

SOCIETÀ

La mobilità degli italiani, le intenzioni per il prossimo autunno

CALO DEGLI SPOSTAMENTI PER STUDIO E LAVORO

Il maggiore utilizzo del lavoro e dello studio a distanza lasciano intravedere una diminuzione degli spostamenti di studenti e occupati: oltre l'80% di questi si spostava almeno 5 volte a settimana prima della pandemia, meno del 70% prevedono di farlo con la stessa frequenza nel prossimo autunno.

IL COVID DETERMINA SCELTE DIVERSE PER LE MODALITÀ DI TRASPORTO

Tra occupati e studenti oltre la metà di quanti cambieranno modalità di trasporto rispetto a prima dell'emergenza sanitaria citano il Covid come causa esclusiva o associata ad altre ragioni.

DIMINUISCE L'USO DEL MEZZO PUBBLICO, AUMENTA IL RICORSO ALL'AUTO PRIVATA

Aumenta il ricorso al mezzo privato per gli spostamenti di studio o lavoro, ma solo di quello a motore mentre non decolla la mobilità cosiddetta 'dolce'. Si riduce significativamente il trasporto pubblico.

MENO SPOSTAMENTI SU MEZZI PUBBLICI PER MOTIVI DIVERSI DA STUDIO E LAVORO

Anche tra coloro che non sono occupati o studenti diminuirà il ricorso al trasporto pubblico; nei tre quarti dei casi il Covid è alla base di questa scelta.

L'Istat diffonde oggi le stime relative a un'indagine sugli spostamenti degli italiani per motivi di studio e lavoro prima dell'emergenza sanitaria e sulle loro previsioni per il prossimo autunno. I quesiti di indagine sono stati somministrati nel mese di luglio appena trascorso, con una sezione aggiuntiva del questionario utilizzato correntemente per l'indagine mensile sulla fiducia dei consumatori.

L'indagine è stata progettata con l'obiettivo di indagare gli spostamenti abituali per studio o lavoro di occupati e studenti e quelli effettuati per motivi vari della rimanente parte della popolazione. Ai due gruppi sono state somministrate domande differenti per cogliere le rispettive specificità.

Sono state escluse, quindi, tipologie particolari quali i trasferimenti per viaggi o vacanze. Il questionario è stato somministrato esclusivamente alla popolazione maggiorenne. Pertanto gli spostamenti per motivi di studio sono riferiti al solo sottoinsieme di studenti che hanno almeno 18 anni di età (perlopiù universitari o della quinta classe delle scuole superiori).

Meno spostamenti per studio e lavoro dopo la pandemia

Prima della pandemia oltre l'80% degli intervistati attualmente occupati o studenti maggiorenni si spostava, per studio e lavoro, almeno cinque volte a settimana (Prospetto 1). Una quota molto inferiore (13%) si muoveva da 1 a 4 giorni a settimana mentre era sostanzialmente trascurabile la frazione di intervistati che all'epoca effettuava meno di uno spostamento a settimana o nessuno spostamento.

I risultati dell'indagine prefigurano un cambiamento importante nella frequenza degli spostamenti per i prossimi mesi di settembre-ottobre rispetto a quanto avveniva prima della pandemia. Diminuisce la quota di intervistati che prevede di raggiungere il luogo di studio o lavoro almeno 5 volte a settimana (68,1%); cresce invece, arrivando al 10,3%, la quota di rispondenti che reputano di non effettuare affatto spostamenti in autunno. Infine, circa il 2% degli intervistati, una piccola quota ma notevolmente più elevata rispetto a gennaio 2020, si aspetta di recarsi sul luogo di studio o lavoro meno di una volta a settimana.

La previsione di una generale diminuzione dei trasferimenti sembra caratterizzare in misura maggiore gli studenti rispetto agli occupati.

PROSPETTO 1. FREQUENZA DEGLI SPOSTAMENTI PER STUDIO E LAVORO PRIMA E DOPO LA PANDEMIA (a)

Luglio 2021, valori percentuali

	GENNAIO-FEBBRAIO 2020	SETTEMBRE-OTTOBRE 2021
5 giorni a settimana e più	81,6	68,1
Da 1 a 4 giorni a settimana	13,2	18,7
Nessuno spostamento	3,4	10,3
Meno di 1 spostamento a settimana	0,2	2,1
All'epoca non ero occupato o studente	1,6	--
Non risponde	0,0	0,8

Fonte: Istat, Indagine sulla fiducia dei consumatori - sezione "ad hoc" sulla mobilità prima della crisi sanitaria e nei prossimi mesi di settembre e ottobre.

(a) Gli spostamenti per studio si riferiscono solamente agli studenti maggiorenni

Aumenta l'uso dell'automobile, in calo il trasporto pubblico

Anche sulla modalità di trasporto si prefigurano importanti cambiamenti, con una caduta nell'utilizzo del mezzo pubblico, previsto solo nel 22,6% dei casi (la percentuale per gli stessi intervistati era del 27,3% prima della pandemia), e un parallelo incremento nell'uso dell'automobile privata, che dal 44,1% arriverà a coprire quasi la metà degli spostamenti nel prossimo autunno. In aumento anche l'uso dell'auto utilizzata in qualità di passeggero. Un lieve calo caratterizza, invece, le forme di mobilità cosiddetta dolce (bicicletta e monopattino anche elettrici, spostamenti a piedi) (Prospetto 2).

PROSPETTO 2. MEZZI DI TRASPORTO USATI PER STUDIO E LAVORO PRIMA E DOPO LA PANDEMIA

Luglio 2021, valori percentuali

	GENNAIO-FEBBRAIO 2020	SETTEMBRE-OTTOBRE 2021
A piedi	15,2	14,6
Bicicletta, monopattino	3,4	3,2
Automobile (come conducente)	44,1	49,4
Automobile (come passeggero oppure in condivisione)	3,1	3,8
Moto, scooter	6,0	5,5
Bus, metropolitana, treno	27,3	22,6
Altro	0,9	0,8
Non risponde	0,0	0,1

Fonte: Istat, Indagine sulla fiducia dei consumatori - sezione "ad hoc" sulla mobilità prima della crisi sanitaria e nei prossimi mesi di settembre e ottobre.

Il Covid-19 influenza più la frequenza che la modalità degli spostamenti

Tra occupati e studenti ben uno su quattro prevede di cambiare la propria frequenza di spostamento rispetto a prima della pandemia (Prospetto 3). Per quasi la metà di essi il Covid rappresenta la causa esclusiva di questo mutamento (Prospetto 4) mentre per un rimanente 17% è una concausa che si accompagna ad altre ragioni.

Meno diffusi i cambiamenti della modalità di trasporto, che varia solo per un decimo degli intervistati. In questo caso il Covid rappresenta una causa della mutata abitudine, esclusiva o associata ad altre motivazioni, per circa la metà degli occupati e studenti intervistati. Peraltro, come visto in precedenza, la più bassa diffusione dei cambiamenti nella modalità di trasporto si associa a una sostanziale uniformità del tipo di cambiamento, ossia lo spostamento dal mezzo pubblico all'automobile.

PROSPETTO 3. CAMBIAMENTO DELLA FREQUENZA DEGLI SPOSTAMENTI E DELLA MODALITÀ DI TRASPORTO

Luglio 2021, valori percentuali

FREQUENZA DEGLI SPOSTAMENTI	
Stessa rispetto a prima della pandemia	74,5
Diversa rispetto a prima della pandemia	25,5
SCELTA DEL MEZZO DI TRASPORTO	
Stessa rispetto a prima della pandemia	90,1
Diversa rispetto a prima della pandemia	9,9

Fonte: Istat, Indagine sulla fiducia dei consumatori - sezione "ad hoc" sulla mobilità prima della crisi sanitaria e nei prossimi mesi di settembre e ottobre.

PROSPETTO 4. IMPATTO DEL COVID-19 SUL CAMBIAMENTO DELLA FREQUENZA DEGLI SPOSTAMENTI E DELLA MODALITÀ DI TRASPORTO

Luglio 2021, valori percentuali

MOTIVO DELLA DIVERSA FREQUENZA DEGLI SPOSTAMENTI	
Covid	47,3
Altri motivi	35,7
Sia Covid che altri motivi	17,0
MOTIVO DEL CAMBIAMENTO DELLA MODALITÀ DI TRASPORTO	
Covid	33,6
Altri motivi	46,2
Sia Covid che altri motivi	20,2

Fonte: Istat, Indagine sulla fiducia dei consumatori - sezione "ad hoc" sulla mobilità prima della crisi sanitaria e nei prossimi mesi di settembre e ottobre.

Meno trasporto pubblico anche per motivi diversi da studio e lavoro

Sebbene l'obiettivo principale dell'indagine abbia riguardato gli spostamenti per studio e lavoro, sono state poste alcune domande anche a persone che hanno dichiarato una condizione professionale diversa da quella di occupato o studente. In particolare, i quesiti si sono incentrati sulle abitudini di spostamento degli intervistati a inizio 2020 e le loro previsioni di mobilità per il prossimo autunno, con particolare riferimento all'uso del trasporto pubblico e del mezzo privato a motore (automobile, moto, scooter).

La maggioranza degli intervistati (oltre il 55%) non utilizzava già prima e continuerà a non utilizzare nel prossimo futuro il trasporto pubblico; un quarto lo utilizzerà come in precedenza. Solo una ristretta minoranza (vicina al 2%) ritiene che lo utilizzerà di più mentre il 17,6% lo farà con minor frequenza (Prospetto 5). Anche in questo caso, emerge complessivamente una propensione a un minore ricorso al trasporto pubblico. I tre quarti di coloro che prevedono di spostarsi meno con i mezzi pubblici citano il Covid come motivazione, esclusiva o in associazione con altre cause.

PROSPETTO 5. PREVISIONE DELLA FREQUENZA NELL'USO DEI TRASPORTI PUBBLICI PER PERSONE DIVERSE DA OCCUPATI E STUDENTI RISPETTO AL PERIODO ANTECEDENTE LA PANDEMIA.

Luglio 2021, valori percentuali

	SETTEMBRE-OTTOBRE 2021
Maggior Frequenza	1,9
Uguale frequenza	24,3
Minor frequenza	17,6
Non utilizzava né utilizzerà mezzi pubblici	55,2
Non risponde	1,0

Fonte: Istat, Indagine sulla fiducia dei consumatori - sezione "ad hoc" sulla mobilità prima della crisi sanitaria e nei prossimi mesi di settembre e ottobre.

Per quanto riguarda l'atteggiamento degli stessi rispondenti verso l'uso del veicolo privato a motore, in quattro casi su cinque non ci saranno variazioni (Prospetto 6) mentre nei restanti prevalgono leggermente coloro che lo utilizzeranno con minore frequenza rispetto a quelli che invece prevedono di incrementarne l'utilizzo. Tra questi ultimi, oltre la metà cita il Covid come una causa esclusiva o connessa ad altre ragioni per il cambiamento previsto.

PROSPETTO 6. PREVISIONE DELLA FREQUENZA NELL'USO DEL MEZZO PRIVATO A MOTORE PER PERSONE DIVERSE DA OCCUPATI E STUDENTI RISPETTO AL PERIODO ANTECEDENTE LA PANDEMIA.

Luglio 2021, valori percentuali

	SETTEMBRE-OTTOBRE 2021
Maggior Frequenza	7,6
Uguale frequenza	70,8
Minor frequenza	9,6
Non utilizzava né utilizzerà mezzi privati a motore (sia come conducente sia come passeggero)	10,9
Non risponde	1,1

Fonte: Istat, Indagine sulla fiducia dei consumatori - sezione "ad hoc" sulla mobilità prima della crisi sanitaria e nei prossimi mesi di settembre e ottobre.

Nota metodologica

Le stime qui diffuse si basano sui dati raccolti con l'indagine sulla fiducia dei consumatori nel mese di luglio 2021 (periodo della raccolta dei dati: dal 28 giugno al 20 luglio 2021). Il questionario mensile usualmente utilizzato per l'indagine sulla fiducia è stato ampliato per inserire, in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), la sezione "ad hoc" riguardante abitudini di spostamento degli italiani prima della pandemia e le loro previsioni nel periodo settembre-ottobre 2021.

Popolazione di riferimento: La popolazione di riferimento è costituita dagli individui con almeno 18 anni di età. L'unità di rilevazione è l'abbonato al telefono fisso presente nella lista utilizzata per l'estrazione dei nominativi e l'unità di analisi è l'individuo con almeno 18 anni.

Il disegno di campionamento: Il campione teorico, di numerosità pari a circa 2.000 unità, è a due stadi, stratificato per zone geografiche e ampiezza dei comuni di residenza. L'allocazione delle unità negli strati è proporzionale all'universo della popolazione residente italiana maggiorenne. La lista utilizzata per l'estrazione dei nominativi è costituita dall'elenco degli abbonati al telefono fisso; l'unità di primo stadio è l'abbonato mentre l'unità di secondo stadio è costituita dal consumatore, inteso come persona maggiorenne, appartenente al nucleo familiare individuato dal numero telefonico. La tecnica di selezione delle unità è di tipo sistematico nel primo stadio e per quote nel secondo.

La raccolta delle informazioni: La raccolta dei dati è stata effettuata con tecnica Cati (*Computer assisted telephone interview*).

Processo, strumenti e tecniche relativi all'elaborazione dei dati: Il processo di elaborazione prevede la stima delle frequenze percentuali relative alle singole modalità di risposta, ottenute con una procedura di stima per calibrazione.

Lo stimatore di calibrazione consente di vincolare il campione sia alla struttura della popolazione di riferimento utilizzata nella fase di stratificazione, correggendo così eventuali fenomeni di distorsione in fase di raccolta dei dati, sia alle strutture non considerate nel disegno (per esempio la struttura per classi di età di cui non si tiene conto nel disegno di stratificazione del campione di indagine). L'approccio dello stimatore di calibrazione si basa sull'utilizzo di una serie di informazioni ausiliarie, quali la struttura della popolazione, che corrispondono ai totali noti nella popolazione di riferimento. In tal modo è possibile calibrare la popolazione stimata rispetto ai totali noti ricavati dalla popolazione di riferimento, disaggregati secondo specifiche caratteristiche. Gli aggregati di riferimento, utilizzati come totali noti dalla procedura di calibrazione utilizzata per la stima dei dati, sono ricavati dai dati sulla popolazione residente rilasciati ufficialmente dall'Istat. Le informazioni ausiliarie utilizzate nella costruzione dello stimatore calibrato sono riportate nella seguente tavola:

TAVOLA 1. INFORMAZIONI AUSILIARIE PER LA PROCEDURA DI CALIBRAZIONE

Descrizione	Modalità
Numerosità della popolazione residente nelle ripartizioni territoriali	Nord-ovest, Nord-est, Centro e Mezzogiorno
Numerosità della popolazione residente per genere	Maschi, femmine
Numerosità della popolazione residente per classi di età	18-29, 30-39, 40-49, 50-59, 60-64, 65-70, 71 anni e oltre

Da un punto di vista operativo, l'applicazione dello stimatore di calibrazione si traduce nel calcolo di un peso "calibrato" per ogni individuo rispondente partendo dal peso base, ovvero il peso campionario, modificato in base alla tecnica degli stimatori calibrati che tiene conto delle informazioni ausiliarie descritte nella Tavola 1. Quindi, l'output del processo di stima, ovvero le stime calibrate delle frequenze percentuali di risposta ad ogni domanda presente nel questionario, si ottiene tramite una procedura di aggregazione pesata dei dati rilevati associando alle risposte fornite da ciascun intervistato il corrispondente peso calibrato calcolato come sopra.