

INDAGINE SULLA MOBILITÀ DEI CITTADINI E AZIONI DI SPINTA GENTILE

Realizzata dall’Autorità durante l’emergenza
sanitaria COVID-19

ART



INDICE

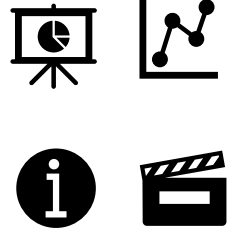
- OBIETTIVO
- COMPORTAMENTI DI MOBILITÀ
 - PERCEZIONE DI SICUREZZA DEI MEZZI DI TRASPORTO
 - PROPENSIONE AGLI SPOSTAMENTI (ANCHE *LEISURE*)
- AZIONI E INFORMAZIONI
- ASPETTI METODOLOGICI E CAMPIONE

1. OBIETTIVO

1.1. FINALITÀ DELL'INDAGINE

L'indagine realizzata dall'Autorità si pone un duplice obiettivo:

- analizzare la **propensione agli spostamenti dei cittadini** e la loro **percezione di sicurezza** dei mezzi di trasporto, e
- rilevare le preferenze dei cittadini in merito a un **set di informazioni ed azioni** finalizzate a incoraggiare l'utilizzo dei mezzi di trasporto.



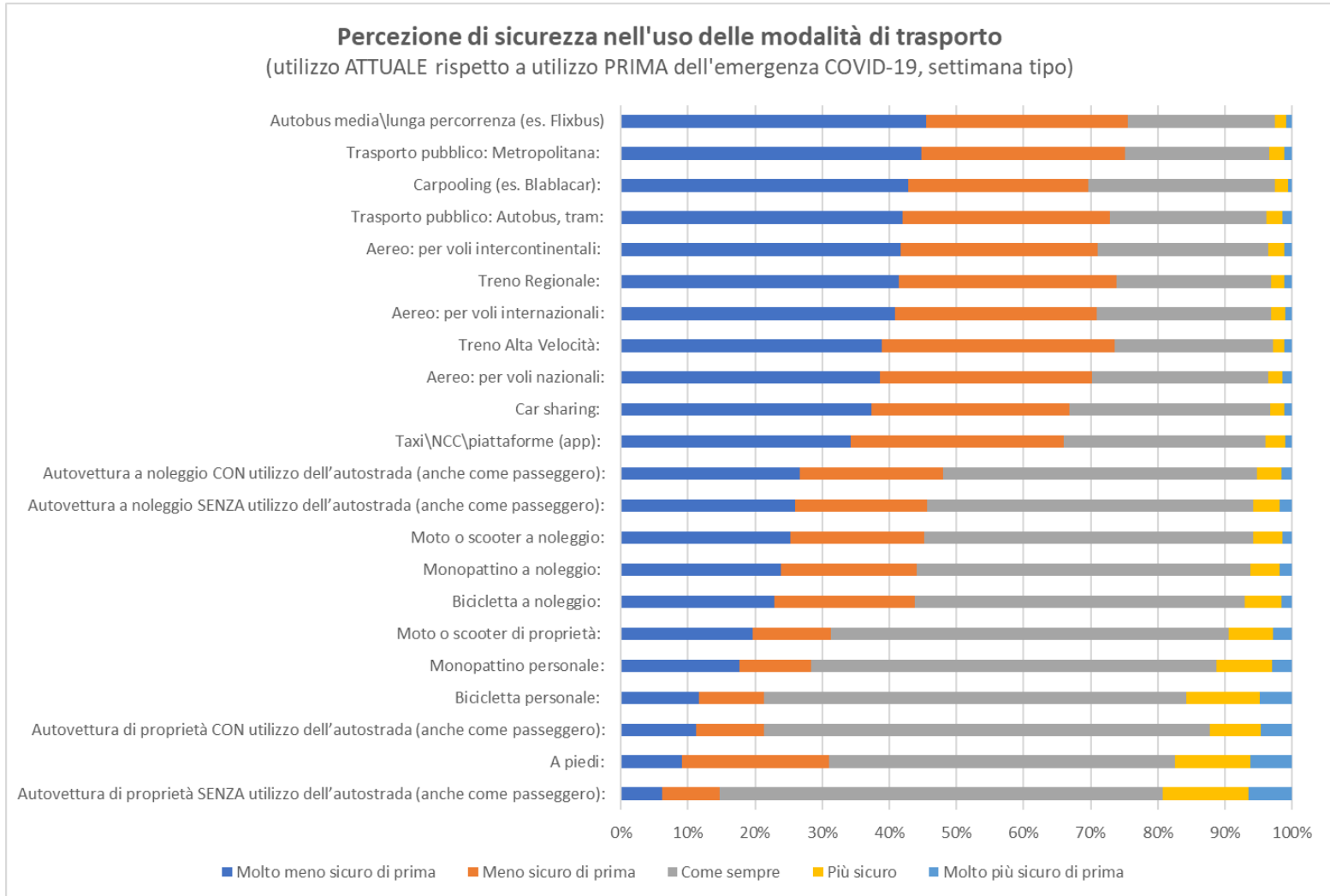
Gli obiettivi sono stati sviluppati in relazione a **tre scenari**

1. «PRE-COVID 19»: fase antecedente al 23 febbraio 2020, data di adozione delle limitazioni alla mobilità e agli spostamenti previste dal Governo con il d.l. 6/2020;
2. «DURANTE-COVID 19»: fase con inizio 4 maggio 2020 fino al momento attuale che corrisponde all'arco temporale di somministrazione delle interviste in esito all'attivazione della c.d. Fase 2 (eliminazione parziale delle restrizioni alla mobilità);
3. «POST-COVID 19»: fase ipotetica di completa ripresa con spostamenti COVID 19-free (in presenza di efficaci terapie e/o del vaccino e in assenza totale di restrizioni alla mobilità).



2. PROPENSIONE AGLI SPOSTAMENTI

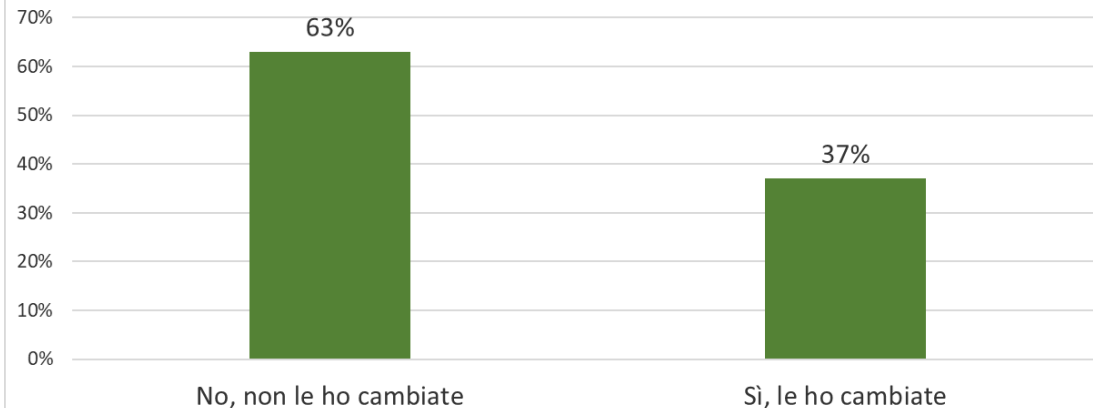
2.1. PERCEZIONE DI SICUREZZA DEI MEZZI DI TRASPORTO NELLO SCENARIO DURANTE-COVID 19



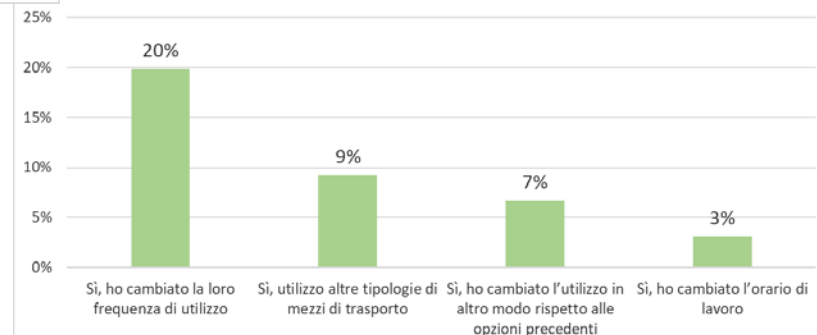
2.2. PROPENSIONE AGLI SPOSTAMENTI: CONFRONTO SCENARI

Dal confronto **tra lo scenario DURANTE e quello PRE-COVID 19**, il **63% degli intervistati** dichiara di **non aver cambiato** le proprie abitudini di mobilità:

Cambiamento nelle abitudini di mobilità
(ATTUALE vs. PRIMA dell'emergenza COVID-19)



Focus su "chi ha cambiato" i propri spostamenti *
(DOPO vs. PRIMA dell'emergenza COVID-19)



* Nota: La domanda prevedeva la possibilità per il singolo intervistato di fornire una risposta multipla in caso di risposta affermativa al quesito; pertanto la somma delle percentuali è maggiore di 100% in quanto il numero di risposte non è pari al numero di intervistati.

2.3. PROPENSIONE AGLI SPOSTAMENTI: CONFRONTO SCENARI

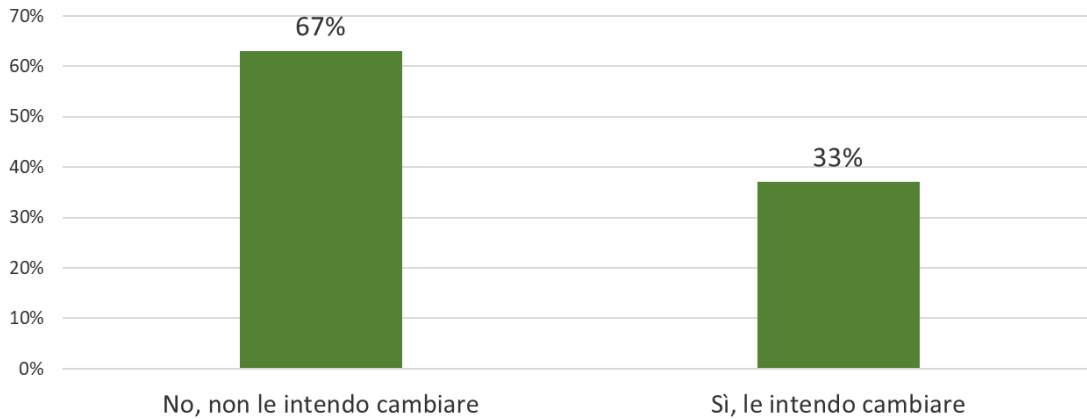
Con particolare riferimento a chi ha dichiarato di **aver cambiato** i propri comportamenti di mobilità (37% degli intervistati), dal confronto **tra lo scenario DURANTE e quello PRE-COVID 19**, i dati mostrano una **generale contrazione degli spostamenti** per differenti tipologie di frequenze di utilizzo (abituale, ½ volte a settimana e saltuariamente) e per tutte le modalità di trasporto, ad eccezione della **mobilità sostenibile** (ad es. spostamento a piedi, bicicletta, monopattino e *scooter* a noleggio/*sharing*) e dell'**autovettura**:



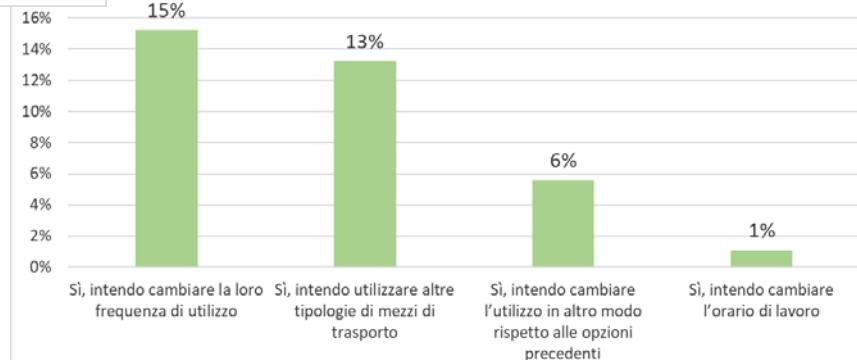
2.4. PROPENSIONE AGLI SPOSTAMENTI: CONFRONTO SCENARI

Dal confronto tra lo scenario **POST** e quello **PRE-COVID 19**, il **67% degli intervistati** dichiara di **non voler cambiare** le proprie abitudini di mobilità:

Cambiamento nelle abitudini di mobilità
(DOPO vs. PRIMA dell'emergenza COVID-19)



Focus su "chi dichiara di cambiare" i propri spostamenti *
(DOPO vs. PRIMA dell'emergenza COVID-19)



* Nota: La domanda prevedeva la possibilità per il singolo intervistato di fornire una risposta multipla in caso di risposta affermativa al quesito; pertanto la somma delle percentuali è maggiore di 100% in quanto il numero di risposte non è pari al numero di intervistati.

2.5. PROPENSIONE AGLI SPOSTAMENTI: CONFRONTO SCENARI

Con particolare riferimento a chi ha dichiarato di **aver cambiato** i propri comportamenti di mobilità (33% degli intervistati), dal confronto **tra lo scenario POST e quello PRE-COVID 19**, i dati mostrano:

- un **generale aumento della frequenza di spostamento** più marcata per:
 - ✓ un utilizzo abituale dei mezzi: bicicletta personale (+92%), moto/*scooter* di proprietà (+64%), autovettura a noleggio e di proprietà con utilizzo dell'autostrada (+60% e +55%, rispettivamente);
 - ✓ un utilizzo di ½ volte a settimana dei mezzi: car sharing (+300%), taxi/NCC/piattaforma tecnologica (+250%), moto/*scooter* a noleggio (+250%), treno alta velocità (+117%), voli internazionali (+100%), monopattino personale (+100%), autovettura di proprietà con utilizzo dell'autostrada (+31%), trasporto pubblico con autobus/tram e metropolitana (+23% e +24%, rispettivamente), treno regionale (+17%);
- una **diminuzione della frequenza di spostamento** per:
 - ✓ un utilizzo abituale dei mezzi: moto/*scooter* a noleggio (-100%), autobus media-lunga percorrenza (-50%), treno regionale (-29%), trasporto pubblico con autobus/tram e metropolitana (-6% e -7%, rispettivamente),
 - ✓ un utilizzo di ½ volte a settimana dei mezzi: voli nazionali (-50%), autovettura di proprietà senza utilizzo dell'autostrada (-11), spostamento a piedi (-3%).

2.5. PROPENSIONE AGLI SPOSTAMENTI: CONFRONTO SCENARI

Indipendentemente dall'intensità d'uso dei mezzi di trasporto, sia per lo scenario PRE che per quello POST-COVID 19, l'utilizzo dell'autovettura privata e lo spostamento a piedi sono le **opzioni modali utilizzate dalla maggior parte degli intervistati**, segue la bicicletta che soprattutto nello scenario POST-COVID 19 guadagna una posizione, precedendo il trasporto pubblico con autobus/tram.

Per entrambi gli scenari DURANTE e POST-COVID 19, i dati mostrano un **effetto di cambio modale**, più marcato nello scenario **POST-COVID**.

2.6. PROPENSIONE AGLI SPOSTAMENTI: SPOSTAMENTI PER ATTIVITÀ PERSONALI RISPETTO A PRE-COVID 19

Con riguardo agli intervistati che hanno dichiarato di aver cambiato i propri comportamenti di mobilità nello scenario **DURANTE-COVID 19**, il **97% dichiara** di aver **limitato** i propri **spostamenti per attività personali** (*leisure* e svago).

Con riguardo agli intervistati che hanno dichiarato di voler cambiare i propri comportamenti di mobilità nello scenario **POST-COVID 19**, il **51% dichiara** di voler **limitare** i propri **spostamenti per attività personali** (*leisure* e svago).

2.7. PROPENSIONE AGLI SPOSTAMENTI: MOTIVAZIONI E ACCORGIMENTI

Le principali **motivazioni di cambiamento** dei comportamenti di mobilità degli intervistati sono riconducibili, per entrambi gli scenari DURANTE e POST-COVID 19, alla percezione di insicurezza nell'utilizzo dei mezzi di trasporto e al rischio legato al COVID-19 per la propria salute e per quella dei familiari.

Gli **accorgimenti** adottati dagli intervistati che hanno modificato i propri comportamenti di mobilità sono riconducibili principalmente all'utilizzo di dispositivi di protezione (ad esempio, guanti, mascherine, visiere ecc.), al distanziamento fisico da altre persone, alla riduzione del numero di spostamenti e alla pulizia dell'ambiente di viaggio del mezzo di trasporto.

3. AZIONI E INFORMAZIONI

3.1. INFORMAZIONI ED AZIONI A FAVORE DELLA RIPRESA DELLA MOBILITÀ

Per entrambi gli scenari DURANTE e POST-COVID 19, l'azione preferita dagli intervistati per promuovere l'utilizzo dei mezzi di trasporto è la **presenza di un addetto che assicura il distanziamento tra passeggeri** sia a bordo, sia nelle aree di accesso, quali a titolo esemplificativo fermate, banchine, sottopassaggi, navette ecc..



Mentre nello scenario DURANTE-COVID 19 gli intervistati hanno indicato una forte preferenza anche per la **presenza di segnaletica per delimitare i percorsi** di entrata/uscita dagli *hub* trasportistici e per la ricezione di **informazioni sull'affollamento dei mezzi di trasporto**, nello scenario POST-COVID 19, in aggiunta a confermare la rilevanza delle informazioni sull'affollamento, i dati mostrano un'apprezzabile preferenza per la **riduzione del 10% del prezzo del biglietto o costo del viaggio** (ritenuta più importante per l'utilizzo del trasporto pubblico con autobus, del trasporto ferroviario e per l'autovettura privata e meno rilevante per la metropolitana, dell'aereo e modalità condivise/*sharing*).



3.2. FOCUS AZIONE «PRESENZA DI UN ADDETTO CHE ASSICURA DISTANZIAMENTO TRA PASSEGGERI» (SCENARIO POST-COVID 19)

| | | | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|-----------|
| Genere: | Donna | Uomo | | | |
| Non favorirebbe l'uso | 28% | 28% | | | |
| Favorirebbe l'uso | 72% | 72% | | | |
| Età: | 18-44 anni | 45-64 anni | oltre 65 anni | | |
| Non favorirebbe l'uso | 27% | 32% | 26% | | |
| Favorirebbe l'uso | 73% | 68% | 74% | | |
| Istruzione: | Alta | Bassa | | | |
| Non favorirebbe l'uso | 27% | 30% | | | |
| Favorirebbe l'uso | 73% | 70% | | | |
| Reddito annuale netto del nucleo familiare: | Fino a 15.000 euro | 15.000 - 30.000 euro | 30.001 - 60.000 euro | Oltre 60.000 euro | Rifiuta |
| Non favorirebbe l'uso | 30% | 28% | 23% | 26% | 32% |
| Favorirebbe l'uso | 70% | 72% | 77% | 74% | 68% |
| Occupazione lavorativa prima dell'emergenza COVID-19 (prime 5 del campione)*: | Impiegata/o | Pensionata/o | Casalinga/o | Temporaneamente senza occupazione | Operaia/o |
| Non favorirebbe l'uso | 28% | 23% | 32% | 29% | 34% |
| Favorirebbe l'uso | 72% | 77% | 68% | 71% | 66% |
| Area geografica: | Nord ovest | Nord est | Centro | Sud e Isole | |
| Non favorirebbe l'uso | 29% | 26% | 33% | 26% | |
| Favorirebbe l'uso | 71% | 74% | 67% | 74% | |
| Popolazione residente: | fino a 30.000 | 30.001-100.000 | oltre 100.001 | | |
| Non favorirebbe l'uso | 31% | 31% | 20% | | |
| Favorirebbe l'uso | 69% | 69% | 80% | | |
| Tipologia di comune di residenza: | Capoluogo | Non capoluogo | | | |
| Non favorirebbe l'uso | 24% | 31% | | | |
| Favorirebbe l'uso | 76% | 69% | | | |

Nota: esempio di lettura – Fatto 100% il numero di intervistati “donna”, il 28% dichiara che l'azione “Presenza di un addetto [...]” NON favorisce l'utilizzo dei mezzi di trasporto, mentre il restante 72% dichiara che ne favorirebbe l'utilizzo.

3.3. FOCUS AZIONE «RICEZIONE DI INFORMAZIONI SULL’AFFOLLAMENTO DEI MEZZI DI TRASPORTO» (SCENARIO POST-COVID 19)

| | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|-----------|
| Genere: | Donna | Uomo | | | |
| Non favorirebbe l'uso | 31% | 28% | | | |
| Favorirebbe l'uso | 69% | 72% | | | |
| Età: | 18-44 anni | 45-64 anni | oltre 65 anni | | |
| Non favorirebbe l'uso | 28% | 33% | 26% | | |
| Favorirebbe l'uso | 72% | 67% | 74% | | |
| Istruzione: | Alta | Bassa | | | |
| Non favorirebbe l'uso | 27% | 32% | | | |
| Favorirebbe l'uso | 73% | 68% | | | |
| Reddito annuale netto del nucleo familiare: | Fino a 15.000 euro | 15.000 - 30.000 euro | 30.001 - 60.000 euro | Oltre 60.000 euro | Rifiuta |
| Non favorirebbe l'uso | 32% | 28% | 25% | 29% | 32% |
| Favorirebbe l'uso | 68% | 72% | 75% | 71% | 68% |
| Occupazione lavorativa prima dell'emergenza COVID-19 (prime 5 del campione) *: | Impiegata/o | Pensionata/o | Casalanga/o | Temporaneamente senza occupazione | Operaia/o |
| Non favorirebbe l'uso | 27% | 25% | 36% | 35% | 31% |
| Favorirebbe l'uso | 73% | 75% | 64% | 65% | 69% |
| Area geografica: | Nord ovest | Nord est | Centro | Sud e Isole | |
| Non favorirebbe l'uso | 29% | 27% | 35% | 28% | |
| Favorirebbe l'uso | 71% | 73% | 65% | 72% | |
| Popolazione residente: | fino a 30.000 | 30.001-100.000 | oltre 100.001 | | |
| Non favorirebbe l'uso | 32% | 31% | 22% | | |
| Favorirebbe l'uso | 68% | 69% | 78% | | |
| Tipologia di comune di residenza: | Capoluogo | Non capoluogo | | | |
| Non favorirebbe l'uso | 25% | 31% | | | |
| Favorirebbe l'uso | 75% | 69% | | | |

Nota: esempio di lettura – Fatto 100% il numero di intervistati “donna”, il 31% dichiara che l’azione “Ricezione di informazioni [...]” NON favorisce l’utilizzo dei mezzi di trasporto, mentre il restante 69% dichiara che ne favorirebbe l’utilizzo.

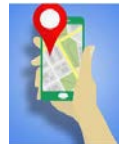
3.4. FOCUS AZIONE «RIDUZIONE DEL 10% DEL PREZZO DEL BIGLIETTO O COSTO DEL VIAGGIO» (SCENARIO POST-COVID 19)

| | | | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------|
| Genere: | Donna | Uomo | | | |
| Non favorirebbe l'uso | 32% | 27% | | | |
| Favorirebbe l'uso | 68% | 73% | | | |
| Età: | 18-44 anni | 45-64 anni | oltre 65 anni | | |
| Non favorirebbe l'uso | 28% | 33% | 27% | | |
| Favorirebbe l'uso | 72% | 67% | 73% | | |
| Istruzione: | Alta | Bassa | | | |
| Non favorirebbe l'uso | 28% | 31% | | | |
| Favorirebbe l'uso | 72% | 69% | | | |
| Reddito annuale netto del nucleo familiare: | Fino a 15.000 euro | 15.000 - 30.000 euro | 30.001 - 60.000 euro | Oltre 60.000 euro | Rifiuta |
| Non favorirebbe l'uso | 28% | 29% | 30% | 29% | 32% |
| Favorirebbe l'uso | 72% | 71% | 70% | 71% | 68% |
| Occupazione lavorativa prima dell'emergenza COVID-19 (prime 5 del campione)*: | Impiegata/o | Pensionata/o | Casalinga/o | Temporaneamente senza occupazione | Operaia, |
| Non favorirebbe l'uso | 28% | 25% | 44% | 26% | 34% |
| Favorirebbe l'uso | 72% | 75% | 56% | 74% | 66% |
| Area geografica: | Nord ovest | Nord est | Centro | Sud e Isole | |
| Non favorirebbe l'uso | 34% | 28% | 32% | 28% | |
| Favorirebbe l'uso | 69% | 72% | 68% | 72% | |
| Popolazione residente: | fino a 30.000 | 30.001-100.000 | oltre 100.001 | | |
| Non favorirebbe l'uso | 33% | 28% | 23% | | |
| Favorirebbe l'uso | 67% | 72% | 77% | | |
| Tipologia di comune di residenza: | Capoluogo | Non capoluogo | | | |
| Non favorirebbe l'uso | 24% | 32% | | | |
| Favorirebbe l'uso | 76% | 68% | | | |

Nota: esempio di lettura – Fatto 100% il numero di intervistati “donna”, il 32% dichiara che l’azione “Riduzione del 10% [...]” NON favorisce l’utilizzo dei mezzi di trasporto, mentre il restante 68% dichiara che ne favorirebbe l’utilizzo.

3.5. INFORMAZIONI A FAVORE DELLA RIPRESA DELLA MOBILITÀ

In relazione allo scenario DURANTE-COVID 19, il **58% degli intervistati** dichiara che la **ricezione in tempo reale di informazioni** riguardanti i mezzi di trasporto disponibili (ad esempio, livello di affollamento all'interno dei mezzi e alle fermate, garanzia del rispetto del distanziamento tra passeggeri, tempi di percorrenza certi sia in partenza che a destinazione) lo incentiverebbe all'utilizzo dei mezzi di trasporto, confermando l'utilità dell'informativa in parola a **supporto delle proprie scelte di mobilità.**



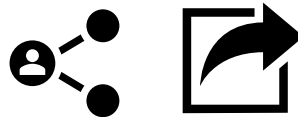
3.6. DISPONIBILITÀ A CONDIVIDERE I PROPRI DATI DI MOBILITÀ E SALUTE

Il **59% degli intervistati** dichiara di essere **disponibile a condividere informazioni** sugli spostamenti, sul suo stato di salute e su quello di soggetti contagiati (o ad alto rischio) con i quali si è relazionato, al fine di salvaguardare la sua salute e quella di tutti i cittadini.

Un **30% degli intervistati** dichiara di **non voler rispondere** al momento, evidenziando la necessità di più approfondite riflessioni.

Il restante **11% degli intervistati** manifesta una netta **indisponibilità** a condividere i dati in parola.

Da un approfondimento delle motivazioni fornite dagli intervistati «incerti» o contrari a condividere i dati, il 25% dichiara la mancanza di fiducia nella modalità di utilizzo dei dati personali che lascia pertanto spazio a possibili interventi informativi finalizzati ad accrescerne la fiducia.



4. ASPETTI METODOLOGICI E CAMPIONE

4.1. NOTA METODOLOGICA

I dati presentati derivano da un'indagine su un **campione rappresentativo** della popolazione residente sul territorio italiano.

I dati relativi alla mobilità **prima, durante e dopo l'emergenza COVID-19** si riferiscono a una «settimana tipo» e comprendono una ampia lista di modalità di trasporto.

Il **campione** è rappresentativo della popolazione in termini di genere, età, istruzione e area geografica e consta di 1.000 interviste.

Il **questionario** è stato somministrato dalla società Doxa, dal 19 al 23 maggio, mediante la tecnica *computer-assisted web interviewing* (CAWI).

4.2. DESCRIZIONE DEL CAMPIONE

| Genere | | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|
| Donna | | Uomo | | |
| 52% | | 48% | | |
| Età | | | | |
| 18-44 anni | 45-64 anni | | oltre 65 anni | |
| 37% | 36% | | 27% | |
| Livello di istruzione raggiunto | | | | |
| Alta | | Bassa | | |
| 53% | | 47% | | |
| Nazionalità (prime 5 del campione) | | | | |
| Italiana | Unione Europea (eccetto ITA) | Paesi europei non Ue | America settentrionale | Africa Sub-Sahariana |
| 91% | 7% | 0,3% | 0,4% | 0,2% |
| Reddito annuale netto del nucleo familiare | | | | |
| Fino a 15.000 euro | 15.000 - 30.000 euro | 30.001 - 60.000 euro | Oltre 60.000 euro | Rifiuta |
| 25% | 40% | 14% | 3% | 17% |
| Occupazione lavorativa prima dell'emergenza COVID-19 (prime 5 del campione) | | | | |
| Impiegata/o | Pensionata\o | Casalinga\o | Temporaneamente senza occupazione | Operaio |
| 21% | 21% | 15% | 13% | 12% |
| Area geografica | | | | |
| Nord ovest | Nord est | Centro | Sud e Isole | |
| 27% | 19% | 20% | 34% | |
| Popolazione residente | | | | |
| fino a 30.000 | 30.001-100.000 | | oltre 100.001 | |
| 55% | 21% | | 24% | |
| Tipologia di comune di residenza | | | | |
| Capoluogo | | Non capoluogo | | |
| 30% | | 70% | | |



4.3. DESCRIZIONE DEL CAMPIONE

In relazione all'**occupazione lavorativa**, il 37% degli intervistati dichiara di continuare la propria attività recandosi al lavoro in linea con quanto effettuato prima dell'emergenza sanitaria, mentre circa il 50% degli intervistati ha dichiarato un cambiamento della propria occupazione:



- continuazione delle attività in modalità *smart working* (per il 13% degli intervistati),
- sospensione temporanea del posto di lavoro a titolo di esempio, cassaintegrazione, ferie obbligate, congedo, disoccupato, ecc. (pari al 23% degli intervistati),
- riduzione della giornata lavorativa (attività svolta da casa) (pari al 6% degli intervistati),
- riduzione della giornata lavorativa (attività svolta recandosi al lavoro) (pari al 8% degli intervistati).

4.4. DESCRIZIONE DEL CAMPIONE

L'86% degli intervistati che utilizzano attualmente lo *smart working* dichiarano di essere **disposti a utilizzarlo anche nello scenario POST-COVID 19** (con una frequenza di $\frac{1}{2}$ volte a settimana per il 50% degli intervistati, e tutti i giorno per il restante 36%).

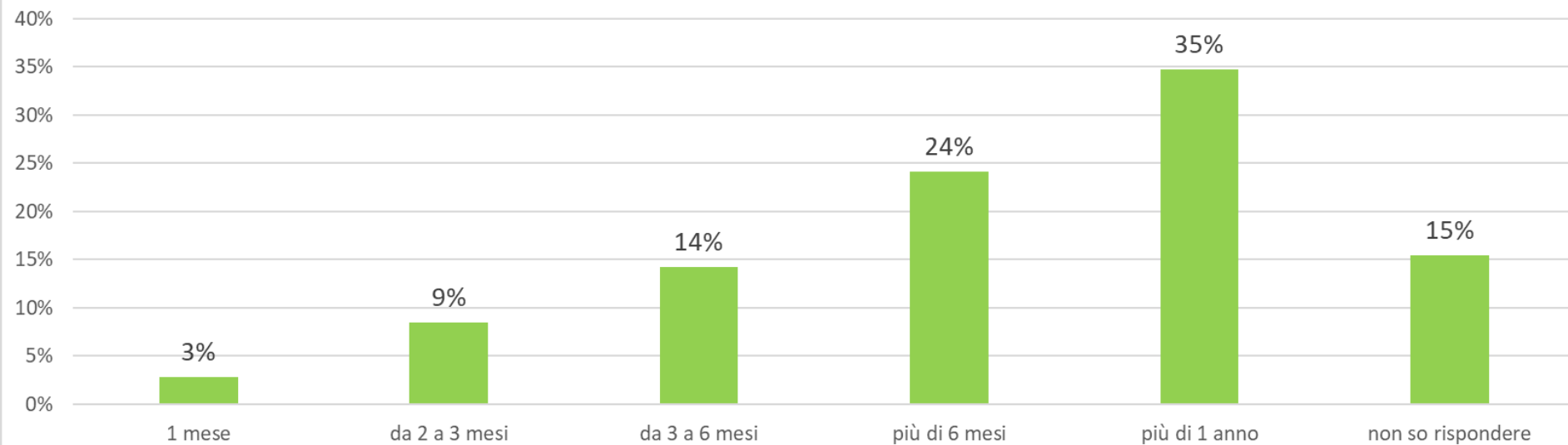


Il 40% degli intervistati che si è recato fisicamente presso il proprio luogo di lavoro si dichiara **disposto a utilizzarlo anche nello scenario POST-COVID 19** (con una frequenza di $\frac{1}{2}$ volte a settimana per il 18% degli intervistati, e tutti i giorno per il restante 22%).

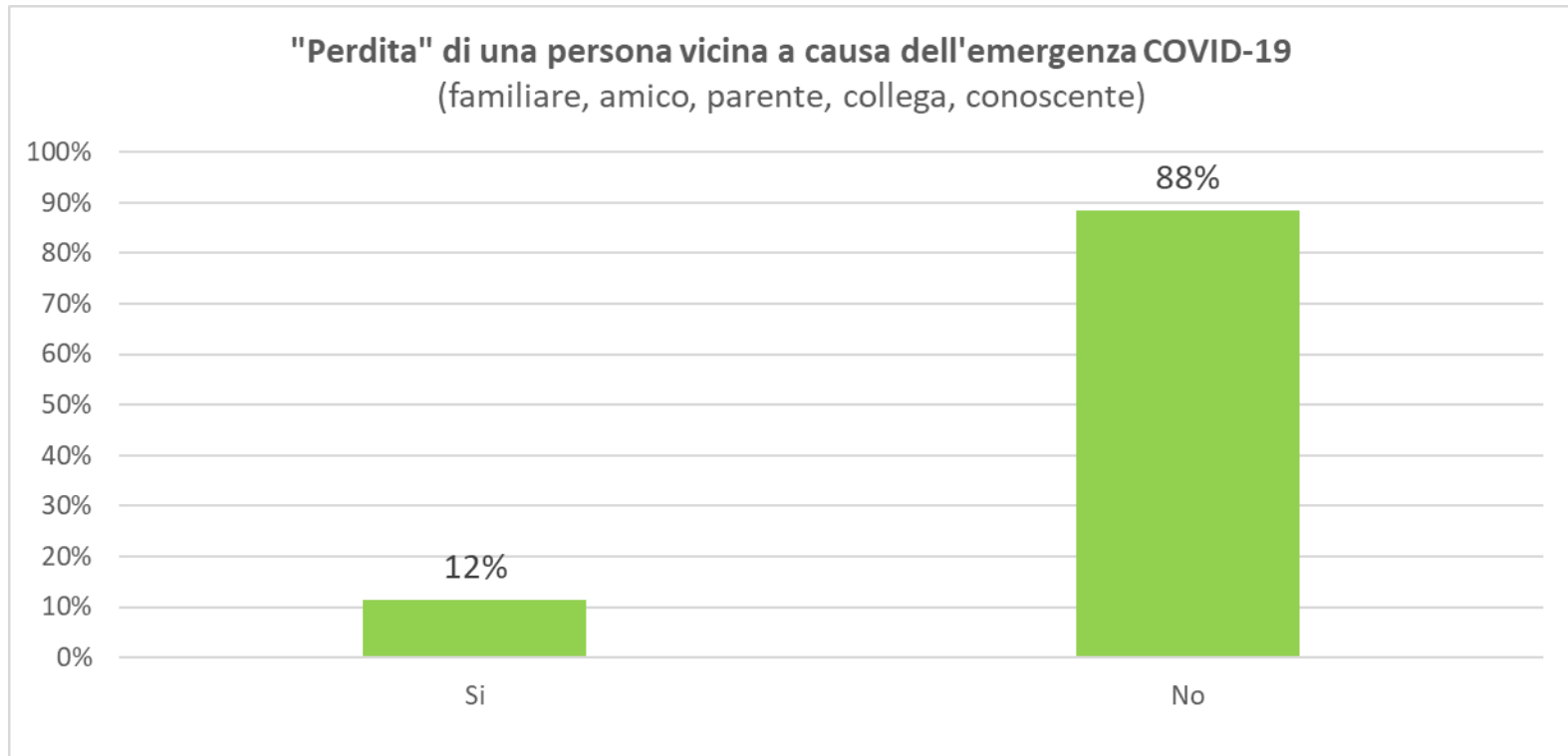
4.5. DURATA PERCEPITA DELL'EMERGENZA COVID-19



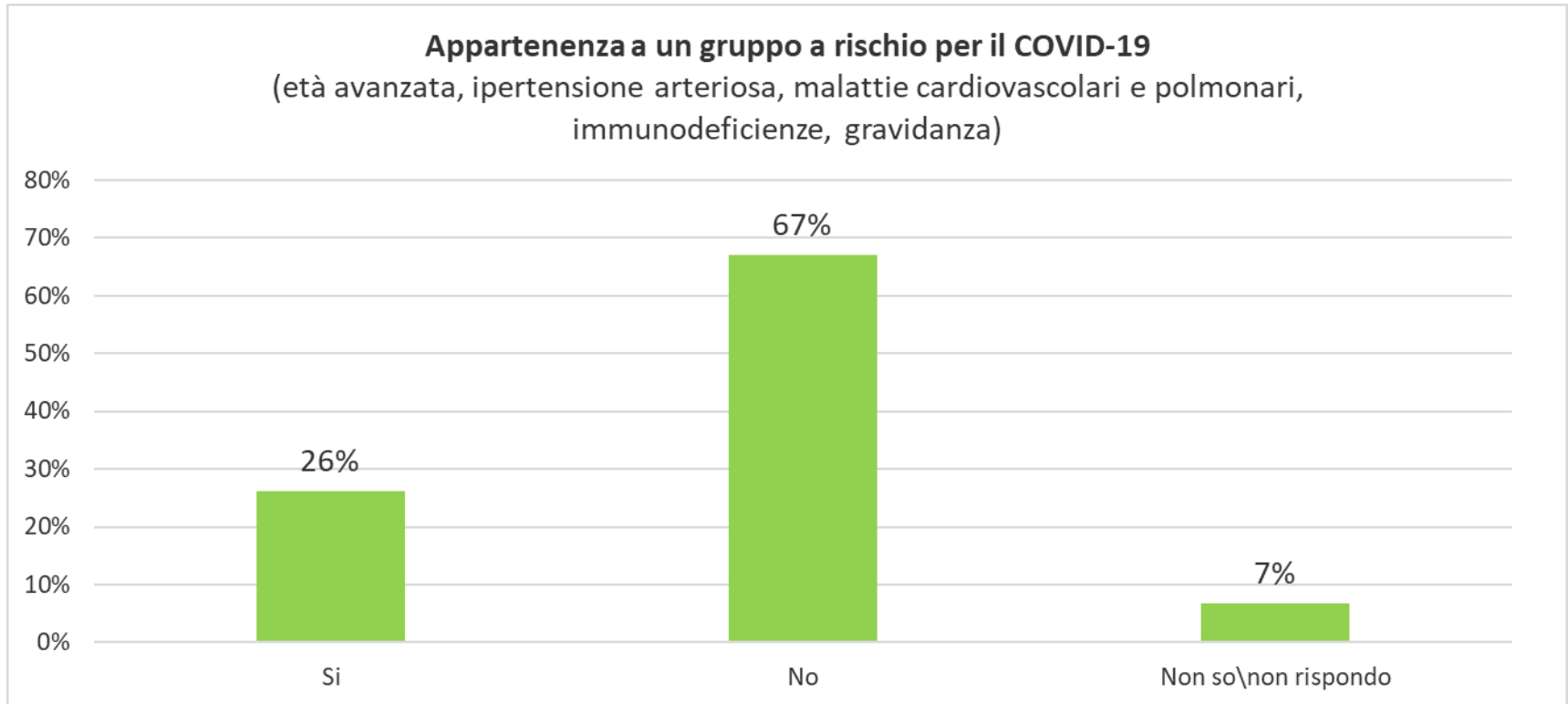
Percezione della durata dell'emergenza COVID-19
(periodo complessivo di convivenza con il virus compreso di eventuali contagi di ritorno)



4.6. INTERVISTATI CHE HANNO SUBÌTO UN EVENTO LUTTUOSO



4.7. APPARTENENZA DEGLI INTERVISTATI A UN GRUPPO A RISCHIO





Via Nizza 230 - 10126 Torino
www.autorita-trasporti.it
