per l'auto

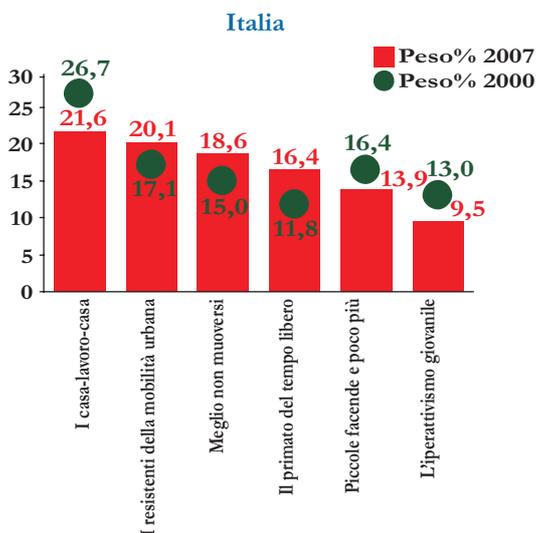
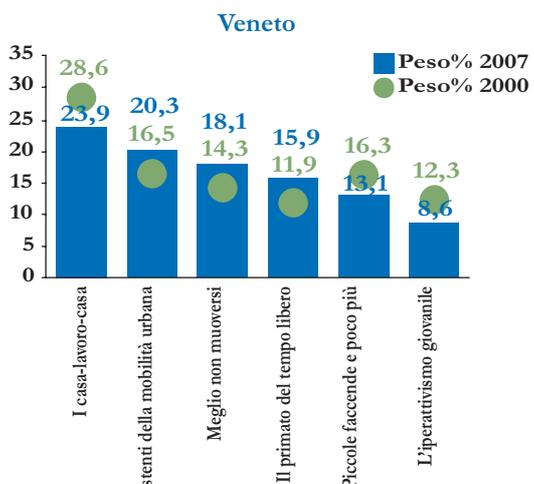
Le modalità degli spostamenti quotidiani



D'altra parte l'auto risulta avere un ruolo predominante negli spostamenti quotidiani delle persone: secondo i dati Isfort, il 77% di quanti escono di casa (79,5% il dato Italia) per motivi di lavoro, studio, gestione familiare o tempo libero utilizza mezzi di trasporto a motore e nel 79% dei casi si tratta appunto dell'auto privata (72,6% il dato Italia). È bassa la percentuale di coloro che utilizzano un mezzo pubblico (6,3%) o una combinazione di mezzi (4,4%). Mediamente ogni giorno i Veneti che escono di casa effettuano 3 spostamenti, per 21 minuti e 13 km ciascuno.

Stili e comportamenti di mobilità dei cittadini in Veneto¹

I gruppi tipologici



Lo studio di Isfort-Osservatorio "Audimob" "Una cluster analysis su stili e comportamenti di mobilità dei cittadini in Veneto" si configura come un focus regionale di una precedente analisi su scala nazionale e aiuta a conoscere stili e comportamenti di mobilità dei cittadini residenti, ovvero a rispondere a interrogativi del tipo "quanto si muovono i cittadini, per quanto tempo, su quali distanze, per quali motivi, con quali mezzi di trasporto?"

L'analisi statistica ha portato all'identificazione di sei gruppi tipologici (cluster), ben caratterizzati rispetto a fattori quali le caratteristiche degli spostamenti effettuati nel giorno precedente l'intervista, la tipologia di mezzi di trasporto utilizzati, la soddisfazione per i mezzi utilizzati, la propensione al cambio modale, il giudizio sulle misure antitraffico e antismog. Il peso dei diversi raggruppamenti in Veneto nel 2007 non è significativamente difforme da quello che si è registrato nel campione nazionale, così come è analoga la dinamica dei gruppi nel periodo di osservazione 2000:2007: il raggruppamento de "I casa-lavoro-casa" è il più forte ma anche quello che perde più peso, il raggruppamento dei "Resistenti della mobilità urbana" si consolida. Tra i cluster minori, crescono significativamente "Il primato del tempo libero" e "Meglio non muoversi", a scapito de "L'iperattivismo giovanile" e del gruppo "Piccole faccende e poco più".

Una prima considerazione generale può essere fatta osservando la redistribuzione dei pesi tra il 2000 e il 2007. I dati danno evidenza di un cambiamento in atto del modello tradizionale della mobilità. Emblematico è il vistoso calo di incidenza del gruppo de "I casa-lavoro-casa", che pure resiste saldamente al primo posto come quota assoluta. La frammentazione dei comportamenti di consumo e la conseguente disarticolazione delle motivazioni dello spostamento, la segmentazione progressiva del mercato del lavoro (più lavoro autonomo, più posizioni "atipiche", più precariato ecc.), l'ampliamento dei sistemi relazionali (reali e/o virtuali) sono tutti processi che erodono la presenza dominante del modello consolidato del pendolarismo "casa-lavoro-casa", centrato sul protagonista "unico" dell'occupato dipendente con posto fisso che va al lavoro percorrendo sempre lo stesso "corridoio monomodale" in auto (prevalentemente) o con un mezzo pubblico.

I membri di questo gruppo ogni giorno, in media, effettuano 2,4 spostamenti, dedicano 66 minuti alla mobilità e percorrono 45 km.

Il secondo gruppo per numerosità, in crescita rispetto al 2007, è quello dei "Resistenti della mobilità urbana": rappresenta il ceto urbano lavorativo, colto e maturo, con uno stile di mobilità che riflette l'organizzazione di vita affannata e frenetica tipica dei contesti urbani. Si caratterizza per spostamenti frammentati, brevi e ripetuti, con motivazioni diverse (lavoro, gestione familiare, tempo libero) e con mezzi di trasporto individuali per poter "arrivare dappertutto" in tempo utile.

Dall'altro lato, i giovani iperattivi formano il gruppo meno numeroso ma esprimono la più alta domanda di mobilità. A tal proposito è da evidenziare il divario molto netto che si registra sui livelli di consumo di mobilità fra i primi tre gruppi ("I resistenti della mobilità urbana", "L'iperattivismo giovanile" e "I casa-lavoro-casa"), che esprimono una domanda sostenuta e dinamica, di rilevante impatto quantitativo, e gli ultimi due gruppi ("Piccole faccende e poco più" e "Meglio non muoversi") caratterizzati al contrario da livelli residuali di consumo.

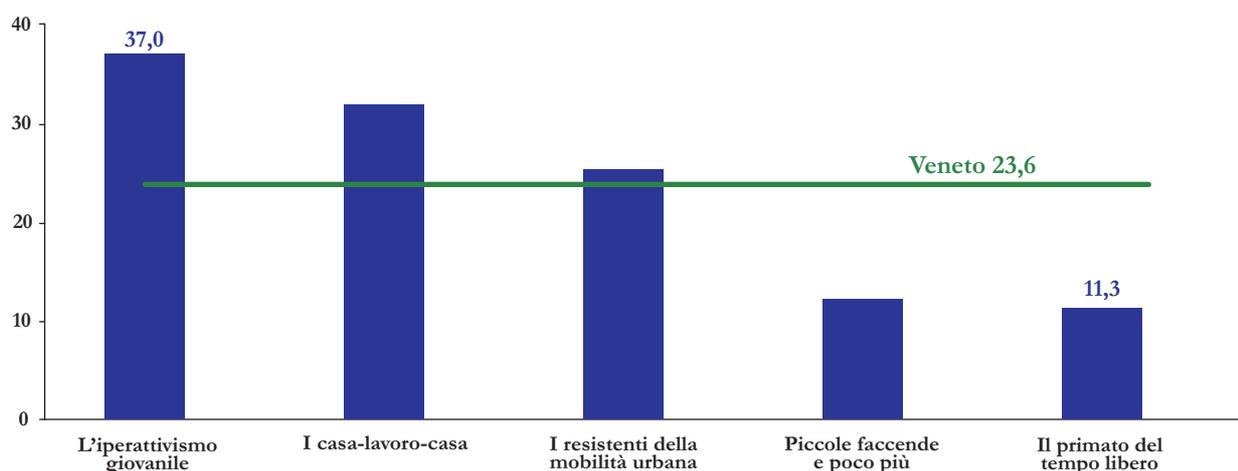
Indicatori di domanda di mobilità quotidiana (feriale)

	I resistenti della mobilità urbana	L'iperattivismo giovanile	I casa-lavoro-casa	Il primato del tempo libero	Piccole faccende e poco più	Meglio non muoversi	Totale Veneto	Totale Italia
N. medio spostamenti giornalieri	4,7	4,3	2,4	2,3	2,4	-	3,1	3,1
Tempo medio giornaliero dedicato alla mobilità (in minuti)	79,7	100,0	65,7	52,2	36,8	-	65,5	64,9
Km medi percorsi giornalmente	44,3	66,5	44,9	35,7	14,7	-	40,4	37,0

¹Estratto dallo studio di Isfort - Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani "Una cluster analysis su stili e comportamenti di mobilità dei cittadini in Veneto", febbraio 2009.

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Isfort - Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Indicatore sintetico di Mobilità Espresa (IME*): i clusters a confronto



Il profilo socio-anagrafico dei cluster (valori %)

Anche dal punto di vista socio-anagrafico i sei gruppi individuati dall'analisi risultano differenziati: da un lato giovani e classi centrali di età, studenti, occupati, chi ha un livello di istruzione elevato prevalenti nei gruppi a domanda forte, dall'altro anziani, casalinghe, pensionati, chi ha un basso livello di istruzione dominanti nei gruppi a domanda debole.

		I resistenti della mobilità urbana	L'iperattivismo giovanile	I casa-lavoro-casa	Il primato del tempo libero	Piccole faccende e poco più	Meglio non muoversi	Totale Veneto	Totale Italia
Sesso	Uomini	48,7	56,8	62,9	54,0	38,6	34,0	49,6	48,9
	Donne	51,3	43,2	37,1	46,0	61,4	66,0	50,4	51,1
Età	14-29 anni	11,2	44,2	26,5	28,4	7,6	14,0	20,5	21,9
	30-45 anni	38,8	25,3	45,5	25,6	24,8	23,5	32,5	30,8
	46-64 anni	30,4	26,3	26,1	28,4	32,4	32,0	29,3	28,9
	65 anni e oltre	19,6	4,2	1,9	17,6	35,2	30,5	17,8	18,5
Titolo di studio	Nessuno/elem./media inf.	28,6	25,3	35,2	42,6	57,2	59,0	41,4	38,7
	Media superiore	49,1	57,9	50,8	43,2	32,4	30,0	43,7	44,1
	Laurea	22,3	16,8	14,0	14,2	10,3	11,0	14,9	17,2
Condizione professionale	Occupato	52,2	61,1	80,7	34,1	26,2	33,0	50,0	46,9
	di cui Dipendente	87,2	84,5	87,3	66,7	84,2	77,3	83,3	78,4
	di cui Autonomo	12,8	15,5	12,7	33,3	15,8	22,7	16,7	21,6
	Casalinga	11,2	2,1	0,4	13,1	29,0	21,0	12,2	12,5
	Studente / disoccupato	8,5	30,5	17,0	22,7	7,6	10,0	14,9	18,2
	Pensionato	28,1	6,3	1,9	30,1	37,2	36,0	22,9	22,4
Città di residenza	Fino a 5000 abitanti	11,6	10,5	20,1	18,2	11,7	23,0	16,7	17,5
	5-20 mila abitanti	37,9	45,3	44,7	42,0	38,6	43,0	41,8	26,4
	20-50 mila abitanti	15,2	14,7	14,0	17,6	15,2	14,0	15,0	18,4
	50-250 mila abitanti	16,1	10,5	9,5	9,1	15,9	9,0	11,6	21,2
	Oltre 250 mila abitanti	19,2	18,9	11,7	13,1	18,6	11,0	14,9	16,5

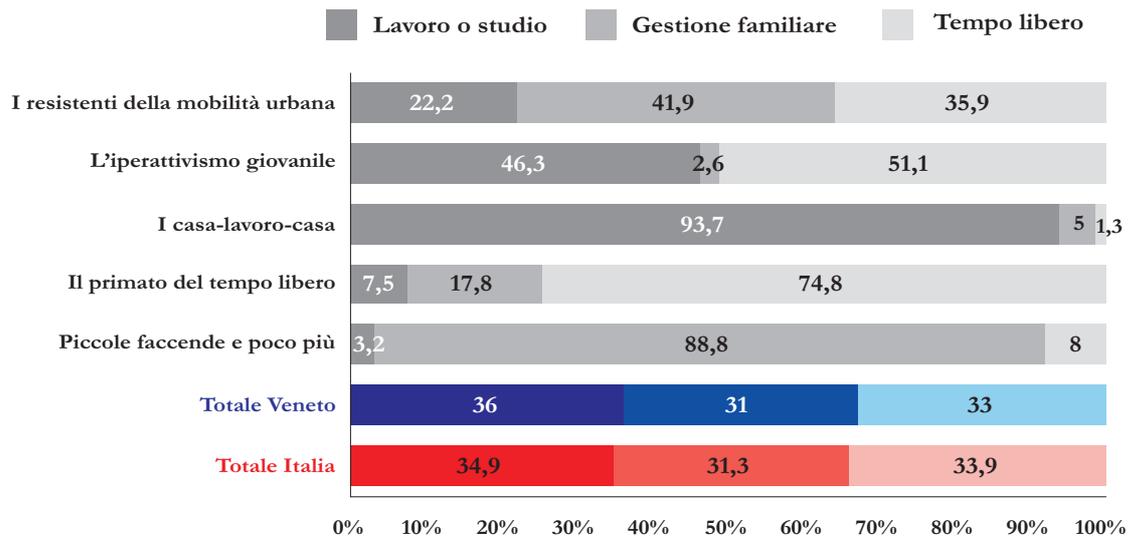
(*) IME è un indice sintetico della quantità di mobilità espressa dal gruppo, che combina insieme il tempo dedicato, lo spazio percorso e il numero di spostamenti effettuati nella giornata, cioè delle tre determinanti principali della mobilità

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Isfort - Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

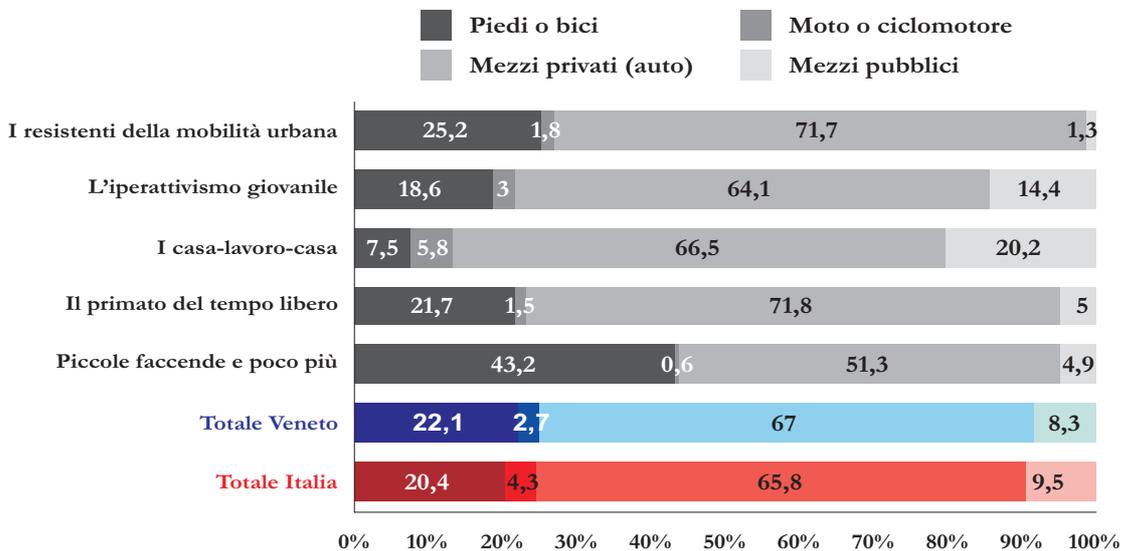
La centralità delle motivazioni degli spostamenti nella riconoscibilità del gruppo è un elemento ricorrente nell'analisi trasversale dei cluster, in modo particolare in almeno tre raggruppamenti, quello de "I casa-lavoro-casa" - i pendolari lavorativi -, quello del "Primato del tempo libero" - fattore fondamentale di coagulo del gruppo sono gli spostamenti per tempo libero - e quello delle "Piccole faccende o poco più" - soprattutto donne e anziani che escono di casa quasi esclusivamente per le strette esigenze di gestione familiare.

Si evidenzia, inoltre, come i gruppi a maggior consumo di mobilità mostrino in Veneto sia livelli di soddisfazione decisamente più alti per i mezzi di trasporto individuali (auto, moto, bicicletta) rispetto a quelli collettivi sia un grado di utilizzazione del trasporto pubblico decisamente inferiore rispetto ai mezzi privati. Quest'ultimo aspetto riflette la capacità di risposta solo parziale del trasporto collettivo - per come oggi è organizzato sui territori - alle molteplici esigenze della domanda provenienti dai gruppi a più forte consumo di mobilità. Ad esempio, chi fa parte de "I resistenti della mobilità urbana" certamente non trova nel servizio pubblico risposte adeguate per una domanda molto frammentata di mobilità. Per il gruppo de "I casa-lavoro-casa", invece, la relativa elevata intensità d'uso del trasporto collettivo - superiore alla media generale - conferma una certa funzionalità del mezzo pubblico quando lo spostamento è regolare e di media distanza.

La motivazione degli spostamenti



I mezzi di trasporto utilizzati negli spostamenti



Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Isfort - Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

In attuazione alla Legge Regionale n. 8 del 2002, l'Ufficio di Statistica della Regione Veneto raccoglie, analizza e diffonde le informazioni statistiche di interesse regionale. I dati elaborati sono patrimonio della collettività e vengono diffusi con pubblicazioni e tramite il sito internet della Regione Veneto all'indirizzo www.regione.veneto.it/statistica.



**Direzione
Sistema Statistico Regionale**

Regione del Veneto
- Assessorato alle politiche dell'economia, dello sviluppo,
della ricerca e dell'innovazione
- Segreteria generale della programmazione
- Direzione sistema statistico regionale

Rio del Tre Ponti - Dorsoduro 3494/A
30123 Venezia
tel.041/2792109 fax 041/2792099
e-mail: statistica@regione.veneto.it

<http://www.regione.veneto.it/statistica>

Direzione Sistema Statistico Regionale

Coordinamento: Maria Teresa Coronella

Responsabile progetto analisi e testi: Linda Vegro

Responsabile progetto editoriale e diffusione: Andrea Fosco

Impaginazione: Roberta Gasparotto e Massimo Zuin