

LA MOBILITÀ AL TEMPO DEL CORONAVIRUS

Indagine sulla mobilità dei soci dell'ACI Roma

Fondazione **Filippo Caracciolo**
Centro Studi



LA MOBILITÀ AL TEMPO DEL CORONAVIRUS

Indagine sulla mobilità dei soci dell'ACI Roma

La Fondazione Filippo Caracciolo-Centro studi dell'Automobile Club d'Italia è un istituto di ricerca indipendente e senza fini di lucro costituito allo scopo di realizzare e promuovere studi e ricerche nei settori dei trasporti, della sicurezza stradale e della mobilità accessibile e sostenibile dal punto di vista energetico e ambientale.

www.fondazionecaracciolo.aci.it

fondazione.caracciolo@aci.it

Ringraziamenti

Questo studio è stato realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo.

Si ringraziano in particolare:

Federica Cossu (responsabile scientifico e autore),

Chiara Ronzoni (elaborazione dati e autore).

Gennaio 2021

© 2021 Fondazione Filippo Caracciolo

ISBN 9788832245080

Sommario

Introduzione	5
1. I DATI COMPLESSIVI	9
1.1. Analisi sociografica del campione intervistato	9
1.2. I dati generali delle scelte di mobilità	11
1.2.1. La mobilità prima del Covid: Gennaio 2020	12
1.2.2. La mobilità post Covid: Maggio 2021	13
1.2.3. La mobilità ideale	15
1.3. La mobilità nei tre scenari a confronto	16
1.4. L'automobile: intenzioni d'acquisto	16
1.5. L'esperienza dello smart working durante il lockdown	17
1.6. Le tecnologie di comunicazione digitale	19
2. Occupati studenti e studenti lavoratori	21
2.1. La mobilità prima del Covid: Gennaio 2020	21
2.2. La mobilità post Covid: Maggio 2021	23
2.3. La mobilità ideale	24
2.4. L'automobile: intenzioni d'acquisto	26
2.5. L'esperienza dello smart working durante il lockdown	27
2.6. Le tecnologie di comunicazione digitale	28
2.7. La mobilità nei tre scenari a confronto	29
3. Pensionati, casalinghe, disoccupati e in cerca di prima occupazione	33
3.1. La mobilità prima del Covid: Gennaio 2020	33
3.2. La mobilità post Covid: Maggio 2021	35
3.3. La mobilità ideale	36
3.4. L'automobile: intenzioni d'acquisto	37
3.5. Le tecnologie di comunicazione digitale	38
3.6. La mobilità nei tre scenari a confronto	39
4. Disoccupati a causa del Covid-19 e Altro	41
4.1. La mobilità prima del Covid: Gennaio 2020	41
4.2. La mobilità post Covid: Maggio 2021	42
4.3. La mobilità ideale	44
4.4. L'automobile: intenzioni d'acquisto	45
4.5. L'esperienza dello smart working durante il lockdown per la categoria "Altro"	46
4.6. Le tecnologie di comunicazione digitale	47
4.7. La mobilità nei tre scenari a confronto	48
5. RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DEI RISULTATI IN SINTESI	51

5.1. La mobilità nei tre scenari a confronto.....	51
5.2. Scelte modali di spostamento nei tre scenari: confronto fra le categorie occupazionali intervistate	53
5.3. Le intenzioni d'acquisto di un'auto entro il 2021	56
5.4. L'esperienza dello smart working nella fase di lockdown.....	57
Questionario	59
Indice Tabelle.....	65
Indice Figure	67

Introduzione

“Nulla sarà più come prima”. Sin dai primi mesi del 2020 questa era una delle frasi più ricorrenti nella testa e nelle parole dei tanti commentatori chiamati a valutare gli effetti della crisi pandemica. Una crisi che, in modo particolare nelle prime settimane, ha effettivamente tracciato un solco profondo nelle abitudini di vita degli italiani e che ancora oggi lascia aperti molti quesiti sul futuro che ci aspetta, una crisi che tuttavia ha reso forse ancora più viva l’idea di uno sviluppo sostenibile delle città e dei loro sistemi di trasporto.

Nel solco della sua attività istituzionale, la Fondazione Caracciolo dell’ACI, di fronte ad un evento così rilevante, ha ritenuto opportuno interrogarsi sull’impatto che l’esperienza pandemica, ancora in atto, avrà sulle abitudini di spostamento degli italiani quando l’onda di questo drammatico tsunami si sarà ritirata. Si erano create molte attese a questo riguardo – dovute alle temporanee limitazioni della capacità dei mezzi di trasporto e alla paura del contagio, anche per gli utenti della *sharing mobility* –, ad esempio, quella di un possibile maggiore utilizzo dell’auto privata, anche da parte degli utenti abituali del TPL, o della bicicletta e del monopattino (modalità, queste ultime, fortemente promosse dal Governo nazionale e locale negli ultimi anni).

Per queste ragioni, tra le attività di ricerca messe in atto dalla Fondazione, si è ritenuto utile e interessante promuovere, in collaborazione con l’Automobile Club di Roma, un’indagine rivolta ai soci dell’ACI Roma, i quali rappresentano una popolazione territorialmente concentrata di grandi dimensioni, ovvero una platea di oltre 64.000 iscritti¹. A tal fine, è stato approntato un questionario che è stato somministrato per via telematica nei mesi di aprile, maggio e luglio 2020. Hanno risposto, compilando interamente il questionario, circa 1.200 soci; un campione che, anche raffrontato con diverse ricerche effettuate su scala territoriale più ampia, ad esempio nazionale, ha una consistenza notevole in relazione alla popolazione da cui è tratto.

Per poter analizzare le diverse scelte di mobilità dei soci ACI, il questionario ha previsto un set di domande tese ad indagare il tipo di mezzo di trasporto più frequentemente utilizzato in tre diversi ambiti temporali: prima del diffondersi della pandemia (gennaio 2020), in un possibile periodo post-pandemico (maggio 2021) e, infine, in un ipotetico mondo ideale.

Come il lettore potrà osservare nel Rapporto d’indagine, approfondendo quanto in queste poche righe viene solo accennato, si vedrà come i soci dell’ACI Roma non sembrino, almeno nelle intenzioni dichiarate, prevedere per il futuro grandi cambiamenti nelle proprie scelte modali di spostamento. I rispondenti, infatti, hanno mostrato anche per il futuro un orientamento all’uso dei mezzi di trasporto molto simile a quello dichiarato per il periodo precedente il diffondersi del Coronavirus; un orientamento teso soprattutto all’uso dell’auto privata (circa l’82% dei casi negli scenari pre e post-Covid), che sembra ridursi solo in un futuro mondo considerato “ideale”, in cui la percentuale di preferenza per l’auto privata si riduce al 59%.

Questi risultati possono essere interpretati come una mancanza di fiducia degli utenti della mobilità (o almeno del campione dei soci dell’ACI Roma) in una rapida trasformazione, ormai da tutti auspicata, del sistema dei trasporti verso un modello più in sintonia con l’ambiente e la salute dell’uomo; una trasformazione complessiva dell’ambiente urbano in un ambiente *smart*,

¹ Persone fisiche.

delle città in *smart cities*. Una trasformazione che necessita di tempi più lunghi di quelli che molti potrebbero immaginarsi, perché, sebbene in questo caso si tratti solo di risposte a domande, quindi non di comportamenti reali, queste risposte indicano una tendenza “conservatrice”, che mostra una permanenza dell’uso dell’auto a discapito di altri mezzi, scelta che, però – come si può dedurre dalle risposte relative alle scelte modali di spostamento ideale –, può dipendere molto dall’offerta alternativa che una città, come Roma, potrebbe dare ai propri cittadini. Questa offerta appare oggi in leggera trasformazione, ad esempio, in termini di diffusione di biciclette elettriche, di disponibilità di monopattini elettrici e di tutte le modalità condivise (*carsharing, scootersharing, bikesharing etc.*), ma è una proposta sfruttata soprattutto da una fascia limitata della popolazione. Ovviamente, si deve precisare qui che il campione di rispondenti, persone iscritte all’Automobile Club di Roma (quindi possessori di almeno un’auto o una moto), non è particolarmente giovane, ma costituito per lo più da adulti lavoratori (53%) e da pensionati (34%). La particolare caratterizzazione del campione può avere ovviamente un’influenza su alcune risposte date, legata ad una predominanza dell’uso dell’auto e a un minor interesse per il trasporto pubblico locale, che viene probabilmente usato con maggiore frequenza da fasce di reddito più basse, le quali in parte sono sfuggite al campione.

Come anticipato, però, tutto sembra cambiare quando ci si sposta verso le risposte alla domanda che riguarda un ideale della mobilità per un futuro ancora immaginario. In questo scenario – in cui tutto è possibile, perché l’offerta di mezzi ed infrastrutture è adeguata ai desideri e alle necessità degli utenti di una grande città (uno scenario che appare oggi agli intervistati lontano dall’essere realizzabile nell’immediato) – la maggior parte dei rispondenti si lancia nella descrizione della loro mobilità come molto più orientata a mezzi alternativi all’auto o ad auto considerate meno inquinanti, e quindi verso un modello di *smart city* nettamente differente da quello presente nella realtà dei fatti. Queste risposte ci lasciano pensare che gli stessi rispondenti siano in qualche modo consapevoli del divario che esiste tra le possibilità della mobilità offerte dalla città di Roma e quelle che invece rappresenterebbero una meta ideale, auto-condizionando così il loro comportamento concreto, che continua a mantenersi, in un certo senso, “conservatore”.

Un altro aspetto di interesse, che si è voluto indagare, è relativo al mercato dell’auto e alle intenzioni di acquisto dei soci dell’ACI Roma. Un settore che, condizionato in parte dal *lockdown* e in parte dal conseguente accentuarsi della recessione economica e dal sentimento di incertezza che attanaglia le famiglie, sta vivendo una fase di profonda crisi, con inevitabili ricadute negative in termini economici per l’industria dell’*automotive* e, conseguentemente, per le famiglie e per lo Stato. E, aspetto ancora più importante, osserviamo anche gravi ripercussioni sulla sostenibilità della mobilità dovute al rallentamento dell’auspicato svecchiamento del parco auto privato italiano, fonte di maggiore inquinamento e di incidentalità stradale. Quella che stiamo vivendo è dunque una condizione che rischia di accentuare le disuguaglianze presenti nella società, in cui chi ha maggiore disponibilità economica può avere accesso a una mobilità più confortevole, sicura e pulita, mentre una fascia sempre più ampia di cittadini viene esclusa da tali opportunità, con ricadute sull’intera collettività. Nel precisare che la raccolta dei dati è avvenuta prima della campagna di incentivi per l’acquisto dell’auto promossa dal Governo a partire dal 1 agosto 2020, le risposte sulle intenzioni d’acquisto hanno confermato la recessione già sopra ricordata: l’83% dei rispondenti dichiara infatti che non comprerà un’auto nel 2021.

La pandemia e il forzoso *lockdown*, necessari per la limitazione della diffusione del virus, hanno obbligato molti lavoratori a confrontarsi con una modalità di lavoro in Italia allora ancora non particolarmente diffusa, il cosiddetto *smart working*. Una organizzazione del lavoro più agile che prevede la possibilità, in questo caso obbligata, di svolgere le proprie attività lavorative totalmente o in parte da casa, con importanti riflessi sulla mobilità e, in particolare, sugli spostamenti quotidiani casa-lavoro. L'indagine ha previsto dunque anche un *set* di domande per capire che giudizio davano i soci ACI sull'esperienza appena vissuta. Dall'analisi delle risposte emerge una propensione di favore degli intervistati nei confronti dello *smart working*. Una propensione che, se supportata in futuro dal consolidarsi in forma strutturale di questa modalità di lavoro e se accompagnata da un adeguamento delle infrastrutture digitali necessarie allo svolgimento delle attività a distanza, potrebbe condurre ad una diffusione su larga scala di questo sistema, ad esempio nella pubblica amministrazione, che in una città come Roma rappresenta una parte consistente delle attività lavorative, incidendo in maniera importante sul panorama della mobilità urbana, con un impatto positivo sull'ambiente e la sicurezza.

Per concludere, data la situazione nazionale attuale di rallentamento economico e di timore per il futuro, è verosimile che se una maggiore attenzione per l'ambiente potrà essere perseguita anche grazie all'innovazione tecnologica nel settore *automotive*, uno dei fattori più interessanti per quel che riguarda il futuro della mobilità sostenibile, in una situazione di rallentamento nello sviluppo, possa invece essere dato dalla compresenza di due fattori che sono forse più esterni al progresso tecnologico dell'auto, su cui la Fondazione ha già sviluppato numerosi approfondimenti in questi anni. Questi due fattori sono legati alla diffusione potenziale dello *smart working* e alla digitalizzazione dei rapporti sociali e lavorativi, oltre che a una seria progettazione di una città intelligente. Tali aspetti sono strettamente interconnessi, poiché la diffusione dello *smart working* o del lavoro a distanza mediato tecnologicamente, così come degli acquisti on-line (per la gestione familiare o per il tempo libero), è collegata a una rimodulazione del sistema complessivo dei trasporti in ambito urbano, ad esempio con l'integrazione dei trasporti pubblici a chiamata, attraverso il monitoraggio e la gestione digitalizzata della domanda e la messa a sistema di tutte le opzioni di mobilità che la città, e non solo, può mettere a disposizione (integrazione multimodale). È probabile che tutto questo possa a sua volta avere un impatto positivo sull'ambiente e sulla sicurezza, perché potrà ridurre l'uso massivo dell'auto e dell'occupazione dello spazio urbano (parcheggi), lasciando campo libero in sicurezza ad altre modalità di spostamento. Questa trasformazione rappresenterebbe una rivoluzione che permetterebbe di realizzare una cosa molto difficile per una grande città come Roma, cioè la diffusione di una cultura della mobilità urbana "alternativa" e tesa all'uso delle forme di TPL più verde, oltre che della bicicletta e di altre forme di micromobilità sicura, in un sistema complessivo di mobilità intelligente.

Giuseppina Fusco

Presidente Fondazione Filippo Caracciolo

1. I DATI COMPLESSIVI

1.1. Analisi sociografica del campione intervistato

Il questionario che è alla base dei risultati del presente rapporto è stato somministrato nei mesi di aprile, maggio e luglio 2020. Il campione, composto da 1.213 rispondenti su un totale di 64.541 associati (persone fisiche) è caratterizzato per il 72% da uomini e per quasi il 28% da donne. Valori vicini alla ripartizione della popolazione dei soci considerati (35% donne e 65% uomini).

Genere	Num.	%
Maschile	874	72,1
Femminile	336	27,7
Altro	0	0
N.R.	3	0,2
Totale	1.213	100,0

Oltre il 63% dei rispondenti ha un'età compresa tra i 36 e i 65 anni, mentre quasi il 31% ha un'età uguale o maggiore di 66 anni e solo il 5,6% dichiara di avere meno di 36 anni. Anche in questo caso, le percentuali di risposta per fascia d'età sembrano corrispondere a quelle della popolazione considerata che vede quasi il 52% di iscritti all'Acì Roma dai 30 ai 60 anni, oltre il 35% di over 60 e il 12,7% fino ai 30 anni.

Secondo le categorie qui considerate ai fini di un'analisi degli stili di mobilità, tra i 18 e i 35 anni possono rientrare i giovani adulti studenti, studenti lavoratori e occupati che si muovono quotidianamente tra casa e lavoro o sede di studio; tra i 36 e i 65 anni gli adulti con più probabilità occupati in attività lavorative o casalinghe e disoccupati e, infine, i pensionati dai 66 anni in su.

Fasce d'età	Num.	%
<18	1	0,1
18-35	67	5,5
36-65	769	63,4
≥66	373	30,8
N.R.	3	0,2
Totale	1.213	100,0

La tabella che segue illustra la ripartizione del campione per stato occupazionale. Oltre il 50% dei rispondenti è rappresentato da occupati, il 34% da pensionati, il 2% da casalinghe e l'1,4% da studenti e studenti lavoratori. Solo l'1% dichiara di essere disoccupato già da prima dell'inizio della pandemia da Sars CoV-2, mentre, purtroppo, si rileva un 2,6% di persone che dichiara di aver perso il lavoro a causa del Coronavirus. Si evidenzia un 5% di risposte sullo stato occupazionale "non definito" (voce "Altro"), tra questi, tramite l'analisi di alcune risposte aperte si è potuto dedurre che si tratta per la maggior parte di persone che lavorano: alcuni medici, liberi professionisti e altre tipologie di attività lavorative.

Stato occupazionale	Num.	%
Occupata/o	645	53,2
Pensionata/o	415	34,2
Casalinga/o	26	2,1
Disoccupata/o a causa dell'emergenza coronavirus	31	2,6
Disoccupata/o già prima dell'emergenza	12	1,0
In cerca di prima occupazione	5	0,4
Studentessa/ente	15	1,2
Studentessa/ente lavoratore	2	0,2
Altro non definito	62	5,1
Totale	1.213	100,0

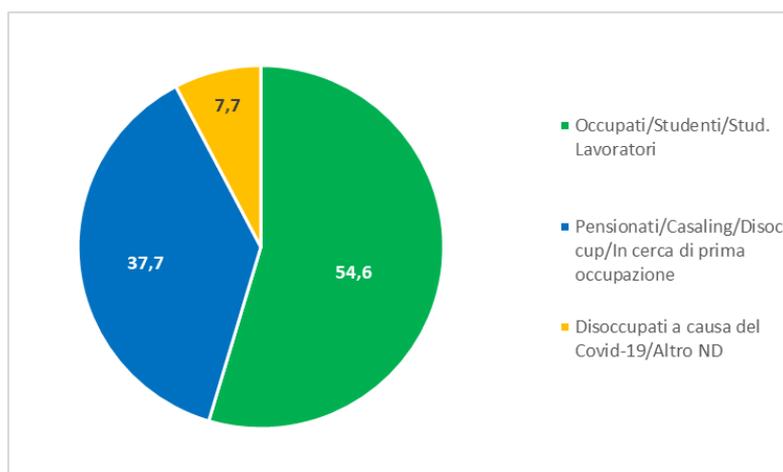
Per quel che riguarda il livello di scolarizzazione del campione, il 42% ha conseguito almeno un diploma superiore e il 31% la laurea magistrale e del vecchio ordinamento. Quasi l'8% dichiara di aver conseguito un Master di II livello e ancora il 7% un dottorato o una specializzazione post laurea. Il campione risulta altamente scolarizzato, con una percentuale solo del 6,7% di rispondenti che hanno dichiarato di avere conseguito fino alla licenza media e/o il diploma di avviamento professionale.

Titolo di studio	%
Dottorato di ricerca e Scuola di specializzazione post lauream	7,1
Master di secondo livello (conseguito dopo la laurea magistrale o di vecchio ordinamento)	7,6
Laurea magistrale e Laurea vecchio ordinamento	31,0
Laurea triennale	5,8
Diploma superiore	41,8
Licenza media inferiore e diploma di avviamento professionale	5,9
Licenza elementare	0,8
Totale	100,0

Il 97,4% dei rispondenti vive nella regione Lazio, di questi il 95% appartiene alla provincia di Roma e il 72% al comune di Roma.

Per poter analizzare le scelte di mobilità delle diverse categorie occupazionali, il campione è stato suddiviso in gruppi sulla base delle più probabili motivazioni degli spostamenti: il primo gruppo "Occupati, studenti e studenti lavoratori" è costituito da tutti i rispondenti che presumibilmente si spostano quotidianamente per recarsi a lavoro o a scuola o all'università; il gruppo dei "Pensionati, casalinghe, disoccupati e in cerca di prima occupazione" ricomprende coloro che, per lo più, non dovrebbero avere obblighi orari e spaziali per i loro spostamenti, motivati soprattutto dalla gestione familiare e dal tempo libero, ovviamente, per chi è disoccupato o in cerca di prima occupazione, dalla ricerca del lavoro. L'ultimo gruppo è costituito dai rispondenti che hanno dichiarato di aver perso il lavoro a causa dell'emergenza Covid e di chi non si è riconosciuto nelle categorie occupazionali indicate nel questionario (voce "Altro"). Di seguito si riporta la ripartizione percentuale dei rispondenti secondo le categorie occupazionali analizzate.

Figura 1: Ripartizione del campione per categoria occupazionale



1.2.1 dati generali delle scelte di mobilità

Per analizzare meglio le scelte di mobilità dei soci ACI Roma, e comprendere se con l'avvento e il superamento della pandemia tali scelte rimarranno più o meno invariate, secondo le dichiarazioni e i desiderata dei rispondenti, abbiamo chiesto, innanzitutto, quale era il mezzo con cui più frequentemente veniva raggiunto il luogo di lavoro e/o di studio, o, per i casi di "non occupati/studenti", genericamente per muoversi nel gennaio 2020.

Come è noto, gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, concentrati in alcune specifiche fasce orarie, sono quelli che creano maggiori criticità e disagi, in particolare in ambito urbano, in termini di congestione delle strade e dei mezzi pubblici e, conseguentemente, causa di una concentrazione maggiore dell'inquinamento in atmosfera, oltre che di rischio per la sicurezza per tutti gli utenti della strada.

Con le nuove politiche di promozione della mobilità muscolare, iniziate già prima della pandemia, le strade hanno visto un incremento dell'uso di alcuni mezzi alternativi a quelli tradizionali (biciclette, monopattini *et cetera*), che, con la riapertura delle attività, è andata viepiù ad aumentare anche a causa, da un lato, della limitazione obbligatoria della capacità dei mezzi di trasporto pubblico e, dall'altra, dalla paura dei contagi e, forse, anche per una rinnovata esigenza di muoversi dopo il periodo di lockdown.

Su quest'ultimo punto bisogna però rilevare che l'avvento di una nuova mobilità integrata e promiscua rischia di aumentare i livelli di incidentalità che coinvolgono le utenze deboli, se non regolamentata in maniera razionale e chiara.

Per cercare di trovare alcune conferme su quelle che sembrano essere, ad occhio nudo, delle tendenze in via di consolidamento, abbiamo cercato di capire se le scelte relative ai mezzi di trasporto cambieranno nel 2021 e se queste scelte possano cambiare in assenza di condizioni obbliganti e limitative, come ad esempio lo sviluppo tecnologico di mezzi e infrastrutture, l'efficienza dei trasporti, ma anche economiche dei singoli, in un mondo della mobilità considerato "ideale" dai soci ACI.

Le domande relative alle soluzioni di mobilità prevedevano di poter scegliere tre opzioni di trasporto da una lista già predisposta e di indicare poi la percentuale di utilizzo dei singoli mezzi, per una valutazione più approfondita delle scelte di mobilità del campione.

Un dato rilevante per l'analisi delle scelte di mobilità (tipo di mezzo utilizzato) è fornito sicuramente dalle informazioni sul luogo di lavoro/studio dei rispondenti della prima categoria occupazionale, composta dagli "Occupati, dagli studenti e dagli studenti lavoratori", che rappresenta oltre il 54% del campione, con una maggioranza di persone che vivono e lavorano a Roma (il 66%), come meglio verrà illustrato nel capitolo 2. Ma prima di analizzare in dettaglio le scelte di mobilità delle singole categorie, vediamo come si muove il campione nel suo complesso.

1.2.1. La mobilità prima del Covid: Gennaio 2020

Le risposte considerate valide alla domanda "Nel gennaio 2020 quale era il mezzo con cui più frequentemente raggiungevi il tuo luogo di lavoro (o se studente il tuo luogo di studio)?" sono state in totale 1.127, il 93% dei rispondenti.

Tenendo conto che ciascun rispondente poteva esprimere tre preferenze da un elenco di risposte definite a priori, la Tabella 1 mostra le scelte di mobilità indicate in numeri assoluti. L'"autovettura privata" è il mezzo più ricorrente (927 casi, l'82,3% delle risposte valide), seguito dagli spostamenti "a piedi per più di 15 minuti" (328 casi, il 29% del totale); quest'ultimo valore è dovuto soprattutto alle scelte della categoria dei "pensionati etc.", quindi rappresentativo di una mobilità non motivata da spostamenti casa-lavoro.

Il 28,8% dei rispondenti ha indicato il trasporto pubblico (treno, autobus, tram, metropolitana) tra i primi tre mezzi utilizzati per spostarsi (325 casi), mentre la moto/motorino risponde alle esigenze di spostamento non esclusivo di 171 casi (il 15,2%), prevalentemente "occupati e studenti".

Tabella 1: Numero di casi per tipo di modalità scelte per gli spostamenti del mese di gennaio 2020 – intero campione

	Auto privata	Auto condivisa Shar/pool	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
Totale rispondenti	927	5	171	325	47	1	328	17	84

Fonte: Fondazione Caracciolo

Sulla base delle risposte alla domanda "Con quale frequenza utilizzavi i mezzi di trasporto da te indicati nella domanda precedente?", che chiedeva appunto di indicare la percentuale d'uso dei tre diversi mezzi scelti per muoversi nel Gennaio 2020, è stato calcolato quanto i singoli mezzi incidessero sul totale d'uso" dei vettori/modalità di spostamento dichiarati.

La Tabella 2 mostra come l'autovettura privata non solo sia il mezzo maggiormente indicato dai rispondenti, ma abbia anche registrato l'incidenza prevalente (il 60,6%) sull'uso complessivo di tutti i mezzi/modalità di spostamento. Seguono il trasporto pubblico, ma con un peso decisamente inferiore (il 15%), e gli spostamenti a piedi, che raggiungono un'incidenza del 10,3%, superando di quasi un punto quella delle due ruote motorizzate (9,5% del totale).

Tabella 2: Incidenza d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti del mese di gennaio 2020 – intero campione

Auto privata	Auto condivisa Shar/pool	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
60,6%	0,1%	9,5%	14,9%	1,3%	-	10,3%	1,2%	2,1%

Fonte: Fondazione Caracciolo

Per comprendere meglio con quale frequenza le singole modalità indicate siano state usate nel gennaio 2020, le percentuali d'uso sono state ripartite in quattro categorie di frequenza: da 0 a 0,25= Poco, da 0,26 a 0,50= Abbastanza, da 0,51 a 0,75= Spesso e, infine, da 0,76 a 1= Sempre. L'automobile privata mostra un'intensità d'uso molto elevata: oltre il 58% di coloro che l'hanno indicata dichiara di averla usata "Sempre". Anche chi ha utilizzato la moto/motorino, nel gennaio 2020 lo ha fatto in prevalenza ad uso esclusivo (il 46%); mentre chi è ricorso al trasporto pubblico afferma di averlo utilizzato soprattutto con un'intensità medio-bassa ("Poco" il 35% degli utenti, "Abbastanza" il 31%). I rispondenti che hanno dichiarato di andare anche "a piedi", lo hanno fatto "Poco" (tra lo 0 e il 25%).

Tabella 3: Percentuali d'uso delle modalità di spostamento indicate nel mese di gennaio 2020 secondo categorie di frequenza – intero campione

Fasce d'uso del mezzo (val in %)	Auto privata	Auto condivisa Shar/pool	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
Poco (% uso = 0-0,25)	15,7	25,0	23,4	34,7	54,2	0,0	50,8	11,8	72,8
Abbastanza (% uso =0,26-0,50)	17,8	75,0	19,9	30,8	33,3	100,0	27,0	11,8	11,1
Spesso (% uso = 0,51-0,75)	8,4	0,0	10,5	8,9	2,1	0,0	7,8	5,9	4,9
Sempre (% uso = 0,76-1)	58,2	0,0	46,2	25,6	10,4	0,0	14,4	70,6	11,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: elaborazione dati Fondazione Caracciolo su dati propri, 2020

1.2.2. La mobilità post Covid: Maggio 2021

La seconda domanda del questionario è tesa ad indagare l'evoluzione delle scelte di trasporto a più di un anno dall'inizio della pandemia e dell'adozione delle misure di contenimento. L'analisi delle risposte valide (il 91% dei rispondenti) alla seconda domanda relativa alle modalità di spostamento, "Quale sarà realisticamente il mezzo di trasporto con cui verrà raggiunto il luogo di lavoro (o se studente il luogo di studio) o semplicemente per spostarsi tra un anno (nel maggio 2021)", conferma, e sembra non modificare troppo, le abitudini di mobilità pre-pandemia dei soci ACI.

L'81,9% indica l'auto privata tra i primi tre mezzi scelti per muoversi, con una leggera prevalenza tra gli "occupati/studenti", il 26,5% dichiara che si sposterà anche con il TPL (complessivamente considerato), con un leggero decremento rispetto al 2020 (Cfr. Rappresentazione grafica dei risultati in sintesi). Il dato più rilevante sembra essere la crescita

dei valori della bicicletta che passa dal 4,2% al 9,1% dei casi validi. Un leggero incremento segnano anche la moto/motorino e il lavoro da casa (rispettivamente di +2 punti e +1,5 punti percentuali). Mentre la micromobilità (monopattini etc.) viene indicata solo da 8 persone (era 1 nel 2020).

Tabella 4: Numero di casi per tipo di modalità scelte per gli spostamenti del mese di maggio 2021 – intero campione

	Auto privata	Auto condivisa Shar/pool	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
Totale rispondenti	907	8	187	293	101	8	314	37	92

Il peso relativo alle intenzioni d'uso delle singole preferenze sul totale delle modalità indicate viene illustrato nella tabella 5. L'auto mantiene il primato con valori invariati (60%), così come le due ruote a motore (10%). Si riduce il peso del tpl (-2 punti) e cresce quello della bicicletta (che passa dall'1,3% al 3%). Mentre restano invariati con valori bassi sia in termini assoluti che in peso percentuale sul totale d'uso le modalità in sharing e il lavoro da casa (quest'ultimo cresce di 7 decimi).

Tabella 5: Intensità d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti del mese di maggio 2021 – intero campione

Auto privata	Auto condivisa Shar/pool	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
60,1%	0,3%	9,9%	12,7%	3,0%	0,4%	9,4%	1,9%	2,4%

L'analisi delle intensità d'uso delle modalità di spostamento previste per il 2021 mostra una leggera riduzione delle frequenze d'uso esclusivo dell'auto privata (il 52% ha dichiarato che la userà "Sempre"; era oltre il 58% nel gennaio 2020), così anche per le due ruote a motore: la percentuale di chi le usa "Sempre" resta alto ma si riduce di oltre 6 punti. Cresce il numero di chi userà il TPL "Poco", quindi meno persone intendono utilizzarlo e anche con minor frequenza (circa 4 punti percentuale in meno).

Infine, se aumenta il numero di coloro che pensano di lavorare da casa, questa modalità di lavoro viene immaginata più articolata, con giorni in presenza e giorni a distanza, in maniera probabilmente più strutturata.

Tabella 6: Percentuali relative alle intenzioni d'uso delle modalità di spostamento indicate per il mese di maggio 2021 secondo categorie di frequenza – intero campione

Fasce d'uso del mezzo (val in %)	Auto privata	Auto condivisa Shar/pool	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
Poco (% uso = 0-0,25)	13,6	25,0	25,7	38,4	50,0	25,0	50,8	13,5	64,8
Abbastanza (% uso = 0,26-0,5)	23,2	75,0	26,2	31,0	37,5	37,5	32,3	40,5	24,2
Spesso (% uso = 0,51-0,75)	11,6	0,0	8,6	8,4	3,8	0,0	7,3	16,2	1,1
Sempre (% uso = 0,76-1)	51,6	0,0	39,6	22,3	8,7	37,5	9,6	29,7	9,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

1.2.3. La mobilità ideale

L'ultima delle tre domande sulle scelte di mobilità era tesa ad indagare quali mezzi di trasporto il campione avrebbe scelto per spostarsi in un ipotetico mondo ideale, non condizionato da pandemie, da criticità economiche personali e del Paese, da infrastrutture inadeguate e mezzi di trasporto efficienti e sostenibili e così via. Le risposte ritenute valide in questo caso sono state il 92% del totale dei rispondenti.

L'auto privata anche nel mondo ideale viene indicata nella maggioranza dei casi (il 59,3% delle risposte valide) tra le prime tre modalità preferite, anche se subisce un decremento significativo (rappresentava infatti oltre l'80% dei casi nelle scelte di mobilità pre e post Covid). Cresce il numero di chi vorrebbe invece utilizzare il trasporto pubblico (il 36%; era circa il 27-29% nelle risposte precedenti), ma parliamo di un mondo ideale, in cui il TPL più ecologico contribuisce ad indirizzare le scelte degli utenti (come sarà possibile vedere nei capitoli di dettaglio).

Cresce la bicicletta (di 15-20 punti rispetto agli scenari precedenti), che rappresenta il 23% delle preferenze in un mondo senza buche e con piste ciclabili adeguate a coprire le distanze cittadine e non solo.

Cresce il lavoro/studio da casa, toccando il 9,2% della popolazione considerata (ovviamente si tratta del gruppo costituito da occupati e studenti), era tra l'1,5 e il 3,3%.

Così anche il car sharing/car pooling che sale al 2,3%, e la micromobilità, come il monopattino, che sfiora il 2% delle preferenze.

Tabella 7: Numero di casi secondo le categorie occupazionali per tipo di modalità scelte per gli spostamenti in un mondo ideale – intero campione

	Auto privata	Auto condivisa Shar/pool	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
Totale	661	26	159	397	256	21	339	103	101

Desideri che trovano conferma nei valori d'uso ipotizzati dai rispondenti sul totale delle frequenze delle diverse modalità.

Il peso maggiore resta all'auto (38,7%), che perde però oltre 20 punti percentuali (era circa il 60%) a favore, sicuramente, del trasporto pubblico, che cresce di circa 6 punti e arriva a incidere su oltre il 20% degli spostamenti, e della bicicletta, che da sola copre oltre un decimo del peso complessivo di mobilità. Un dato, quest'ultimo, che può trovare motivazione nella chiusura forzata di questi mesi e che ha innescato una sana voglia di mobilità attiva e muscolare e una maggiore attenzione per la sostenibilità economica ed ambientale della mobilità.

Tabella 8: Intensità d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti in un mondo ideale – intero campione

Auto privata	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
38,7%	8,1%	20,2%	11,0%	0,8%	12,0%	6,0%	2,4%

Le frequenze d'uso delle singole modalità vedono, come era ovvio immaginare, ridursi le percentuali di uso esclusivo dell'auto che passa dal 58% di gennaio 2020 ad un "ideale" 39%; così anche per la moto che dopo aver visto una riduzione della frequenza massima "Sempre"

tra gennaio 2020 e maggio 2021 di oltre 6 punti %, registra una perdita di altri 3 punti rispetto alle intenzioni del 2021.

Cresce la voglia di andare in bicicletta “Sempre” (+8-10 punti rispetto ai due scenari precedenti). Coloro che indicano il monopattino lo utilizzerebbero ancora soprattutto con basse intensità. Mentre tra chi ambisce a lavorare/studiare da casa c’è indecisione, alcuni preferirebbero farlo per la maggior parte del tempo, altri con una frequenza intermedia tra il 26% e il 75% del tempo.

Tabella 9: Percentuali relative alle ipotesi d'uso delle modalità di spostamento indicate in un mondo ideale secondo categorie di frequenza – intero campione

Fasce d'uso del mezzo (val in %)	Auto privata	Auto condivisa Shar/pool	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
poco (% uso = 0-0,25)	16,3	37,0	22,0	24,1	24,0	47,6	42,0	12,5	70,6
Abbastanza (% uso =0,26-0,5)	35,3	51,9	38,4	39,2	51,3	28,6	39,1	31,7	21,6
Spesso (% uso =0,51-0,75)	9,8	3,7	6,3	8,1	6,4	4,8	5,0	15,4	2,9
Sempre (% uso =0,76-1)	39,0	7,4	33,3	28,5	18,4	19,0	13,9	40,4	4,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

1.3.La mobilità nei tre scenari a confronto

Dall’analisi dei singoli scenari sono emerse informazioni di estremo interesse che suggeriscono alcune riflessioni di confronto fra le tre alternative indagate. Per facilitare una lettura complessiva dei dati analizzati, tali raffronti, uniti a quelli relativi alle diverse posizioni espresse dai singoli intervistati in funzione della categoria occupazionale dichiarata sono riportati nel capitolo 5.

1.4.L’automobile: intenzioni d’acquisto

L’indagine provava poi a indagare le intenzioni d’acquisto di un veicolo, nuovo o usato, a partire dal mese di giugno 2020 e fino al maggio 2021. Si specifica che nel periodo di somministrazione del questionario ancora non erano stati promossi ed entrati in vigore gli incentivi auto, partiti ad agosto, ad eccezione dell’Ecobonus per i veicoli elettrici già presenti dal 2019.

Solo il 16,7% dei rispondenti ha dichiarato di voler acquistare un’auto (“più sì che no” e “sì”), mentre la grande maggioranza, l’83%, non pensa che lo farà (“più no che sì” e “no”).

Chi intende comprare acquisterà per il 75% auto nuove, mentre il 25% le prenderà usate.

Per quel che riguarda la scelta del tipo di alimentazione, le auto ibride- elettriche sembrano riscontrare il maggiore interesse, quasi il 44% le sceglierebbe, benzina e diesel si attestano sul 15% ciascuna, coprendo comunque il 30% degli acquisti, così come i veicoli GPL (15,6%). Restano bassi i numeri delle elettriche pure (il 6,7%) e quelle a metano (3,5%). I valori delle auto ibride-elettriche rispetto alle elettriche pure fanno pensare che ancora gli utenti (in questo

caso i soci ACI Roma), pur valutando in un mondo ideale di poter usare un'auto elettrica (32% circa), non ritengono ancora conveniente e sicuro acquistare le "elettriche" a causa sia dei costi ancora elevati dei modelli in vendita, sia perché pensano che ancora le infrastrutture di rete non siano adeguate ad un "intenso" utilizzo dell'auto, che, come abbiamo visto dalle risposte precedenti sulle scelte di mobilità, costituisce il mezzo più utilizzato e con maggiore frequenza.

Nel prossimo anno, a partire dal giugno 2020 fino al maggio 2021, pensi realisticamente che acquisterai un'auto? - Totale rispondenti	Num	%
NO	760	62,6
Più NO che Sì	251	20,7
Più Sì che NO	131	10,8
SÌ	71	5,9
Totale	1209	100

Se la risposta è "Sì" o "Più Sì che NO", si tratterebbe di un'auto nuova o usata?	Num	%
Nuova	152	75,2
Usata	50	24,8
Totale	201	100

Acquisto auto per alimentazione	Num	%
Benzina	31	15,3
Diesel	29	14,4
GPL	31	15,3
Elettrica	13	6,4
Ibrida-elettrica	88	43,6
Metano	7	3,5
Idrogeno	1	0,5
ND	2	1
Totale	202	100

1.5. L'esperienza dello smart working durante il lockdown

Nei mesi di marzo ed aprile 2020, in pieno lockdown, molte persone si sono trovate improvvisamente catapultate in un modello di lavoro molto diverso da quello a cui erano abituate, un modello che ancora in Italia (e non solo) non ha messo radici solide, creando una cultura e un adeguamento tecnologico, operativo e organizzativo che permetta l'ottimizzazione delle attività. Comunque, pur se in condizioni improvvisate, gli italiani hanno dovuto velocemente adeguarsi a questo nuovo approccio, che trasforma gli ambienti domestici e costringe a nuove forme di convivenza. Un modello di lavoro che ha vantaggi (economici, ambientali e di sicurezza sulle strade), ma anche qualche svantaggio, soprattutto in termini di socializzazione, divisione degli spazi e della gestione del tempo (privato-pubblico), aspetti critici a cui si aggiungono i problemi di natura tecnologica (spesso legata all'efficienza della rete di connessione domestica).

Abbiamo voluto chiedere agli intervistati che hanno dichiarato di essere occupati e/o studenti e alla categoria "Altro" che tipo di esperienza è stata la loro e cosa prevedono per il futuro.

Il 68,9% dei rispondenti considerati ha continuato a svolgere “regolarmente” il proprio lavoro o studio da casa, utilizzando un PC o un Tablet connesso a Internet, e l’11,7% ha lavorato in smart working in modo parziale (fino a 12 giorni al mese), per un totale di quasi l’81% delle categorie considerate.

Una percentuale decisamente elevata e una buona occasione per indagare le valutazioni, di chi si è trovato in questa circostanza o aveva già avuto esperienze di lavoro da casa, sulle criticità, le opportunità e/o benefici legati a questa modalità di lavoro, che in Italia, fino ad oggi, ha trovato una limitata applicazione, se non fosse per il verificarsi di un evento eccezionale, come quello rappresentato dalla pandemia da Sars Cov-2, dalle conseguenze purtroppo devastanti dal punto di vista sanitario, sociale ed economico.

Abbiamo chiesto pertanto al campione di indicare la propria opinione sull’esperienza appena vissuta dando un giudizio su una scala da 1 (molto male) a 5 (molto bene). La posizione del campione è stata particolarmente positiva, il 73% dichiara di essersi trovato “bene” e “molto bene” a lavorare da casa, mentre solo l’8% sembra non aver avuto una buona esperienza.

Per comprendere meglio le risposte degli intervistati, abbiamo provato a somministrare un elenco di giudizi di valore, alcuni positivi e alcuni negativi, sull’esperienza del lavoro da casa rispetto a quello “in presenza”, chiedendo agli intervistati di indicare la loro posizione in merito secondo la scala: “del tutto d’accordo”, “abbastanza d’accordo”, “incerto”, “abbastanza in disaccordo”, “del tutto in disaccordo”.

La domanda chiedeva se, *rispetto alle attività lavorative o di studio in presenza, le attività di lavoro (o studio) con PC o Tablet connesso a Internet svolte nel marzo e aprile 2020 sono state svolte:*

1. Con una gestione del tempo più difficile;
2. Con meno rischi di distrazioni/interruzioni;
3. Più impegnative e faticose;
4. Più produttive;
5. Più stressanti.

	Con una gestione del tempo più difficile	Con meno rischi di distrazioni/interruzioni	Più impegnative e faticose	Più produttive	Più stressanti
Del tutto d'accordo	11,5	24,1	17,1	34,2	16,4
Abbastanza d'accordo	25,9	32,9	25,9	31,8	21,1
Incerto	11,1	14,4	16,8	18,7	13,7
Abbastanza in disaccordo	20,2	20,0	22,1	8,4	23,5
Del tutto in disaccordo	31,3	8,6	18,2	6,8	25,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Pur essendo ancora alta la percentuale degli incerti, in particolare su alcune domande, si può concludere che, rispetto al set di giudizi somministrati sullo smart working, la posizione può ritenersi positiva. In particolare, l’esperienza del lavoro/studio da remoto è stata principalmente giudicata più produttiva di quella in presenza (66% dei rispondenti) e, in secondo luogo, meno soggetta a interruzioni (57%). Ancora, la maggioranza di coloro che hanno potuto lavorare/studiare da casa afferma di essere riuscita a farlo con una efficace gestione del tempo (52%) anche se, probabilmente, la copresenza forzata di più familiari negli stessi spazi di lavoro e vita privata ha, per alcuni, reso un po’ più stressanti le attività.

Ma in futuro si pensa realmente che i lavoratori e gli studenti potranno lavorare e studiare per la maggior parte del tempo da casa?

I soci ACI pensano di sì per il 56,7 %; tra i motivi di questa opinione sono significative le risposte legate al “risparmiare tempo”, non dovendosi spostare tra casa e lavoro, quindi “meno stress da spostamento”, “meno costi” per le famiglie, in termini di carburante ed anche maggiore “attenzione all’ambiente”. Il processo verso la diffusione dello smart working, o verso un lavoro più agile, con orari di presenza nelle sedi tradizionali meno rigidi, è considerato ormai iniziato, le aziende si stanno organizzando per affrontare al meglio questo nuovo modello di lavoro che può consentire anche notevoli risparmi a livello aziendale. Viene messa in evidenza, ovviamente, la necessità di un adeguamento delle reti a livello nazionale, per consentire le migliori prestazioni on line. Se il lavoro da remoto, o lavoro agile, viene considerato positivamente, magari con una articolazione che prevede alcuni giorni in presenza, necessari per meglio condividere idee, progetti e programmi, lo stesso non si pensa delle attività di studio, un ambito per cui i rispondenti, seppure d’accordo con il lavoro da casa, tengono a sottolineare che debba essere svolto in presenza, nei luoghi di socializzazione culturale più idonei, le aule (scolastiche e universitarie). Il 23% non sembra d’accordo, perché, al contrario, reputa importante mantenere spazi e luoghi di interazione sociale, per mantenere alta la motivazione, e ben distinte le sedi e i tempi della vita privata e lavorativa.

1.6. Le tecnologie di comunicazione digitale

L’ultima parte del questionario mira ad indagare quanto il periodo di chiusura totale, generato dalle limitazioni alla circolazione adoperate per contrastare il diffondersi del virus Covid, abbia modificato le abitudini degli intervistati all’uso della tecnologia digitale per l’espletamento di attività legate al tempo libero, agli acquisti e alla comunicazione con i propri cari.

Ha risposto alla domanda il 100% degli intervistati. In tutti i casi analizzati le attività on-line sembrano essere aumentate, ovviamente in maniera particolare la comunicazione a distanza tramite sistemi di video chiamata. Ancora significative le percentuali di chi non ha mai svolto attività on-line, da circa il 15% per lo shopping (l’attività dichiarata come più frequente oltre alla comunicazione) fino al 60% dello sport on-line, attività che si preferisce svolgere in palestra o comunque all’aria aperta, ma anche un 42% del “fare la spesa”, attività che per molti potrebbe essere un importante motivo per uscire di casa, soprattutto per le persone di età avanzata e che non lavorano.

Nei mesi di marzo e aprile 2020, è cambiata la frequenza con cui hai usato le nuove tecnologie per lo svolgimento delle seguenti attività on-line?

Svolgere attività on-line	Shopping %	Spesa %	Sport %	Corsi (cucina, hobby, studio) %	Comunicare %
È aumentata	41,5	29	18,0	26,7	72,2
Penso che continuerò a svolgere questa attività anche in futuro	3,9	1,6	1,6	2,6	4,0
È rimasta invariata	33,8	22,9	15,6	25,2	19
Si è ridotta	6,2	4,3	5,0	3,5	1,8
Non ho mai svolto questa attività	14,6	42,2	59,8	42,0	3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

2. Occupati studenti e studenti lavoratori

Le analisi condotte nella prima parte del lavoro sono state ripetute suddividendo il campione dei rispondenti in diversi sottogruppi in funzione delle attività professionali. In particolare, le categorie professionali sono state accorpate secondo attività contigue:

1. *Occupati, studenti e studenti lavoratori;*
2. *Pensionati, casalinghe, disoccupati e in cerca di prima occupazione*
3. *Disoccupati a causa del Covid e altro.*

Passando all'analisi della categoria del campione più ampia per numero di rispondenti, quella degli "Occupati, studenti e studenti lavoratori", per la maggioranza di genere maschile (il 70,4%) e con un'età compresa tra i 36 e i 65 anni (88% del totale di categoria), di cui il 48% circa è costituito da persone tra i 47 e i 57 anni e il 22% tra i 36 e i 46 anni. Mentre i 18-36enni rappresentano solo il 7,4% dei rispondenti.

Il 93,5% della categoria dichiara di vivere nella provincia di Roma, di questi il 74,5% nel comune di Roma.

L'83,5% dei rispondenti lavora o studia a Roma; il 66,3% vive e lavora, quindi si sposta quotidianamente, all'interno della Capitale, mentre il 18,4% entra a Roma per lavoro da altri comuni.

2.1.La mobilità prima del Covid: Gennaio 2020

Le risposte valide alla prima domanda, sulle preferenze dichiarate relative ai mezzi di trasporto maggiormente utilizzati per raggiungere il luogo di lavoro nel gennaio 2020, sono state il 94% del totale della categoria. La domanda permetteva di indicare fino a tre mezzi di trasporto per frequenza d'uso.

Dalle risposte è emerso che il 73,5% dei rispondenti ha utilizzato almeno un'automobile privata per raggiungere il luogo di lavoro, il 18% circa la moto/motorino e il 27,8% almeno un mezzo di trasporto pubblico (tra treno, autobus, tram e metropolitana); il 12% dichiara di essere andato a piedi per più di 15 minuti; il 3% ha utilizzato la bicicletta, i monopattini e le altre forme di micromobilità, mentre il car sharing e il car pooling sono in sostanza assenti con uno 0,5%.

Infine, solo l'1,8% dichiara di aver lavorato da casa (non come modalità lavorativa esclusiva).

Tabella 10: Numero di casi per tipo di modalità scelte per gli spostamenti del mese di gennaio 2020 – Occupati/studenti/studenti lavoratori

	Auto privata	Auto condivisa Shar/pool	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
Occ/Stud/Stud lav.	457	3	110	173	18	1	75	11	33

Passando all'analisi del contributo percentuale delle singole modalità indicate (si ricorda che potevano essere scelti fino a tre opzioni di mobilità) sul totale delle frequenze dichiarate, l'uso dell'auto incide per il 61% sul totale (di questo 61% l'auto elettrica pesa solo lo 0,3%), mentre la moto/motorino il 12,5% (di cui la moto elettrica lo 0,4%).

Il trasporto pubblico locale risulta aver inciso per circa il 18%, mentre la bicicletta l'1% e l'andare a piedi per circa il 4%. La percentuale di frequenza del lavoro da casa è invece pari all'1,2%.

In sintesi, i rispondenti dichiarano di aver passato più tempo in macchina, poi sui mezzi pubblici e, infine, in moto. Il lavoro da casa, ancora a gennaio 2020, lo si può considerare una esperienza per niente diffusa tra i nostri intervistati "occupati".

Tabella 11: Incidenza d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti del mese di gennaio 2020 – Occupati/studenti/studenti lavoratori

Auto	TPL/treno	Moto	Auto condivisa Shar/pool	Bicicletta	Micromob	A piedi	Lav da casa	ND
60,8	18,1	12,5	0,1	1,1	0,1	4,1	1,2	1,7

Tabella 12: Incidenza d'uso dell'auto per alimentazione indicata nel mese di gennaio 2021 - Occupati/studenti/studenti lavoratori

AUTO					
60,9					
Auto ND	Benzina	Diesel	Ibrida	Elettrica	Metano/GPL
0,3	17,3	30,6	4,5	0,3	7,7

L'analisi delle frequenze dei singoli mezzi, considerati a sé stanti, è illustrata nella Tabella 11. La maggioranza dei rispondenti che hanno usato l'auto dichiara di usarla "sempre" (75%), così come la moto (58,2% "sempre"), mentre chi ha usufruito del trasporto pubblico collettivo lo ha usato "sempre" per il 38,5% dei casi. Il car sharing e il car pooling vengono usati "poco" dalla maggior parte di coloro (67%), pochissimi, che dichiarano di usarlo; così come chi va in bicicletta (42% poco) e chi va a piedi (58% poco).

Tabella 13: Percentuali d'uso delle modalità di spostamento indicate nel mese di gennaio 2020 secondo categorie di frequenza – Occupati/studenti/studenti lavoratori

	% uso auto privata	% uso TPL/treno	% uso moto	% uso auto condivisa	% uso bici	Tot (n.a.*) micromobilità	% piedi	Tot. (n. a.*) lav. da casa
Poco (% uso = 0-0,25)	10,2	23,1	18,2	66,7	42,1	0	57,7	2
Abbastanza (% uso =0,26-0,5)	11,4	28,7	14,5	33,3	36,8	1	24,4	2
Spesso (% uso =0,51-0,75)	3,5	9,7	9,1	0,0	0,0	0	1,3	0
Sempre (% uso =0,76-1)	74,9	38,5	58,2	0,0	21,1	0	16,7	7
Totale	100	100	100	100	100	1	100	17

*Numeri assoluti

2.2.La mobilità post Covid: Maggio 2021

Come già sottolineato, per comprendere se la pandemia ha avuto un effetto sulle prossime scelte di mobilità dei soci ACI, abbiamo chiesto loro di provare ad immaginare quale sarà realisticamente il mezzo di trasporto con cui pensano di raggiungere il proprio luogo di lavoro o di studio tra un anno (maggio 2021).

Dalle risposte della categoria occupati/studenti è emerso che l'auto privata resterà il mezzo più utilizzato (il 72,5%), con un peso delle auto "tradizionali" ancora determinante (42% a gasolio, 29% a benzina, mentre il 13,5% a GPL e/o metano); il 24% indica il trasporto pubblico e il 19,3% le due ruote a motore.

Rispetto alle risposte date per la fase pre-Covid (Gennaio 2020), la posizione dell'auto sembra restare invariata (-1%), il trasporto pubblico subisce una riduzione di 4 punti percentuali, mentre le due ruote a motore crescono di un punto e mezzo.

Tabella 14: Numero di casi per tipo di modalità scelte per gli spostamenti del mese di maggio 2021 – Occupati/studenti/studenti lavoratori

	Auto privata	Auto condivisa Shar/pool	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
Occupati/Stud/ Stud lavoratori	465	5	118	147	55	6	73	30	37

L'analisi della frequenza d'uso sul totale dei mezzi indicati mostra ancora l'auto tra i mezzi che incidono di più (il 59%), seguita dal TPL, che pesa circa il 15%, la moto o scooter il 13%, infine, il 4% le biciclette (che crescono di 3 punti percentuale) e l'andare a piedi. Anche il lavoro da casa cresce, seppure di un 1%.

Tabella 15: Incidenza d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti del mese di maggio 2021 – Occupati/studenti/studenti lavoratori

Auto privata	TPL/treno	Moto	Auto condivisa Shar/pool	Bici	Micromob.	A piedi	Altro	Lav. da casa
58,7	14,9	13,3	0,3	3,7	0,6	4,0	1,9	2,6

Tabella 16: Intensità d'uso dell'auto per tipo di alimentazione indicata nel mese di maggio 2021 - Occupati/studenti/studenti lavoratori

AUTO					
58,7					
Auto ND	Benzina	Diesel	Ibrida	Elettrica	Metano /GPL
0,4	15,2	26,1	7,3	1,2	8,5

Per quel che riguarda le intenzioni d'uso dei singoli mezzi, secondo le fasce di frequenza: il 70% di chi usa l'auto dichiara che la userà "spesso" o "sempre" e il 19% la utilizzerà "abbastanza".

Il 47% di chi userà soprattutto il trasporto pubblico, lo userà "sempre" o "spesso" (era oltre il 48% nel gennaio 2020); le moto verranno usate "sempre" e "spesso" dal 61% dei motociclisti.

Chi usa la bicicletta, va a piedi e lavora a casa, invece, ritiene che ancora tra un anno ne farà un uso limitato; mentre cresce il numero di chi intende usare "abbastanza" il car sharing o il car pooling.

Tabella 17: Percentuali relative alle intenzioni d'uso delle modalità di spostamento indicate per il mese di maggio 2021 secondo categorie di frequenza – Occupati/studenti/studenti lavoratori

	% uso auto privata	% uso TPL/treno	% uso moto	% uso Auto condivisa	% uso bici	Tot. Micromob. (n.a.*)	A piedi P>15min	Lav. da casa (n.a.*)
Poco (% uso = 0-0,25)	10,8	26,7	14,4	40,0	41,1	1	55,6	5
Abbastanza (% uso =0,26-0,5)	19,0	26,7	24,6	60,0	39,3	2	26,4	14
Spesso (% uso =0,51-0,75)	5,0	8,7	8,5	0	5,4	0	2,8	4
Sempre (% uso = 0,76-1)	65,2	37,9	52,5	0	14,3	3	15,3	7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	6	100,0	30

*Numeri assoluti

2.3.La mobilità ideale

Nel loro mondo ideale, i soci ACI della categoria "occupati/studenti" sceglierebbero meno l'auto per i propri spostamenti casa-lavoro: il 45% la indica come mezzo preferito (era oltre il 70% nel gennaio 2020 e realisticamente nel maggio 2021). Il 50% di questi continuerebbe ad usarla con grande frequenza, "sempre" e "spesso", con un decremento rispetto alle frequenze dichiarate negli scenari pre-Covid e 2021 di oltre il 20%. Cresce, infatti, il numero di chi la userebbe poco (il 14,4% ideale rispetto a circa il 10-11% attuale). Si registrano inoltre cambiamenti nelle preferenze relative all'alimentazione dei veicoli: cresce il numero delle auto

elettriche che rappresenterebbero il 37% di quelle utilizzate idealmente (erano solo 2 i casi nel 2020 e realisticamente 9, nel 2021) e l'auto a idrogeno (17 casi su 294).

Per quanto riguarda le altre modalità: il 31,5% userebbe il trasporto pubblico, era tra il 28% e il 24% (rispettivamente nel 2020 e nel 2021). Tra questi, oltre il 50% preferirebbe modalità di trasporto pubblico meno inquinanti.

Il 15,9% utilizzerebbe la moto, e di questi il 37% le preferirebbe elettriche.

Altri dati interessanti: nel mondo ideale il 25% degli intervistati userebbe la bicicletta (e sarebbe soprattutto elettrica, il 54% del totale biciclette), mentre il 19% andrebbe a piedi.

Il monopattino e le altre modalità alternative su ruota restano poco significative per gli spostamenti casa-lavoro, forse perché sono mezzi immaginati ancora più per il tempo libero, quando si ha maggiore disponibilità di tempo.

Infine, cresce il numero di chi lavorerebbe da casa, il 15,4% del totale (si ricorda che neanche il 2% degli occupati ha indicato di averlo sperimentato nel gennaio 2020). Un dato che forse può trovare una motivazione nell'esperienza fatta durante il lockdown.

Tabella 18: Numero di casi secondo le categorie occupazionali per tipo di modalità scelte per gli spostamenti in un mondo ideale – Occupati/studenti/studenti lavoratori

	Auto privata	Auto condivisa Shar/pool	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
Occupati/Studenti/ Stud lavoratori	274	13	97	192	153	14	116	94	46

L'analisi dei dati sulle frequenze d'uso vede l'auto coprire il 32% degli spostamenti, il 21,5% dal trasporto pubblico, il 24% dalle modalità muscolari (14% bicicletta, 9% a piedi e 1% monopattini ed altro su ruota), il 9% dalla moto e il 10% dal lavoro/studio da casa.

Tabella 19: Incidenza d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti in un mondo ideale – Occupati/studenti/studenti lavoratori

A. privata	Shar.	Pool.	Moto	M. Elett.	Treno	Tpl	Tpl Ecol.	Bici	Bici elett.	Monopatt/altro	A piedi P > 15 min	Lav/Stud da casa	Altro
31,7	0,8	0,1	6,4	3,3	3,9	5,2	12,3	6,2	7,5	1,0	9,4	10,0	2,0
Auto	Auto condivisa	Moto	TPL			Bicicletta	Micromob	A piedi	Da casa				
31,7	0,9	9,7	21,4			13,7	1,0	9,4	10,0				

Tabella 20: Incidenza d'uso dell'auto per tipo di alimentazione indicata nel mondo ideale - Occupati/studenti/studenti lavoratori

AUTO							
31,7							
Auto ND	Benzina	Diesel	Ibrida	Elettrica	Idrogeno	Metano	GPL
0,3	4,5	4,7	5,9	11,3	2,0	0,5	2,4

Se nel mondo ideale si riducono i casi di uso massivo (“sempre”) dell’auto e della moto, cresce invece quello del TPL, grazie alla possibilità ideale di usare mezzi più sostenibili (quindi per molti anche più nuovi ed efficienti). Si incrementa il numero e la frequenza d’uso delle biciclette (con il supporto di quelle elettriche) e, infine, il lavoro da casa che vede passare alla fascia d’uso massima, “sempre”, il 41% dei casi (era solo 7 in numeri assoluti i casi degli scenari reali).

Tabella 21: Percentuali relative alle ipotesi d’uso delle modalità di spostamento indicate in un mondo ideale secondo categorie di frequenza – Occupati/studenti/studenti lavoratori

	% uso Auto privata	% uso moto	% uso TPL/treno	% uso bici	% A piedi	% Lav. da casa	Tot (n.a.*) Micromob.
Poco (0-0,25)	14,4	15,6	13,5	19,5	29,6	11,6	8
Abbastanza (0,26-0,5)	35,1	39,6	38,5	50,0	43,5	33,7	2
Spesso (0,51-0,75)	4,1	5,2	7,7	4,9	1,7	13,7	0
Sempre (0,76-1)	46,4	39,6	40,4	25,6	25,2	41,0	4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	14

Come si è potuto leggere dalle risposte degli occupati/studenti, anche se non nell’immediato futuro, ma, in una prospettiva ideale non solo si valuterebbero maggiormente le modalità di spostamento muscolari e del trasporto pubblico, ma un numero sempre maggiore di individui lavorerebbe volentieri da casa.

Per comprendere queste posizioni, si possono confrontare le risposte degli intervistati “occupati/studenti” al set di giudizi sullo smart working.

In sintesi, per quel che riguarda gli spostamenti casa-lavoro, si può dire che se nei due scenari di partenza, quello base di gennaio e quello realistico di maggio, è ancora predominante l’uso dell’auto privata, in particolare, alimentata a benzina e a gasolio (il 70% di quelle indicate), nel mondo ideale l’egemonia dell’auto tende a ridursi in modo sensibile nel numero di chi la sceglie e nell’uso che ne viene fatto (molto ridimensionato), mentre emerge l’idea, nei desiderata, dell’auto elettrica (tra le propulsioni menzionate si passa da 0,4% di casi nel gennaio 2020 al 37% nel mondo ideale) e dell’auto a idrogeno (ma ancora solo per il 6% dei casi).

Significativo il desiderio di incrementare la mobilità attiva, muscolare, effetto probabile della chiusura forzata nella fase di lockdown, che spinge molti verso un uso maggiore della bicicletta (che passa dall’1% dei casi nel gennaio 2020 al 3% nel maggio 2021 – presumibilmente per far fronte al calo del TPL – fino ad un desiderato 14% nello scenario ideale) e dell’andare a piedi (che cresce di 6 punti percentuale).

2.4.L’automobile: intenzioni d’acquisto

Uno sguardo alle dichiarazioni della categoria occupati/studenti sulla possibilità di acquistare un’auto a cavallo del 2020-2021, a partire dalla fase post lockdown consente di confermare che la grande maggioranza (82,3%) non pensa realisticamente di comprare un veicolo. Dei quasi

18% di coloro che invece intendo acquistare, il 72% la prenderà nuova e il 28% usata, soprattutto guarderanno alle ibride elettriche (43%), mentre il 30% continuerà ad acquistare benzina o diesel complessivamente considerate, il 15,5% veicoli a GPL. Infine, le auto elettriche restano al 7%.

Nel prossimo anno, a partire dal giugno 2020 fino al maggio 2021, pensi realisticamente che acquisterai un'auto? - Totale rispondenti categoria	Num	%
NO	419	63,6
Più NO che Sì	123	18,7
Più Sì che NO	77	11,7
Sì	40	6,1
Totale	659	100,0

Se la risposta è "Sì" o "Più Sì che NO", si tratterebbe di un'auto nuova o usata?		%
Nuova	84	71,8
Usata	33	28,2
Totale	117	100,0

Acquisto auto per alimentazione – totale categoria	Num	%
Benzina	17	14,5
Diesel	18	15,4
GPL	18	15,4
Elettrica	8	6,8
Ibrida-elettrica	50	42,7
Idrogeno	0	0,0
Metano	4	3,4
ND	2	1,7
Totale	117	100,0

2.5.L'esperienza dello smart working durante il lockdown

L'analisi di dettaglio della categoria "Occupati/studenti", maggiormente toccata dalla trasformazione delle modalità di lavoro a causa del lockdown, ha visto il 71,4% dei rispondenti impegnata a svolgere "regolarmente" il proprio lavoro o studio da casa, utilizzando un PC o un Tablet connesso a Internet, spesso di proprietà privata, e un 10,3% con modalità parziali di smart working (fino a 12 giorni al mese). Il 18,3% non ha lavorato da casa.

Il 73,4% degli intervistati che hanno continuato a lavorare da casa dichiara di essersi trovato "bene" e "molto bene" con questa modalità, mentre solo l'8% sembra non aver avuto una buona esperienza.

L'analisi delle risposte su alcuni giudizi di valore (come di seguito elencati) relativi all'esperienza dello smart working appena svolta, che, ricordiamo, permetteva di graduare la propria posizione su una scala da "del tutto d'accordo", "abbastanza d'accordo", "incerto", "abbastanza in disaccordo", fino a "del tutto in disaccordo", ha evidenziato come

1. Con una gestione del tempo più difficile: il 43% dei soci rispondenti si è dichiarato del tutto in disaccordo o abbastanza disaccordo con l'opinione che il lavoro da casa sia stato svolto con una

gestione del tempo più difficile, mentre il 30% si è trovato d'accordo; gli incerti hanno rappresentato l'8% e il 18% non ha risposto;

2. Con meno rischi di distrazioni/interruzioni: il 47% ritiene che ci siano meno distrazioni e interruzioni nel lavoro da casa;
3. Più impegnative e faticose: Il 35% però ha trovato le attività da casa più impegnative e faticose, mentre il 36% non è d'accordo con questo giudizio.
4. Più produttive: la maggioranza (il 55%) afferma che le attività a distanza siano state più produttive e solo il 12% non concorda;
5. Più stressanti: solo il 30% ha giudicato più stressante il lavoro da casa, mentre il 41% non lo ha ritenuto tale.

	Con una gestione del tempo più difficile	Con meno rischi di distrazioni/interruzioni	Più impegnative e faticose	Più produttive	Più stressanti
Del tutto d'accordo	11,5	24,1	17,1	34,2	16,4
Abbastanza d'accordo	25,9	32,9	25,9	31,8	21,1
Incerto	11,1	14,4	16,8	18,7	13,7
Abbastanza in disaccordo	20,2	20,0	22,1	8,4	23,5
Del tutto in disaccordo	31,3	8,6	18,2	6,8	25,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

2.6. Le tecnologie di comunicazione digitale

L'ultima parte del questionario mirava ad indagare quanto il periodo di chiusura totale generato dalle limitazioni alla circolazione per limitare i contagi abbia modificato le abitudini degli intervistati all'uso della tecnologia digitale per l'espletamento di attività legate al tempo libero, agli acquisti e alla comunicazione con i propri cari. Dopo aver letto i dati complessivi, guardiamo cosa hanno risposto i soci "occupati/studenti". Aumentano tutte le attività on-line e, in particolar modo, dopo la comunicazione via web e videochiamata, (75%), il 45% risponde di aver aumentato lo shopping on-line; il 30% la spesa on-line ed i corsi per studio o hobby (tempo libero) ed infine il 22% lo sport on-line.

Come è ovvio immaginare, se le attività on-line aumentano un po' per tutti i rispondenti, l'incremento si registra maggiormente tra i più giovani (20-30 anni), ma anche tra i soci fino ai 50 anni d'età, sebbene con percentuali molto più basse.

Nei mesi di marzo e aprile 2020, è cambiata la frequenza con cui hai usato le nuove tecnologie per lo svolgimento delle seguenti attività on-line?

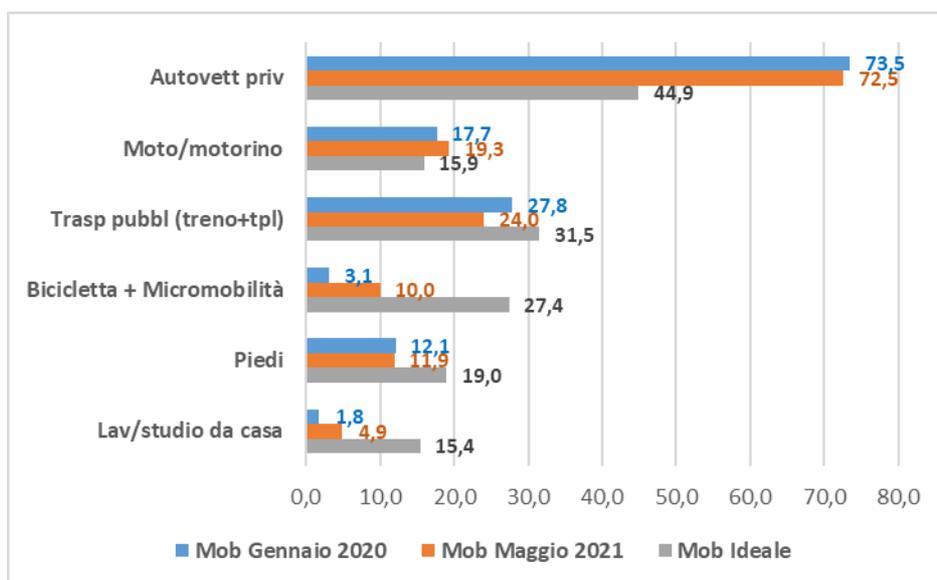
Svolgere attività on-line	Shopping %	Spesa %	Sport %	Corsi (cucina, hobby, studio) %	Comunicare %
È aumentata	44,5	29,6	21,9	33,4	74,7
Penso che continuerò a svolgere questa attività anche in futuro	4,2	1,5	1,5	3,2	4,1
È rimasta invariata	36,4	25,3	16,2	27,6	17,1
Non ho mai svolto questa attività	10,5	40,7	56,8	33,8	2,9
Si è ridotta	4,4	2,9	3,6	2,0	1,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

2.7. La mobilità nei tre scenari a confronto

Nel mondo della realtà, vissuto e previsto per l'anno 2021, i rispondenti della categoria, per la maggior parte "occupati" (il 97,4%) di età tra i 51 e i 65 anni (58,6%), usano soprattutto l'auto di proprietà per gli spostamenti casa-lavoro (tra il 73% e il 74%), il 28% usa il trasporto pubblico, ma pensa di usarlo ancora meno nel 2021, mentre i valori di chi usa la moto non subiscono grandi variazioni (tra il 18 e il 19%). La mobilità condivisa non sembra essere un'opzione considerata dalla categoria, così come in generale da tutto il campione.

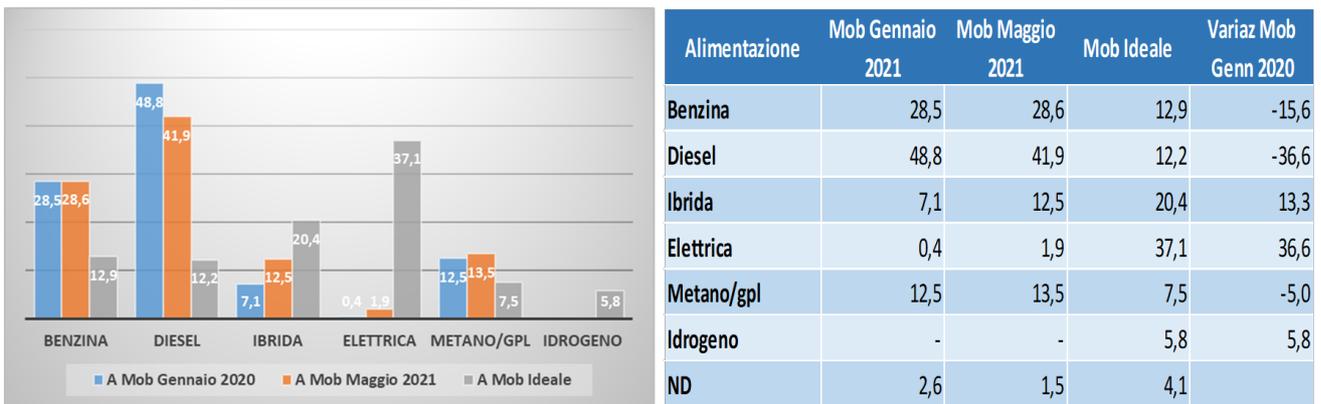
Un cambiamento rilevante sembra invece desiderato da oltre il 28% degli automobilisti, che rinuncerebbero volentieri ad usare l'auto in cambio di alternative valide, come un trasporto pubblico più efficiente e sostenibile (+3,2 punti % dal gennaio 2020), dalla mobilità attiva: in bicicletta e con altre forme di micromobilità (da 3,1% al 27%) o a piedi (+7 punti).

Figura 2: Percentuale prime tre modalità scelte nei tre scenari (gennaio 2020, maggio 2021, mondo ideale) - Occupati/Studenti/Studenti lavoratori



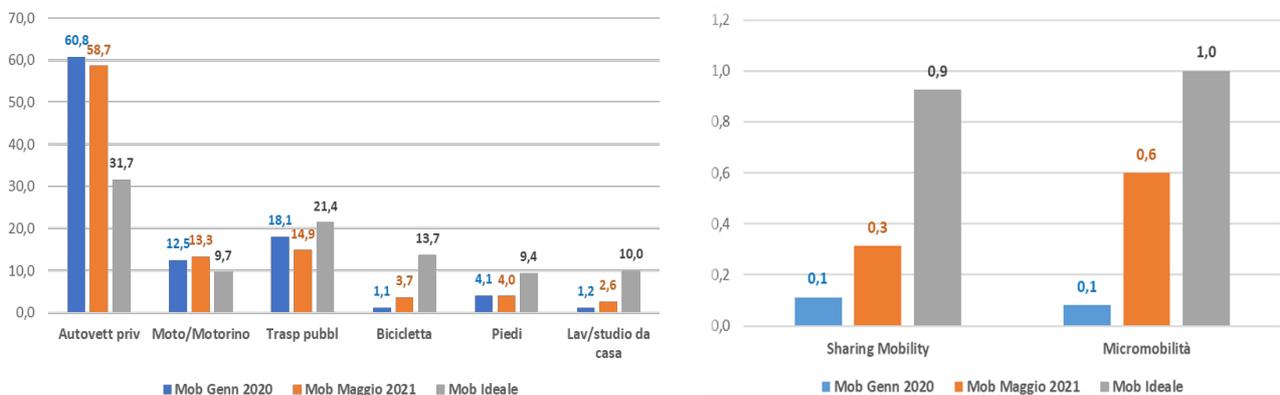
L'auto privata è soprattutto a benzina e diesel (rispettivamente il 29% e il 49%) o a GPL (circa il 13%). Se consideriamo che solo il 18% pensa di acquistare un'auto nel 2021 (di cui solo il 6% ne è certo, e che il 30% di questi la acquisterà a benzina o diesel, allora si può dedurre che nella situazione attuale sono molto pochi quelli che intendono comprare un'auto elettrica (in numeri assoluti sono 8 su 117). Dato, ancora, che se confrontato con le scelte ideali (auto elettrica al 37%) fa pensare che per la categoria degli occupati ad oggi l'auto elettrica non è considerata un mezzo affidabile per diversi possibili motivi (ad esempio, in termini di autonomia di viaggio e/o della presenza e velocità delle infrastrutture di ricarica).

Figura 3: Percentuale autovetture di proprietà per tipo di alimentazione. Confronto tra gennaio 2020 e mondo ideale – Occupati/Studenti/Studenti lavoratori



L'auto privata coprirà comunque la maggior parte delle esigenze di spostamento casa-lavoro (il 60% circa) anche nel 2021, benché la speranza degli intervistati sia quella di ridurla al 32% a favore di una maggiore intermodalità, in cui cresce maggiormente la bicicletta e il trasporto pubblico più ecologico. Anche per chi indica l'uso di più auto, i veicoli a benzina e diesel incidono in maniera maggiore rispetto alle altre alimentazioni (Figura 7).

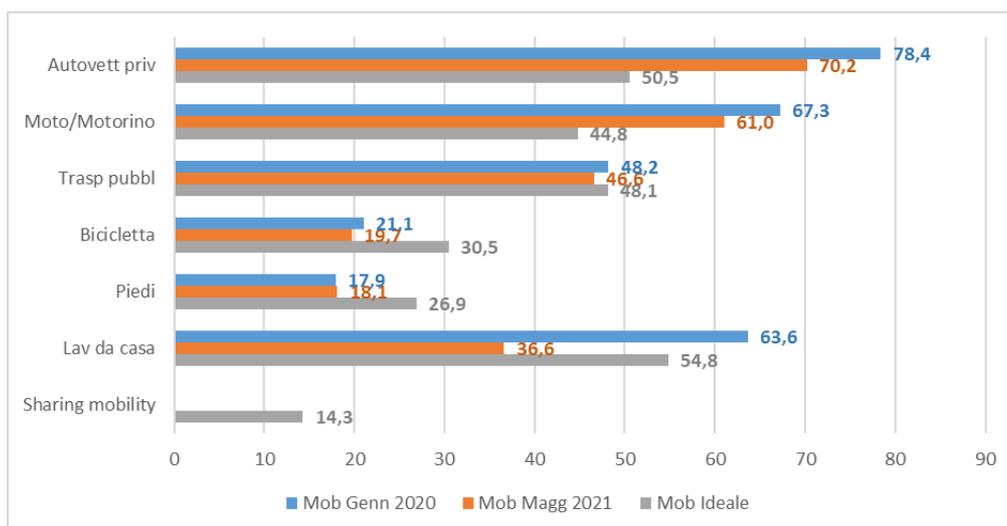
Figura 4: Incidenza delle modalità indicate sulla domanda totale di mobilità nei tre scenari - Occupati/Studenti/Studenti Lavoratori



Confermano questi dati le dichiarazioni d'uso dei singoli mezzi indicati, dove oltre il 70% di chi la prende, la usa "spesso e sempre" (copertura degli spostamenti casa-lavoro dal 50% al 100%).

Per quel che riguarda i dati sulle "alte frequenze" del "lavoro da casa", come già illustrato nella parte generale, si deve considerare che il numero di casi ad averlo utilizzato nel mese di gennaio è minimo, rappresenta infatti solo l'1,8% delle risposte della categoria.

Figura 5: Alta frequenza d'uso ("Sempre" + "Spesso") delle singole modalità indicate nei tre scenari (gennaio 2020, maggio 2021, mondo ideale) – Occupati/Studenti/Studenti lavoratori (val.%)



3. Pensionati, casalinghe, disoccupati e in cerca di prima occupazione

La categoria dei rispondenti qui considerata è composta per la quasi totalità (9 su 10 per la precisione) da pensionati, mentre casalinghe, persone in cerca di prima occupazione e disoccupati già prima dell'emergenza Covid, sommate, arrivano ad appena il 9% del totale. La maggioranza di questa categoria complessivamente considerata (81%) rientra nella fascia d'età 70 – 80 anni; i "pensionati" più giovani hanno un'età compresa tra i 60 e i 70 anni (il 44% di questi ultimi). I rispondenti di questo gruppo, che da ora in poi verrà chiamata più semplicemente dei "pensionati", vivono e si muovono principalmente a Roma (78%) e fino al 97% vive nella provincia di Roma.

3.1. La mobilità prima del Covid: Gennaio 2020

Le risposte valide alla domanda relativa alla scelta di mobilità pre-Covid della categoria dei "pensionati" sono state il 92%, quindi pienamente rappresentative della categoria considerata. È importante sottolineare che il tipo di mobilità di questa categoria ha caratteristiche molto diverse da quella di chi quotidianamente deve spostarsi tra casa, luogo di lavoro e di studio. Orari più flessibili, distanze il più delle volte ridotte, motivi degli spostamenti diversi, più legati alla gestione familiare e al tempo libero; una prospettiva e organizzazione del tempo meno legata ai così detti giorni lavorativi (tendenzialmente 5 giorni o 6 su sette per chi lavora ad esempio nel terziario o nel commercio).

Il 94,5% dei rispondenti dichiara di aver utilizzato nel periodo considerato almeno un'automobile per muoversi. Il 31,3% di aver usufruito del trasporto pubblico (treno + mezzi su gomma e rotaie), mentre quasi nessuno sembra aver utilizzato le forme in sharing proposte (solamente due sono stati infatti gli individui che hanno affermato di aver fatto ricorso a questa modalità di spostamento); infine, le moto vengono indicate dal 10,7%, la bicicletta dal 6,4%, mentre il 56% si è mosso anche a piedi.

Tabella 22: Numero di casi per tipo di modalità scelte per gli spostamenti del mese di gennaio 2020 – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione

	Auto privata	Auto condivisa Shar/pool	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
Pens/Casal/Disocc. pre- Covid	399	2	45	132	27	0	234	0	37

L'analisi delle frequenze d'uso per tutti i mezzi indicati mostra ancora una volta la preferenza per l'autovettura privata (che copre il 61% degli spostamenti); scelta che spesso appare obbligata e che può derivare da necessità personali, fisiche, se non da condizioni esterne quali, ad esempio, la mancanza di mezzi pubblici, poco frequenti e non adeguati, non solo per capacità, ma anche per la mancanza dei requisiti abilitanti per le persone che potrebbero avere maggiori difficoltà motorie (ad esempio, persone di età avanzata): stare a lungo in piedi in un mezzo in movimento, salire su veicoli senza pedana o a pianale ribassato.

Gli spostamenti a piedi contano il 21% delle frequenze totali (della mobilità totale dichiarata) e il trasporto pubblico l'11%. La moto copre il 4% e la bicicletta l'1%.

Nel gennaio 2020 i "pensionati" hanno usato più l'auto a benzina, per il 24,7%, e l'auto diesel (il 22%), mentre i veicoli a GPL e Metano solo per l'8,5%. Il contributo delle auto elettriche non raggiunge, invece, l'1%.

Tabella 23: Incidenza d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti del mese di gennaio 2020 – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione

Auto privata	Auto condivisa Shar/Pool	Moto	TPL/treno	Bicicletta	Micromob.	A piedi	Altro
60,8	0,2	4,4	10,6	1,5	0,0	20,5	2,0

Tabella 24: Incidenza d'uso dell'auto privata per alimentazione indicata nel mese di gennaio 2020 - Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione

AUTO						
60,8						
Auto ND	Benzina	Diesel	Ibrida	Elettrica	Metano/ GPL	
0,2	25,3	22,9	3,1	0,8	8,5	

La lettura dei dati sulle frequenze dei singoli mezzi o tipo di mobilità indicata, considerata a sé stante, evidenzia che chi usa l'auto propria dichiara di usarla spessissimo, per il 54,5% dei casi ("sempre" e "spesso"), mentre chi si sposta anche con il trasporto pubblico lo usa "poco" (il 49% dei casi). Valori d'uso bassi vengono dati anche all'utilizzo di moto, biciclette e all'andare a piedi, segno che pur essendoci un numero consistente di "pensionati" che indica questa modalità, la frequenza con cui gli intervistati si muovono a piedi è "bassa" (il 46%).

Tabella 25: Percentuali d'uso delle modalità di spostamento indicate nel mese di gennaio 2020 secondo categorie di frequenza – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione

	% uso Auto privata	% uso Moto/motorino	% uso TPL/treno	% uso Bicicletta	% A piedi
Poco (0-0,25)	20,0	35,6	49,3	63,0	46,2
Abbastanza (0,26-0,50)	25,5	37,8	35,2	33,3	29,7
Spesso (0,51-0,75)	13,8	11,1	8,5	3,7	10,2
Sempre (0,76-1)	40,7	15,6	7,0	0,0	14,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

3.2.La mobilità post Covid: Maggio 2021

Anche nel 2021 la categoria dei “pensionati” (il 94,5%) pensa che realisticamente utilizzerà soprattutto l’auto privata, di queste il 38% sarà a benzina e il 34% diesel, le Gpl il 14% e le ibride l’11%. Le elettriche restano al 2%.

Tabella 26: Numero di casi per tipo di modalità scelte per gli spostamenti del mese di maggio 2021 – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione

	Auto privata	Auto condivisa Shar/pool	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
Pens/Casal/Disocc. pre-Covid	394	3	52	127	44	0	228	-	44

Il peso percentuale dell’automobile sugli spostamenti complessivi effettuati con i tre principali mezzi adoperati per muoversi è pari al 62%. Le alimentazioni più usate restano quelle tradizionali, benzina e diesel (45%). L’uso dell’auto è seguito dall’andare a piedi per il 18% e, per meno del 10%, dai mezzi di trasporto pubblico.

Tabella 27: Incidenza d’uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti del mese di maggio 2021 – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione

Auto	Car sharing	Car pooling	Moto	M. elett.	Treno	TPL	Bici	B. elett.	Monopatt/altro ruota	P > 15 min	Altro	
62,2	0,2	0	4,1	0,4	1,7	8,1	1,8	0,6	0	18,2	2,7	
Auto	Auto condivisa	Moto	TPL	Bicicletta	Micromob.	A piedi	Altro ND					
62,2	0,2	4,5	9,8	2,4	0	18,2	2,7					

Tabella 28: Incidenza d’uso dell’auto per tipo di alimentazione indicata nel mese di maggio 2021 - Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione

AUTO							
62,2							
Auto ND	Benzina	Diesel	Ibrida	Elettrica	Metano	Idrogeno/altro	GPL
0	23	21,9	6,5	1,1	0,5	0,3	8,8

Tra il mese di gennaio 2020 e il 2021, per questa categoria non si riscontrano, dunque, differenze né per quel che riguarda il peso dei singoli strumenti di mobilità sul totale di quelli indicati, né relativamente alle frequenze indicate per i mezzi considerati singolarmente: chi usa l’auto la usa “sempre” e “spesso” per il 56% dei rispondenti, mentre per le altre modalità le voci “sempre” e “spesso” non superano il 20%, ad eccezione della moto, al contrario, risultano maggiori, oltre il 50%, le dichiarazioni d’uso basso, “poco”.

Tabella 29: Percentuali relative alle intenzioni d'uso delle modalità di spostamento indicate per il mese di maggio 2021 secondo categorie di frequenza – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione

	% uso Auto privata	% uso Auto condivisa	% uso Moto	% uso TPL/treno	% uso Bicicletta	% Piedi
Poco (0-0,25)	16,0	33,3	50,0	50,4	57,8	48,2
Abbastanza (0,26-0,50)	28,0	66,7	28,8	37,4	37,8	35,1
Spesso (0,51-0,75)	18,5	0,0	7,7	7,9	2,2	8,3
Sempre (0,76-1)	37,5	0,0	13,5	4,3	2,2	8,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

3.3.La mobilità ideale

Cosa cambia nel mondo ideale di questa categoria di intervistati?

Si riduce il numero di casi che indicano l'auto tra le modalità preferite: il 79,6% (era il 95% nel gennaio 2020) ed aumenta la preferenza per le auto elettriche (30%) e ibride (il 22%), qualcuno pensa anche alle versioni ad idrogeno (4,2%). Aumenta il numero di rispondenti che vorrebbe usufruire del trasporto pubblico (il 42%, era il 31% nel gennaio 2020).

Tabella 30: Numero di casi secondo le categorie occupazionali per tipo di modalità scelte per gli spostamenti in un mondo ideale – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione

	Auto privata	Auto condivisa Shar/pool	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
Pensionati/Casal/ Disocc. pre-Covid	335	9	48	177	89	3	205	-	46

La ripartizione tra le frequenze d'uso ideali dei mezzi indicati sul totale degli spostamenti è più equilibrata, l'auto resta quello maggiormente utilizzato, ma con valori più bassi (48,5%, era oltre il 60% nel gennaio 2020 e nelle previsioni per il 2021); cresce la frequenza del trasporto pubblico (18,6%), grazie alla possibilità di usare mezzi più ecologici, che vengono scelti da oltre il 60% di quelli che vorrebbero usare il Tpl (con una frequenza del 13%). Aumenta anche la voglia di andare in bicicletta (passando dal 2% all'8%).

Tabella 31: Incidenza d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti in un mondo ideale – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione

Auto	Car sharing	Car pooling	Moto	M. elett.	Treno	TPL	Tpl ecol.	Bici	B. elett.	Micromob.	A Piedi P<15 min.
48,5	0,6	0	3,7	1,4	3,1	2,7	12,8	3,6	4,3	0,2	16,4
Auto	Auto condivisa		Moto	TPL			Bicicletta	Micromob.	A piedi		
48,5	0,6		5,1	18,6			7,9	0,2	16,4		

Tabella 32: Incidenza d'uso dell'auto privata per tipo di alimentazione indicata nel mondo ideale – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione

AUTO							
48,5							
Auto ND	Benzina	Diesel	Ibrida	Elettrica	Metano	Idrogeno	GPL
0,4	6,6	8,8	11,3	13,9	0,1	2,1	5,5

La maggior parte dei “pensionati” che usa l’auto la userebbe allora con meno frequenza rispetto a quanto fa ora (48% “sempre” + “spesso”, - 7 punti percentuale sul 2020-21), mentre aumenta l’uso frequente del TPL (23,3%, era il 15,5%). I livelli del Car sharing e Car pooling restano bassi sia come scelta modale sia come frequenza d’uso, sotto l’1%. Conferma che ancora questa modalità resta una opzione solo per le fasce d’età più giovani e per chi si sposta per lavoro nelle aree più centrali della città.

Tabella 33: Percentuali relative alle intenzioni d'uso delle modalità di spostamento indicate per il mese di maggio 2021 secondo categorie di frequenza – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione

	% uso Auto privata	% uso Moto	% uso TPL/treno	% uso bicicletta	% piedi
Poco (0-0,25)	16,8	37,5	35,2	31,5	49,3
Abbastanza (0,26-0,50)	35,3	31,3	41,5	52,8	36,1
Spesso (0,51-0,75)	13,7	10,4	8,8	9,0	6,8
Sempre (0,76-1)	34,2	20,8	14,5	6,7	7,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

3.4.L’automobile: intenzioni d’acquisto

Come per il gruppo degli occupati, è stato chiesto ai soci ACI della categoria dei “pensionati” se avessero intenzione, realisticamente, di comprare un’auto a partire dal mese di giugno 2020 e fino a tutto il 2021.

L’85% ha dato una risposta negativa e oltre la metà lo ha escluso in modo deciso (62,4%).

Nel prossimo anno, a partire dal giugno 2020 fino al maggio 2021, pensi realisticamente che acquisterai un’auto? - Totale rispondenti categoria	Num	%
NO	286	62,4
Più NO che Sì	103	22,5
Più Sì che NO	44	9,6
Sì	25	5,5
Totale	458	100,0

Nel prossimo anno, a partire dal giugno 2020 fino al maggio 2021, pensi realisticamente che acquisterai un’auto? – Solo Pensionati	Num	%
NO	253	60,8
Più NO che Sì	100	24,0
Più Sì che NO	40	9,6
Sì	23	5,5
Totale	416	100,0

Come illustrato nelle tabelle di seguito riportate, l'83% di coloro che ritengono possibile comprare un'auto pensa di comprarne una "nuova", il restante 17% una "usata". La percentuale delle auto nuove cresce se si considerano le risposte dei soli pensionati (87%).

Totale categoria	Se la risposta è "Sì" o "Più Sì che NO", si tratterebbe di un'auto nuova o usata?	%
Nuova	57	82,6
Usata	12	17,4
Totale	69	100,0

Per quel che riguarda il tipo di alimentazione del veicolo potenzialmente acquistabile, quasi il 51% ha dichiarato di voler comprare un'auto ibrida-elettrica e il 7% una totalmente elettrica. Benzina e GPL si fermano al 14,5%, mentre il diesel all'8,7%.

Acquisto auto per alimentazione – totale categoria	Num	%
Benzina	10	14,5
Diesel	6	8,7
Elettrica	5	7,2
GPL	10	14,5
Ibrida-elettrica	35	50,7
Idrogeno	1	1,4
Metano	2	2,9
Totale	69	100,0

3.5. Le tecnologie di comunicazione digitale

La categoria qui considerata, come anticipato, è composta da una maggioranza di persone over 70 anni, con una percentuale dell'80% circa, quindi con una frequenza d'uso ipotizzata delle tecnologie digitali più bassa rispetto a categorie più giovani; si potrebbe dunque rintracciare in questo fattore la percentuale più bassa, seppur consistente dell'aumento delle attività on-line. Cresce la comunicazione on-line, per ovvie ragioni, per il 68,5% e anche lo shopping (38%). Quasi nessuno dei rispondenti di questa categoria intende continuare ad utilizzare queste tecnologie, preferendo tornare alle tradizionali modalità di acquisto e di vita sociale.

Nei mesi di marzo e aprile 2020, è cambiata la frequenza con cui hai usato le nuove tecnologie per lo svolgimento delle seguenti attività on-line?

Svolgere attività on-line	Shopping %	Spesa %	Sport %	Corsi (cucina, hobby, studio) %	Comunicare %
È aumentata	37,9	28	12,9	16,2	68,5
Penso che continuerò a svolgere questa attività	3,5	2	2	2,4	3,7
È rimasta invariata	29,5	19,3	14,7	20,8	21,9
Si è ridotta	7,7	6,3	7,2	5,0	2,8
Non ho mai svolto questa attività	21,4	44,4	63,2	55,5	3,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

3.6. La mobilità nei tre scenari a confronto

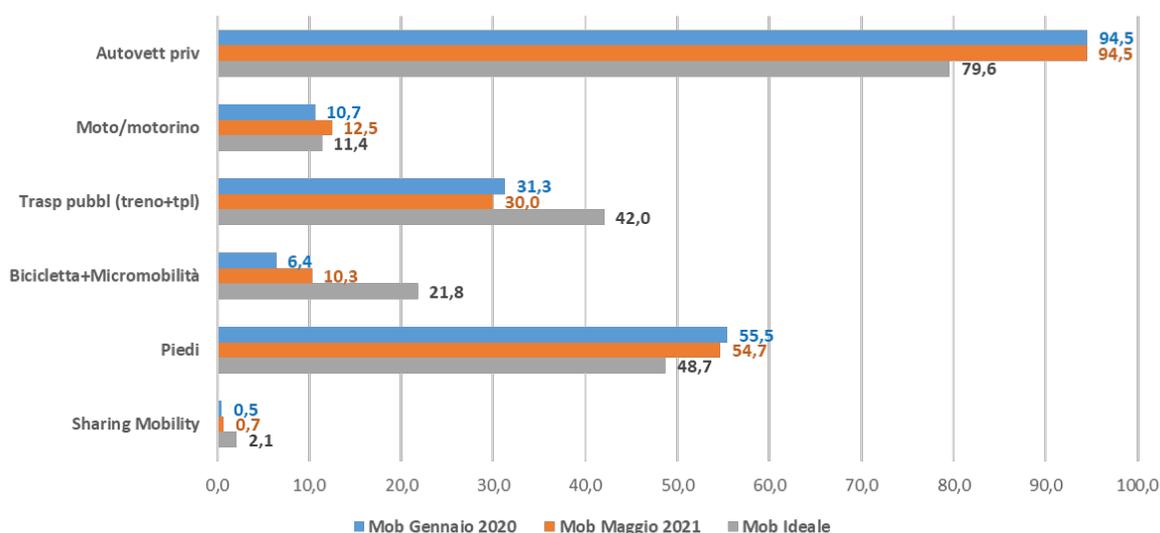
Tra le tre categorie occupazionali, i “pensionati/casalinghe/disoccupati” (dove i soli pensionati rappresentano il 90% della categoria e l’81% ha un’età tra i 70 e gli 80 anni), sono quelli che sembrano far ricorso maggiormente alla mobilità attiva, oltre il 50% infatti, dichiara tra le prime tre opzioni di spostamento l’andare a piedi per più di 15 minuti e oltre il 6% in bicicletta) in tutti gli scenari indicati.

Il peso assunto dall’andare a piedi sulla domanda complessiva di mobilità della categoria raggiunge il 20% dell’uso totale dichiarato, che, ricordiamo, in questo caso comprende verosimilmente tutti gli spostamenti diversi da quelli casa-lavoro, caratterizzati da una maggiore libertà di tempi e luoghi di destinazione. Aggiungiamo qui che oltre il 75% vive e si muove entro il comune di Roma.

Detto questo però, i pensionati risultano essere, in rapporto alla propria categoria, quelli che più ricorrono all’autovettura privata: negli scenari di gennaio 2020 e maggio 2021, la quasi totalità (95% circa) dei rispondenti dichiara di aver fatto uso della macchina per le proprie esigenze (la categoria degli “occupati” raggiungeva il 73-74%), con una incidenza sugli spostamenti totali (rispetto alle tre modalità indicate come principali) è pari al 60%.

Una differenza significativa tra le due categorie (“occupati” e “pensionati”) si registra nei dati sulle alte “frequenze d’uso”. I pensionati che usano l’auto “spesso” e “sempre” si fermano al 54% dei casi (sono il 78,4% gli “occupati”), mentre il restante 55% dichiara di usarla “poco” e “abbastanza”.

Figura 6: Confronto tra modalità di spostamento nei tre scenari (val %) – Pensionati/Casalinghe/Disoccupati prima del Covid/In cerca di prima occupazione



Anche in questo caso oltre il 75% delle auto di proprietà usate in maniera preferenziale sono a benzina o diesel, mentre il 14% a metano/GPL. Se idealmente gli occupati vorrebbero usare un’auto elettrica (il 30%), nel maggio 2021 solo l’1,9% intende realisticamente utilizzarla. Questo dato trova solo parziale conferma nelle intenzioni di acquisto di 5 su 69 “pensionati”

(intesi come categoria totale) che ritengono di acquistare un'auto entro il 2021, mentre oltre il 50% di questi intende comprare un'auto ibrida-elettrica. Ancora il 23% acquisterà un'auto a benzina o diesel e circa il 14% a GPL.

Figura 7: Percentuale autovetture di proprietà per tipo di alimentazione. Confronto tra gennaio 2020 e mondo ideale – Pensionati/Casalinghe/Disoccupati prima del Covid/In cerca di prima occupazione

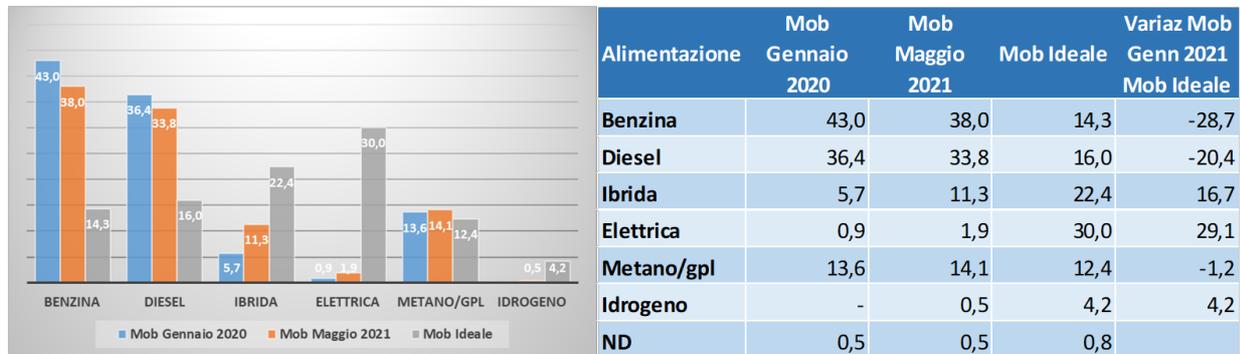


Figura 8: Incidenza delle modalità indicate sulla domanda totale di mobilità nei tre scenari – Pensionati/Casalinghe/Disoccupati prima del Covid/In cerca di prima occupazione

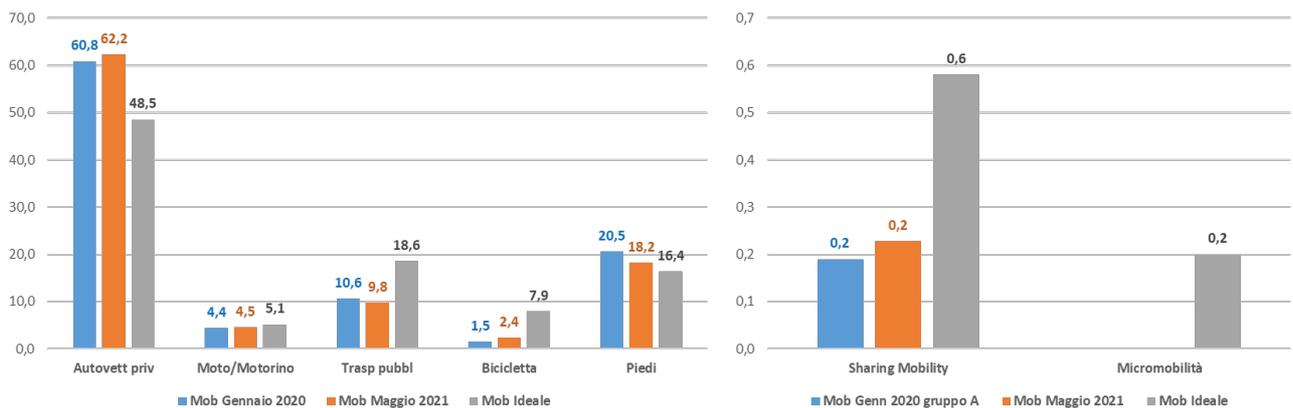
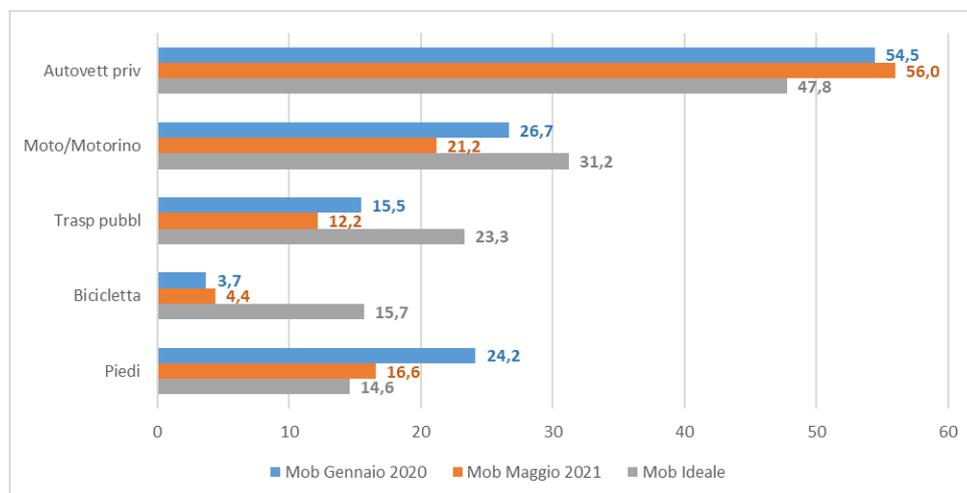


Figura 9: Alta frequenza di uso ("spesso/sempre") dichiarata per ciascuna modalità nei tre scenari (val. in %) - Categoria Pensionati Casalinghe e Disoccupati causa Covid



4. Disoccupati a causa del Covid-19 e Altro

Rientrano in questa categoria, residuale rispetto al totale dei rispondenti (7,6%), i soci Aci che hanno dichiarato di aver perso il lavoro a causa della pandemia (31) e quelli che non hanno ritenuto di rientrare nelle altre categorie indicate (62), ma che per lo più sembrano aver svolto un lavoro nel periodo pre-Covid (gennaio 2020): medici, liberi professionisti e altre attività lavorative. Il 14% dell'intera categoria ha un'età compresa tra i 18 e i 35 anni (età media 31 anni), mentre il 70% rientra nella fascia d'età 36-65 anni (età media 50).

Entrambi i sottogruppi "Altro" e "disoccupati a causa del Covid" hanno risposto alle domande relative agli spostamenti casa-lavoro nel periodo gennaio 2020, mentre per quel che riguarda le previsioni per il futuro, il gruppo "disoccupati a causa del Covid" ha risposto pensando ad una mobilità non strettamente legata a motivi di lavoro.

4.1. La mobilità prima del Covid: Gennaio 2020

L'85,5% dei soci ACI della categoria in oggetto complessivamente considerata ha dichiarato di utilizzare per i propri spostamenti l'auto privata: il 39,4% a benzina, il 35,2% diesel, il 15,5% a metano e gpl; il 19,3% la moto. In nessuno dei casi è stata menzionata la versione elettrica del mezzo.

Il trasporto pubblico viene indicato dal 24,1%, il 22,9% va anche a piedi e il 7,2 % in parte lavora da casa. Ma vediamo con quale peso sul totale dei movimenti.

Tabella 34: Numero di casi per tipo di modalità scelte per gli spostamenti del mese di gennaio 2020 – Disoccupati a causa del Covid/Altro

	Auto privata	Auto condivisa Shar/pool	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
Disocc. causa Covid/Altro	71	0	16	20	2	0	19	6	14

L'uso dell'auto incide sul totale delle modalità utilizzate per il 58%, con una preferenza pari al 42,5% per i veicoli a benzina e diesel; la moto pesa il 12,4% e il tpl (treno + mezzi su gomma e altre rotaie) il 12%. Andare a piedi incide per il 5,4% e il lavoro da casa per il 6,4%.

Tabella 35: Intensità d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti del mese di gennaio 2020 – Disoccupati a causa del Covid/Altro

Auto privata	Car sharing	Car pooling	Moto	M. elett.	Treno	Tpl	Bici	B. elett.	Micromob	A Piedi P>15 min.	Lav. da casa	Altro
57,6	0,0	0,0	12,4	0,0	1,7	10,3	1	0,0	0,0	5,4	6,4	5,1
Auto	Auto condivisa		Moto		TPL		Bicicletta	Micromob	Piedi	Da casa	ND	
57,6	0,0		12,4		12,0		1,0	0,0	5,4	6,4	5,1	

Tabella 36: Intensità d'uso dell'auto privata per tipo di alimentazione indicata nel mese di gennaio 2020 - Disoccupati a causa del Covid/Altro

AUTO					
57,6					
Auto ND	Benzina	Diesel	Ibrida	Elettrica	Metano/ GPL
2,2	19,8	22,7	3,6	0,0	9,4

I dati sulle frequenze d'uso dei singoli mezzi dicono che: la maggior parte di coloro che afferma di aver utilizzato l'auto di proprietà a gennaio lo ha fatto con un'intensità molto elevata ("sempre" e "spesso" = 63,4%). Anche chi prende la moto la usa con grande frequenza (68,8%), mentre, il 79% di chi va anche a piedi lo fa "poco".

Quel 7% di rispondenti che ha indicato il lavoro da casa tra le modalità più usate, segnala che lo fa praticamente a tempo pieno ("sempre" = 83%) e "spesso" il 17%.

Tabella 37: Percentuali d'uso delle modalità di spostamento indicate nel mese di gennaio 2020 secondo categorie di frequenza – Disoccupati a causa del Covid/Altro

	Tot Auto	% uso Auto	Tot Moto	% uso moto	Tot TPL	% uso TPL	P > 15 min	% P> 15	Lav. da casa	% Lav. da casa	Altro ND	% Altro ND
Poco (0-0,25)	18	25,4	4	25	10	43,5	15	78,9	0	0,0	9	64,3
Abbastanza (0,26-0,50)	8	11,3	1	6,3	5	21,7	1	5,3	0	0,0	3	21,4
Spesso (0,51-0,75)	5	7,0	3	18,8	1	4,3	1	5,3	1	16,7	2	0,0
Sempre (0,76-1)	40	56,3	8	50,0	7	30,4	2	10,5	5	83,3	0	14,3
Totale	71	100,0	16	100,0	23	100,0	19	100,0	6	100,0	14	100,0

4.2.La mobilità post Covid: Maggio 2021

A distanza di un anno dalla diffusione pandemica del Covid, ancora l'88,5% di questa categoria indica di voler usare realisticamente almeno un'automobile di proprietà per i propri spostamenti. Benzina e diesel coprirebbero il 34% dei casi ciascuna.

Il 27% dei rispondenti dichiara che utilizzerà il trasporto pubblico (+2%), il 22% la moto e il 17% andrà anche a piedi.

Le modalità in sharing non sembrano essere considerate e anche i valori della bicicletta e delle forme di micromobilità in generale sono ancora insignificanti.

Tabella 38: Numero di casi per tipo di modalità scelte per gli spostamenti del mese di maggio 2021 – Disoccupati a causa del Covid/Altro

	Auto privata	Auto condivisa Shar/pool	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
Disoccupati a causa Covid/Altro	69	0	17	21	3	2	13	7	11

Per quel che riguarda l'incidenza dei singoli mezzi sul totale delle frequenze d'uso dei mezzi che realisticamente verranno maggiormente usati (si ricorda che si potevano indicare le prime tre modalità per utilizzo), l'auto ha un'incidenza di oltre il 60%, dove le benzina e le diesel contribuiscono per il 43% circa e le gpl l'11%.

La moto incide sugli spostamenti totali per poco più dell'11%, così come il TPL; il lavoro da casa per il 7%.

Tabella 39: Incidenza d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti del mese di maggio 2021 – Disoccupati a causa del Covid/Altro

Auto	Car sharing	Car pooling	Moto	M. Elett	Treno	tpl	Bici	B. elett	Monopat/Altro ruota	P > 15 min	Lav. Casa	Altro
60,5	0,0	0,0	10,6	0,7	2,8	9,0	0,2	0,2	0,4	4,7	6,9	3,9
Auto privata	Auto condivisa	Moto	TPL	Bicicletta	Micromob	A piedi	Da casa	ND				
60,5	0,0	11,3	11,8	0,4	0,4	4,7	6,9	3,9				

Tabella 40: Incidenza d'uso dell'auto privata per tipo di alimentazione indicata nel mese di maggio 2021 - Disoccupati a causa del Covid/Altro

AUTO							
60,5							
Auto ND	Benzina	Diesel	Ibrida	Elettrica	Metano	Idrogeno	Gpl
0,3	21,7	20,9	5,8	0,6	0,0	0,0	11,1

L'analisi delle risposte sulla frequenza d'uso relativa ai singoli mezzi indicati, considerati separatamente, mostra ancora valori alti del "sempre" per l'auto ("sempre" e "spesso" = 61,5%).

Il trasporto pubblico, che, come abbiamo visto, è il secondo mezzo più indicato dai rispondenti (27%) dopo l'auto privata, ha una frequenza d'uso dichiarata piuttosto bassa ("poco" = 48%).

Il lavoro da casa, ad oltre un anno dall'inizio della pandemia, pur se indicato da pochi rispondenti della categoria, mantiene i valori d'uso "sempre" e "spesso" alti (86%).

Tabella 41: Percentuali relative alle intenzioni d'uso delle modalità di spostamento indicate per il mese di maggio 2021 secondo categorie di frequenza – Disoccupati a causa del Covid/Altro

	Tot Auto privata	% uso Auto privata	Tot Moto/motorino	% uso Moto/motorino	Tot TPL/treno	% uso TPL/treno	A piedi P=>15 min.	% A piedi	Lav. da casa	% lav. da casa	Altro ND	% Altro ND
poco (0-0,25)	12	17,1	5	29,4	11	47,8	9	69,2	0	0,0	6	54,5
Abbastanza (0,26-0,50)	15	21,4	5	29,4	5	21,7	2	15,4	1	14,3	4	36,4
Spesso (0,51-0,75)	9	12,9	2	11,8	2	8,7	2	15,4	2	28,6	0	0,0
Sempre (0,76-1)	34	48,6	5	29,4	5	21,7	0	0,0	4	57,1	1	9,1
Totale	70	100,0	17	100,0	23	100,0	13	100,0	7	100,0	11	100,0

4.3.La mobilità ideale

La mobilità ideale per la categoria dei “disoccupati a causa del Covid” e chi non ha definito la propria posizione occupazionale (“Altro”) vede l’auto di proprietà ancora come mezzo preferito per gli spostamenti quotidiani (il 62,6% dei casi), benché con un crollo percentuale significativo rispetto ai valori indicati fino ad oggi (gennaio 2020) e prevista per il 2021 (oltre l’85% in entrambi i casi). Il TPL viene indicato dal 34%, mentre l’andare a piedi dal 22%, la moto e la bicicletta dal 17%, la micromobilità resta su valori intorno al 5%, mentre il lavoro da casa sale al 10,8%.

Ma come cambiano le scelte per alimentazione dei veicoli di proprietà? Il 24,6% le preferirebbe ancora diesel, il 22,8% elettriche, il 14% a benzina, il 14% ibride e ancora un 14 a gpl; quasi il 2% le vorrebbe a idrogeno e un altro 3,5% a metano.

Tabella 42: Numero di casi secondo le categorie occupazionali per tipo di modalità scelte per gli spostamenti in un mondo ideale – Disoccupati a causa del Covid/Altro

	Auto privata	Auto condivisa Shar/pool	Moto	TPL/treno	Bici	Micromob	Piedi	Lavoro/studio da casa	Altro
Disoccupati a causa del Covid/Altro	52	4	14	28	14	4	18	9	9

L’incidenza dell’auto (sulla mobilità totale) dei mezzi indicati dai rispondenti è pari al 40% (con un decremento di circa 20 punti percentuale rispetto ai periodi precedenti), con un contributo delle elettriche che sale all’11% (era tra lo 0 e lo 0,6% nel 2020-2021). Anche il contributo della moto si riduce, ma di 1,5 punti percentuali circa, mentre il TPL, grazie alla possibilità ideale di prendere mezzi più sostenibili incide per il 20% (era sul 12%). Si immagina un incremento delle modalità muscolari, la bicicletta, l’andare a piedi e anche un po’ la micromobilità. Il lavoro da casa per questa categoria di utenti resta su per giù invariata.

Tabella 43: Incidenza d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti in un mondo ideale – Disoccupati a causa del Covid/Altro

Auto	Car sharing/ Car pooling	Moto	M. elett.	Treno	TPL	Tpl ecol.	Bici	B. elett.	Monopatt / Altro ruota	A piedi P > 15 min	Lav. da casa	Altro
40,0	1,8	6,3	4,1	1,7	3,2	15,2	2,8	3,9	1,8	8,4	7,4	3,4
Auto privata	Auto condivisa	Moto	TPL			Bicicletta	Micromob	A piedi	Da Casa	Altro ND		
40,0	1,8	10,4	19,8			6,7	1,8	8,4	7,4	3,4		

Tabella 44: Incidenza d'uso dell'auto privata per tipo di alimentazione indicata nel mondo ideale – Disoccupati a causa del Covid/Altro

AUTO							
40,0							
Auto ND	Benzina	Diesel	Ibrida	Elettrica	Idrogeno	Metano	GPL
0,7	6,3	8,7	6,7	11,0	1,5	0,4	4,7

L'analisi delle frequenze indicate per i singoli mezzi mostra un aumento della frequenza del trasporto pubblico, dove i "sempre" arrivano a quasi il 37% (era il 30% nel 2020 e il 22% nel 2021): questo spiega il perché il suo peso sul consumo di mobilità aumenta pur rimanendo più o meno lo stesso numero di utenti nei tre scenari un crollo dell'uso dell'auto che passa dal 56% del gennaio 2020 al 31% nel mondo ideale.

Si riduce il numero di chi indica "poco" come frequenza del camminare a piedi (era il 79% nel 2020 e si riduce idealmente al 39%).

Il lavoro da casa degli intervistati invece vede ridurre la voce "sempre" al 33%, mentre nel 2021 era indicata dal 57% degli utilizzatori.

Tabella 45: Percentuali relative alle intenzioni d'uso delle modalità di spostamento indicate per il mese di maggio 2021 secondo categorie di frequenza – Disoccupati a causa del Covid/Altro

	% uso Auto	% uso Sharing	% uso Moto	% uso TPL/treno	% uso Bici	% uso micromob	% P>15 min	% Lav da casa
poco (0-0,25)	22,4	50,0	13,3	26,7	28,6	25,0	38,9	22,2
Abbastanza (0,26-0,50)	32,8	50,0	53,3	30,0	57,1	50,0	44,4	11,1
Spesso (0,51-0,75)	13,8	0,0	0,0	6,7	7,1	25,0	5,6	33,3
Sempre (0,76-1)	31,0	0,0	33,3	36,7	7,1	0,0	11,1	33,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

4.4.L'automobile: intenzioni d'acquisto

La maggioranza della categoria in esame (l'83%) non pensa di comprare un'automobile, sicuramente almeno fino al maggio 2021. Di 16 individui che invece potrebbero acquistare, 11 comprerebbero auto nuove e 5 un veicolo usato. Quasi tutti (12 su 16) acquisterebbero un'auto

a trazione tradizionale (benzina, diesel e gpl), mentre 3 comprerebbero un veicolo ibrido-elettrico.

Nel prossimo anno, a partire dal giugno 2020 fino al maggio 2021, pensi realisticamente che acquisterai un'auto? - Totale rispondenti categoria	Num	%
NO	52	55,9
Più NO che Sì	25	26,8
Più Sì che NO	10	10,8
Sì	6	6,5
Totale	93	100,0

Totale categoria	Se la risposta è "Sì" o "Più Sì che NO", si tratterebbe di un'auto nuova o usata?
Nuova	11
Usata	5
Totale	16

Acquisto auto per alimentazione	Num
Benzina	4
Diesel	5
GPL	3
Elettrica	0
Ibrida-elettrica	3
Idrogeno	0
Metano	1
Totale	16

4.5.L'esperienza dello smart working durante il lockdown per la categoria "Altro"

Nei mesi di marzo ed aprile 2020, il 69% dei rispondenti della sotto categoria occupazionale "Altro" dichiara di aver continuato a lavorare da casa mediante un PC o un Tablet connesso a Internet: 26 persone lo hanno fatto regolarmente e 17 in modo saltuario (fino a 12 giorni al mese).

La maggioranza di chi ha continuato a lavorare (43 rispondenti su 62) si è trovata "bene" o "molto bene" (70%), solo 5 hanno dato risposte negative ("male" e "molto male").

Anche in questo caso, abbiamo chiesto ai soci se si trovavano d'accordo o meno con alcune affermazioni (alcune positive e altre negative) sul lavoro svolto nel periodo marzo-aprile 2020 da casa, con PC o Tablet connesso a Internet, e di graduare la propria posizione secondo la seguente scala: "del tutto d'accordo", "abbastanza d'accordo", "incerto", "abbastanza in disaccordo", "del tutto in disaccordo".

La tabella riportata di seguito illustra le posizioni dei soci in percentuale. Seppure la maggioranza abbia dichiarato di trovarsi “bene” a lavorare da casa, il 44% ha dichiarato che la “gestione del tempo è stata più difficile”, mentre il 32,6% non è risultata d’accordo. Il 44% ritiene che ci siano stati “meno rischi di distrazioni e interruzioni” e il 42% ha trovato le attività svolte da casa “più impegnative, faticose” e “più stressanti”, sebbene “più produttive” (44%).

	Con una gestione del tempo più difficile	Con meno rischi di distrazioni/interruzioni	Più impegnative e faticose	Più produttive	Più stressanti
Del tutto d'accordo	11,6	16,3	20,9	16,3	16,3
Abbastanza d'accordo	32,6	27,9	20,9	27,9	25,6
Incerto	23,3	23,3	30,2	32,6	30,2
Abbastanza in disaccordo	16,3	23,3	7,0	9,3	14,0
Del tutto in disaccordo	16,3	9,3	20,9	14,0	14,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

La categoria si divide in parti uguali sulla “possibilità realistica di continuare a lavorare in smart working in futuro”: quasi il 30,6% sostiene di “No”, il 35,5% pensa di “Sì”, mentre il 34% è incerto. Tra i motivi dichiarati a favore dello smart working troviamo il risparmio in termini di tempo ed economici delle famiglie che non devono spostarsi tutti i giorni per andare a lavoro, alcuni ritengono che se ben organizzato e con le infrastrutture e tecnologie abilitanti adeguate alcune attività d’ufficio possano essere svolte da casa. Ma non tutte le professioni possono essere svolte da remoto e molti degli intervistati ritengono comunque alienante il lavoro da casa anche a causa della mancanza di rapporti diretti interpersonali e di confronti in presenza con le persone (*stakholder* interni ed esterni).

4.6. Le tecnologie di comunicazione digitale

L’esperienza del lockdown sembra aver portato ad un aumento di alcune attività on-line: lo “shopping” per quasi il 38% dei casi della categoria, così come il “fare la spesa” (30,1%) e sicuramente il “comunicare” con i propri cari (72%). Il 41% dichiara di non aver mai fatto la spesa on-line e il 63,4% di fare “sport” da remoto, attraverso forme di *training* on-line, preferendo evidentemente le attività tradizionali, se non in palestra, almeno all’aria aperta.

Svolgere attività on-line	Shopping %	Spesa %	Sport %	Corsi (cucina, hobby, studio) %	Comunicare %
È aumentata	37,6	30,1	16,1	30,1	72
Penso che continuerò a svolgere questa attività anche	3,2	0	1,1	0	5,4
È rimasta invariata	36,6	23,7	15,1	31,2	18,3
Si è ridotta	11,8	5,3	4,3	5,4	1,1
Non ho mai svolto questa attività	10,8	40,9	63,4	33,3	3,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

4.7. La mobilità nei tre scenari a confronto

Ultima categoria è quella composta dai rispondenti che non hanno dichiarato il tipo di occupazione, ma che, dal tipo di risposte date, risulta comunque rientrare nella categoria dei lavoratori, che per correttezza abbiamo deciso di indicare come “Altro”, a cui si aggiunge una percentuale, fortunatamente bassa, di persone che dichiarano di aver perso il lavoro a causa del Covid. La categoria, composta per il 70% da 36-65enni (età media 50) e per il 14% da 18-35enni (età media 31 anni), costituisce circa il 7% del campione totale.

I risultati in sintesi dicono che anche in questo caso oltre l'85% dei rispondenti ha indicato almeno un'auto tra le prime tre preferenze per gli spostamenti quotidiani casa-lavoro di gennaio 2020, il 24% il trasporto pubblico e il 23% l'andare a piedi. Non sembrano esserci grandi variazioni nelle previsioni per il 2021, se non un lieve aumento del mezzo macchina (+ulteriori 3 punti), del trasporto pubblico (+3 punti circa) e dell'uso della bicicletta e del monopattino (+4). Anche il lavoro da casa sembra aumentare (dal 7,2% al 9% dei casi). La mobilità condivisa è inesistente. Un dato che infine mostra che il campione, complessivamente considerato, non sembra rientrare ancora nel profilo degli utenti della sharing mobility (carsharing e carpooling).

L'auto di proprietà è per quasi il 75% a benzina e diesel, mentre le auto elettriche sono assenti e raggiungono nel maggio 2021 l'1,4%.

Nel mondo ideale degli intervistati, anche di questa categoria, cambiano le preferenze per l'auto, che passano a rappresentare il 63% circa delle scelte. Aumentano le auto elettriche (+23%), le ibride (+10%) e appaiono le prime vetture ad idrogeno (quasi 2%), a discapito delle auto tradizionali a benzina (-25,4%) e diesel (-10,6%).

Non si riscontrano invece significative variazioni per le altre modalità, se non per il trasporto pubblico che, grazie alle modalità meno inquinanti cresce nella preferenza di circa il 10% dei casi in più rispetto a gennaio 2020. Il lavoro da casa arriva all'11%, e all'uso dell'auto condivisa che raggiunge quasi il 5% dei casi (era zero negli scenari 2020 e 2021).

Figura 10: Percentuale prime tre modalità scelte nei tre scenari (gennaio 2020, maggio 2021, mondo ideale) - Disoccupati a causa del Covid e Altro ND

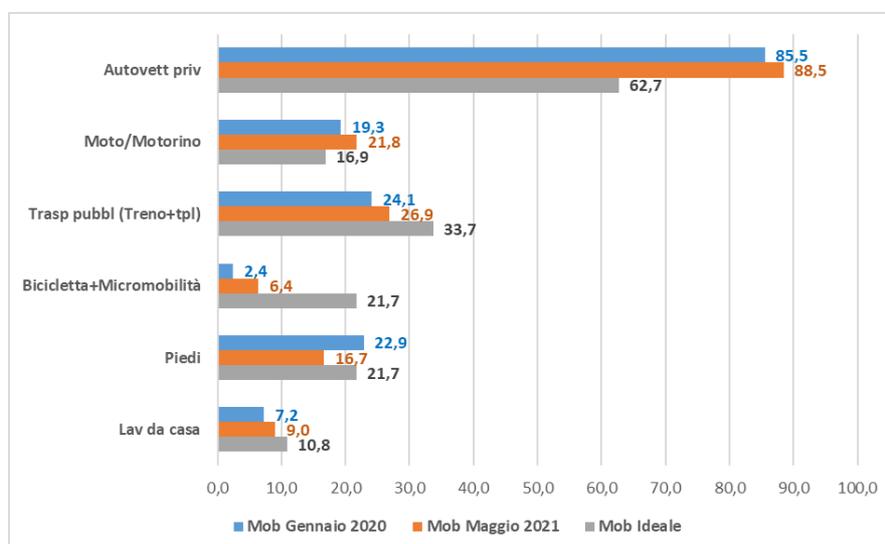
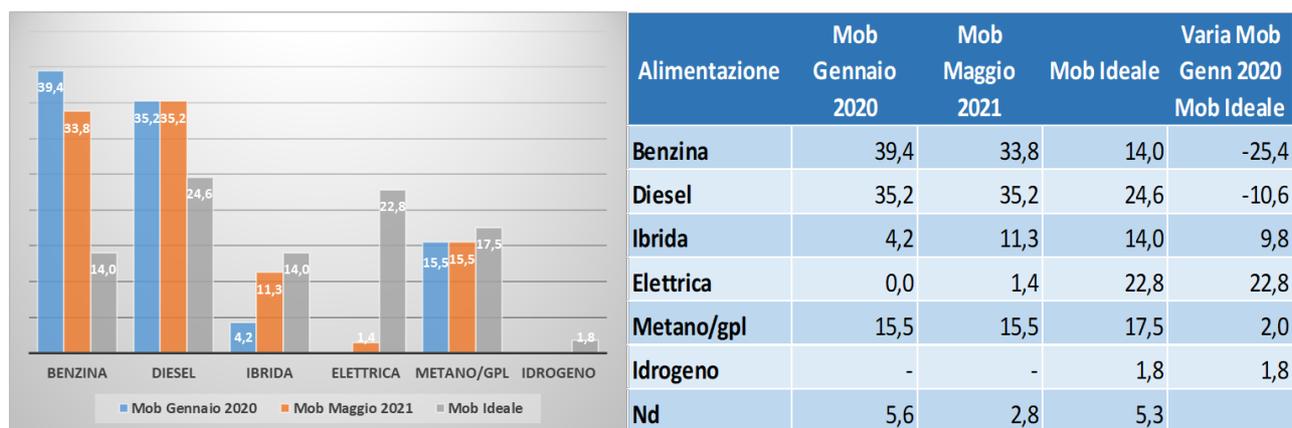


Figura 11: Percentuale autovetture di proprietà per tipo di alimentazione. Confronto tra gennaio 2020 e mondo ideale - Disoccupati a causa del Covid e Altro ND

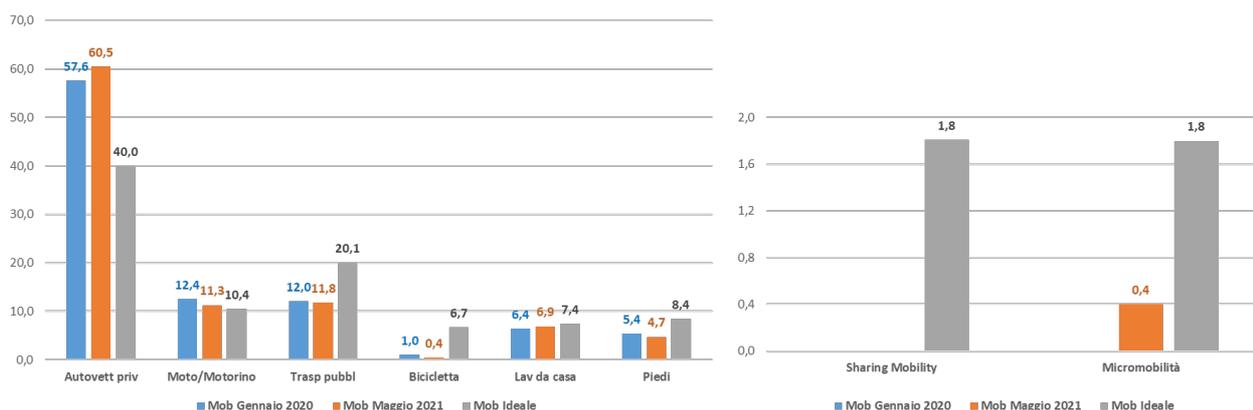


L'auto, di qualsiasi tipo, resta comunque l'opzione principale nella copertura degli spostamenti, senza rilevanti modifiche nei primi due scenari (incide per circa il 60%) e comunque con un peso pari al 40% nella mobilità ideale.

In quest'ultimo scenario, cresce il peso del trasporto pubblico, scelto nelle sue versioni meno inquinanti, per coprire il 20% delle esigenze di mobilità calcolate su tutte le modalità indicate dai rispondenti, così come si incrementa il peso della mobilità ciclabile (6,7%) e quella pedonale (8,4%).

Chi usa soprattutto l'auto rispetto alle altre modalità, per rispondere alle proprie esigenze di spostamento, guida maggiormente veicoli a benzina e diesel nel mondo della realtà, mentre in un immaginario futuro ideale spera di guidare meno e di guidare un'auto elettrica.

Figura 12: Incidenza delle modalità indicate sulla domanda totale di mobilità nei tre scenari – Disoccupati a causa del Covid e Altro ND



5. RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DEI RISULTATI IN SINTESI

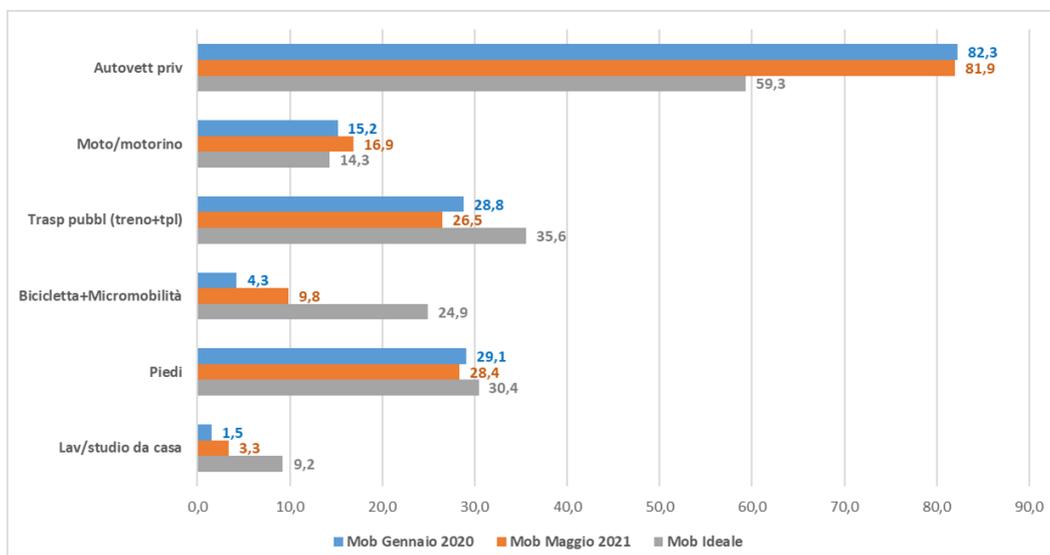
5.1. La mobilità nei tre scenari a confronto

A conclusione del lavoro si ritiene, in prima battuta analizzare, opportuno rappresentare graficamente le posizioni espresse dall'insieme degli intervistati nei tre scenari temporali indagati. Secondo quanto emerso dall'indagine, la quasi totalità del campione indica l'auto privata come mezzo utilizzato per recarsi a lavoro (82%), nei luoghi di studio, o per muoversi e gestire le attività quotidiane sia nel periodo precedente il diffondersi del Covid sia, in previsione, nel vicino futuro, si spera post-Covid. Il Trasporto pubblico (circa il 29%) e l'andare a piedi (29%) sono viste come le altre possibili alternative, ma con percentuali molto più basse. Anche la moto o il motorino non registrano valori importanti. La bicicletta, il monopattino e le altre forme di micromobilità sono usate da pochissimi, ma questo, come detto nell'Introduzione, può essere dovuto in parte alla particolare composizione del campione di interesse; l'auto condivisa nei periodi considerati è praticamente inesistente.

Infine, il lavoro da casa nel gennaio 2020 non era ancora una modalità di lavoro diffusa e strutturata, ma con tendenze in crescita per il 2021 e sicuramente nei desiderata dei rispondenti.

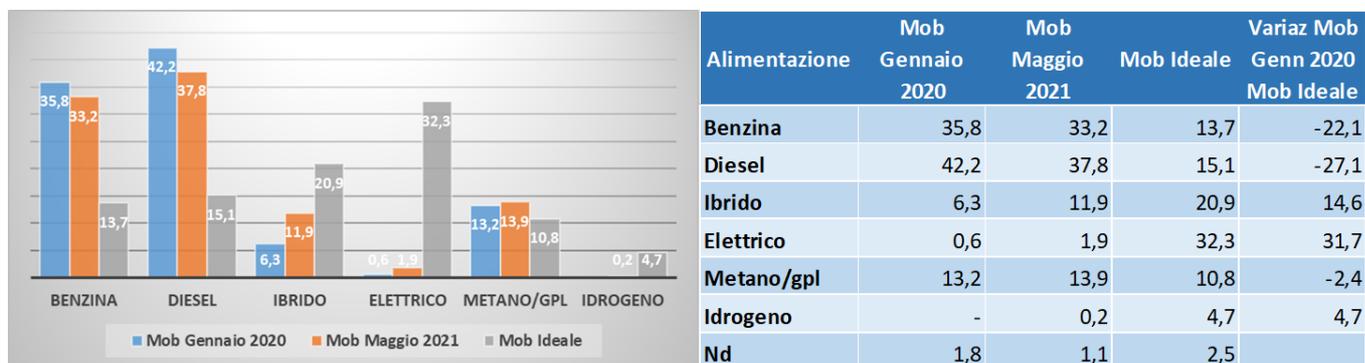
Questo è il mondo della realtà, che costringe gli utenti a scontrarsi con le problematiche della mobilità urbana dove infrastrutture inadeguate, poca capacità e vetustà dei mezzi pubblici, poca copertura dei collegamenti di media-lunga distanza (periferia-centro), a cui oggi si aggiungono le difficoltà del momento, non consentono grandi alternative, almeno per il campione dei Soci ACI Roma, caratterizzato ovviamente dall'aver almeno un'auto o una moto di proprietà e dall'essere composto per lo più da "occupati" e poi da "pensionati", quindi, con un minimo di certezza economica. Ma nel mondo ideale, le cose sembrano cambiare e un trasporto pubblico più verde ed efficiente cresce nelle preferenze a discapito dell'auto, così come la mobilità attiva, attraverso l'uso della bicicletta e l'andare a piedi, quest'ultima in particolare per la categoria dei pensionati; un cambiamento forse motivato anche da una ritrovata esigenza dovuta ai mesi di obbligatoria immobilità fisica.

Figura 13: Percentuale prime tre modalità scelte nei tre scenari (gennaio 2020, maggio 2021, mondo ideale) - tutti i rispondenti



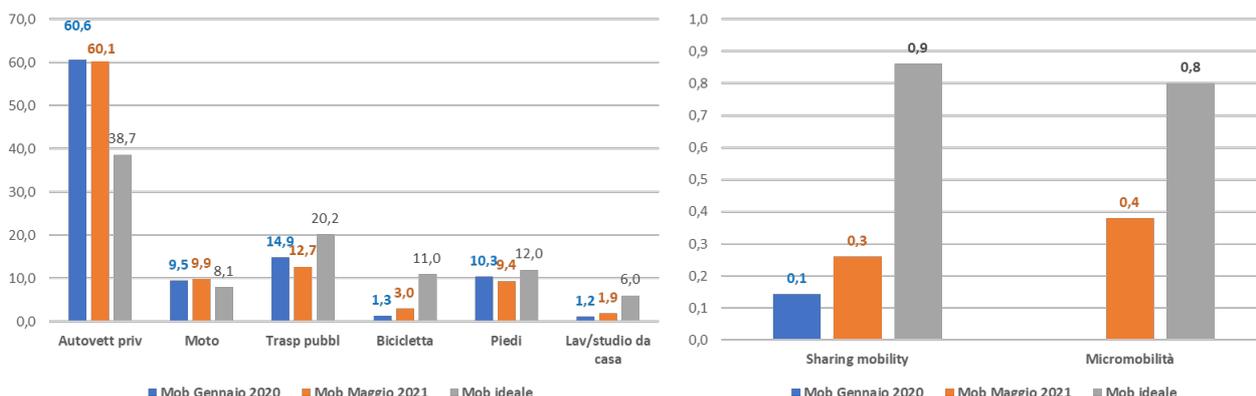
L'analisi delle risposte relative al tipo di alimentazione dell'auto privata usata nel mese di gennaio 2020 vede le auto a benzina e diesel coprire complessivamente il 78% delle esigenze di mobilità del campione. Le auto a metano e GPL rappresentano il 13,2% dei casi (di cui quelle a metano sono una percentuale non significativa). Tutto cambia nel mondo ideale dove le auto elettriche passano da un risicato 0,6% al 32% e le ibride elettriche dal 6% al 21%, coprendo, complessivamente considerate, i desideri della maggioranza dei rispondenti (il 53%). Una percentuale di casi, quest'ultima, di persone in attesa, forse, di uno sviluppo tecnologico e infrastrutturale che permetta l'acquisto e l'uso quotidiano di un mezzo considerato dai più, oggi, ancora non affidabile. Un dato che viene confermato dalle dichiarazioni dei rispondenti sui propositi di acquisto di un'auto nuova (benché la percentuale di chi intende comprarne una sia molto bassa). Se, infatti, in un mondo ideale il 32% userebbe un'auto elettrica, solo il 6% ne acquisterebbe una entro il 2021, mentre ben oltre il 43% la comprerebbe ibrida-elettrica.

Figura 14: Percentuale autovetture di proprietà per tipo di alimentazione. Confronto tra gennaio 2020 e Mondo ideale - tutti i rispondenti



Il confronto tra il peso che le diverse modalità indicate hanno registrato nell'uso quotidiano conferma le scelte di mobilità sopra illustrate. L'auto privata incide per circa il 60-61% degli spostamenti nel mondo reale, ma il desiderio sarebbe quello di usarle molto meno (-21,9%). Cresce l'uso del TPL che va ad incidere idealmente per il 20% degli spostamenti, accompagnato dalla bicicletta e dall'andare a piedi, fino a coprire complessivamente il 43% degli spostamenti.

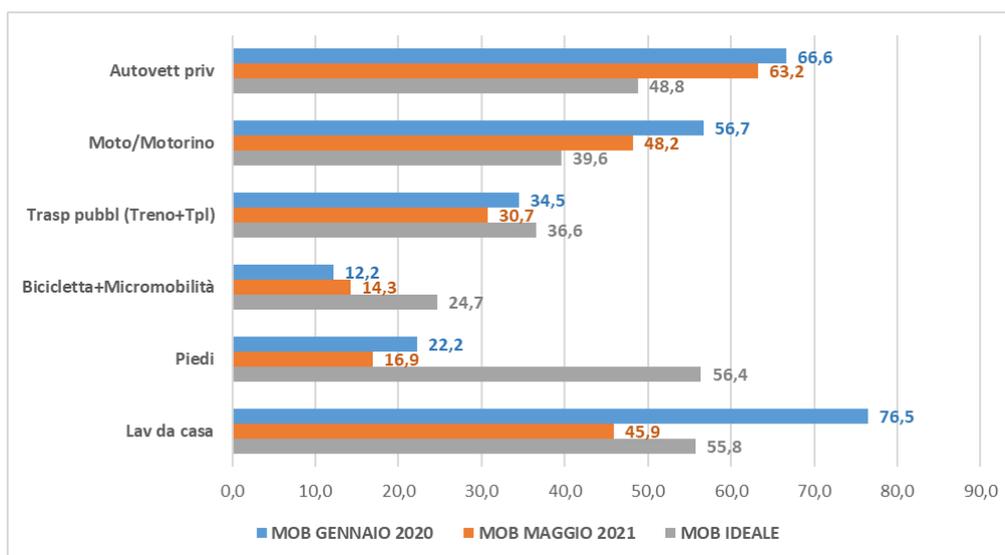
Figura 15: Incidenza delle modalità indicate sulla domanda totale di mobilità nei tre scenari – tutti i rispondenti



Il confronto dei dati dei tre scenari relativi alle frequenze (percentuale d'uso indicata dai rispondenti) delle singole modalità indicate (preferenza per le prime tre più utilizzate), conferma l'uso massivo dell'auto privata, anche nel mondo ideale, sebbene notevolmente ridotto, con percentuali che vanno dal 67% al 49%. Anche chi va in moto – sebbene si tratti di un numero molto limitato del campione, che non supera il 17% in nessuno dei tre scenari – la utilizza con grande frequenza (dal 56,7% a quasi il 40% ideale). Il trasporto pubblico non gode della stessa fiducia, infatti, resta su valori alti solo per il 36,6% dei rispondenti in un mondo ideale.

La rappresentazione delle frequenze d'uso in percentuale relative al "lavoro da casa" (che fanno riferimento alla categoria "occupati" e alla categoria "Altro") possono trarre in inganno se non si tiene conto del fatto che il numero di persone che ha dichiarato di aver lavorato da casa nel gennaio 2020 è veramente esiguo (appena l'1,5%), pur avendo svolto tale attività per la maggior parte del tempo (76,5%). Mentre di quel 9% di soci ACI Roma che vorrebbe "idealmente" lavorare in smart working (Figura 6) solo la metà lo farebbe full time, poiché ritiene importate conservare spazi e momenti di confronto in presenza.

Figura 16: Alta frequenza ("Sempre" + "Spesso") delle singole modalità indicate nei tre scenari (gennaio 2020, maggio 2021, mondo ideale) – tutti i rispondenti (val.%)



5.2. Scelte modali di spostamento nei tre scenari: confronto fra le categorie occupazionali intervistate

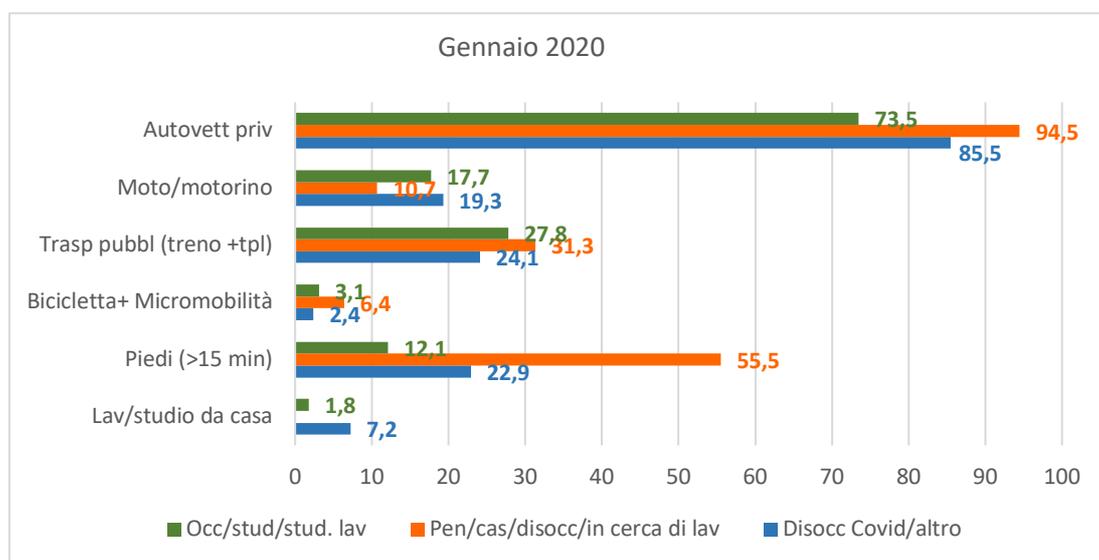
La lettura dei dati sulle prime tre modalità di spostamento indicate dalle tre categorie di soci ACI Roma a confronto per il mese di gennaio 2020 evidenziano valori più alti dell'uso dell'auto della categoria dei "pensionati/casalinghe e disoccupati" (94,5%), seguita da quella dei "Disoccupati a causa del Covid e Altro" (85,5%). Mentre la percentuale degli "occupati e studenti" che ha dichiarato di aver usato l'auto nello stesso periodo è pari al 73,5%.

Usano il trasporto pubblico in percentuale maggiore i "pensionati etc." (31,3%) e gli "occupati e studenti" (quasi il 28%).

Per quel che riguarda la mobilità attiva, sono sempre i “pensionati/ casalinghe/disoccupati a presentare i valori più alti, in particolare va anche a “a piedi” oltre il 55% dei casi e il 6,4% in “bicicletta”, poiché la voce “micromobilità” (ad esempio monopattini) di per sé è pari a zero. Molto più bassa risulta la percentuale degli “occupati” che dichiarano, tra i primi tre mezzi, di aver utilizzato, per gli spostamenti casa-lavoro, anche la bicicletta (quasi il 3%), il monopattino (0,1%) o di andare a piedi per più di 15 minuti (12%).

Solo 11 soci tra gli “occupati e studenti” nel periodo pre-Covid ha svolto qualche volta, con una frequenza bassissima, il proprio lavoro da casa; 7 sono i casi che hanno avuto una esperienza analoga nella categoria dei “disoccupati a causa del Covid” e della categoria “Altro”.

Figura 17: Confronto tra categorie occupazionali delle prime tre modalità di spostamento scelte nel mese di gennaio 2020 (val. %)



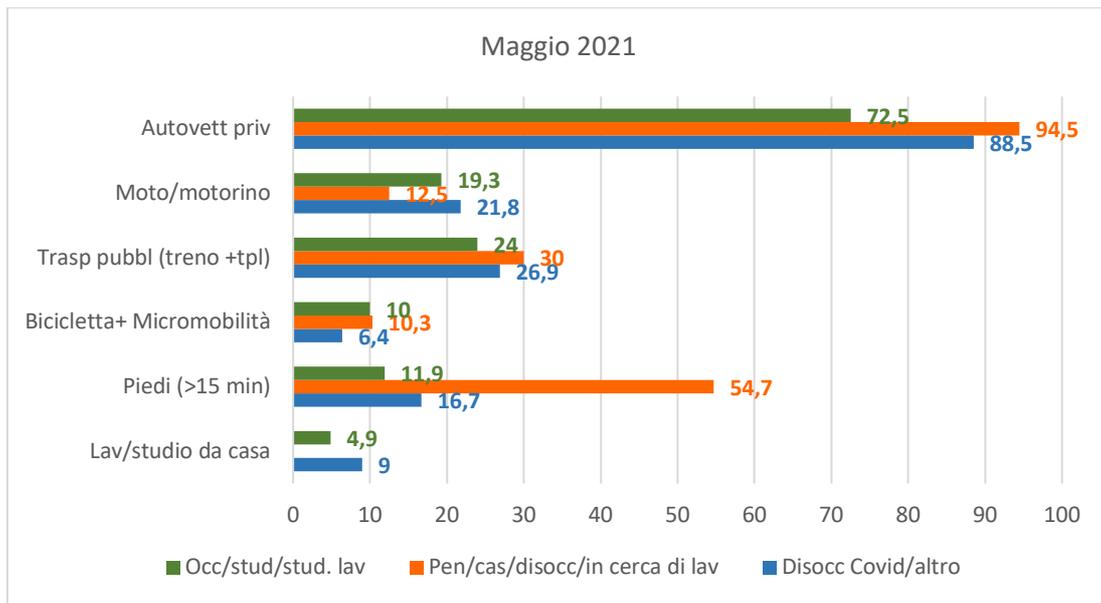
Le scelte di mobilità indicate dal campione, complessivamente considerato, per il periodo maggio 2021 (a più di un anno di distanza dall’inizio della pandemia) non sembrano subire grandi, almeno per quanto riguarda le preferenze per i mezzi a motore. Si riduce un po’ l’uso del trasporto pubblico da parte degli occupati e dei pensionati (rispettivamente -3,8 punti percentuale e -1,3 punti).

Cresce invece il numero di chi intende usare anche il TPL tra i disoccupati a causa del Covid e la categoria definita “Altro” (+2,8).

Significativo l’aumento del numero di soci che pensa di andare anche in bicicletta (con una forchetta tra le categorie che va dal 6,4% al 10,3%, era tra il 2,4% e il 6,4% nel 2020) e in “monopattini”, almeno tra gli occupati, fino a raggiungere quasi l’1% della categoria (6 casi, era uno solo nel mese di gennaio);

Risponde alle attese l’aumentare del numero di persone intervistate che pensano anche di lavorare da casa: tra gli occupati e studenti in 30 indicano questa modalità (quasi il 5%, era l’1,8% nel 2020) e 7 nella categoria dei “Disoccupati a causa del Covid e Altro”.

Figura 18: Confronto tra categorie occupazionali delle prime tre modalità di spostamento scelte nel mese di maggio 2021 (val. %)

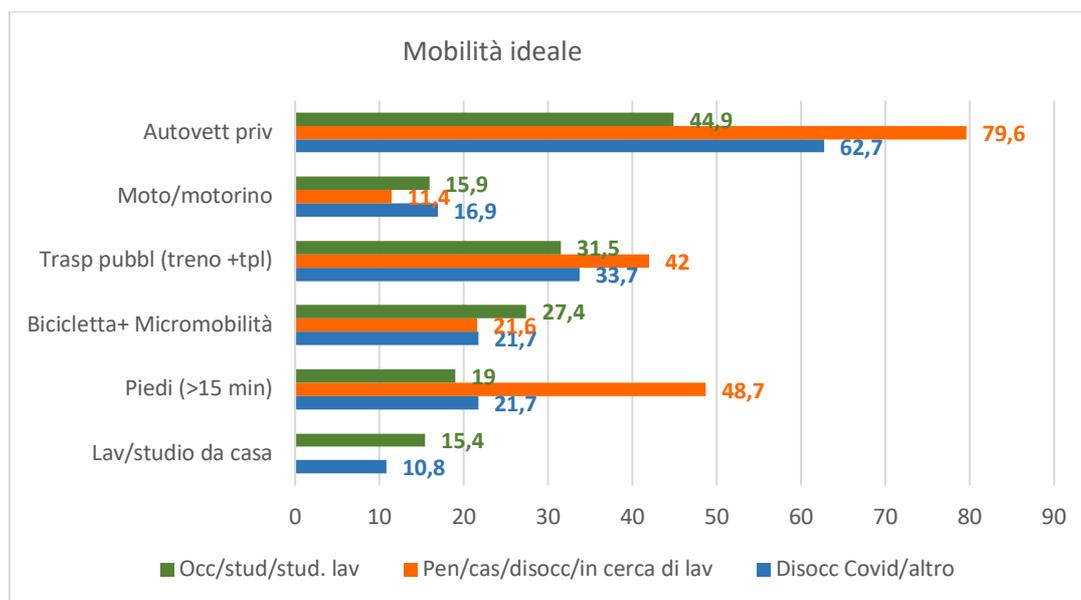


Una piccola rivoluzione nelle abitudini di mobilità sembra invece essere desiderata da tutti i rispondenti, con una riduzione dell'uso dell'auto privata favorita da una ideale offerta di trasporto pubblico più efficiente e adeguato alle esigenze di spostamento di una grande città, ma soprattutto più green. Tra gli "occupati/studenti" si registra una riduzione di 28 punti percentuali; tra i "pensionati, le casalinghe e i disoccupati" -15; tra i "disoccupati a causa del Covid e Altro" scende di 23 punti percentuali.

Allo stesso tempo, come sottolineato, crescerebbe l'uso del TPL: in particolare per la categoria dei "pensionati" e dei "disoccupati a causa del Covid", in media di 10 punti percentuali in più; meno importante l'incremento dei casi tra gli "occupati" (+3 pt), che preferirebbero passare ad una mobilità più attiva: bicicletta e monopattini vengono scelti infatti dal 27,4% (era il 3% nel 2020), andrebbe anche a piedi il 19% (era circa il 12% negli altri due scenari).

Ultimo dato di rilievo, che potrebbe avere importanti riflessi sulla mobilità urbana, lo smart working, - che, come confermato anche dai giudizi direttamente espressi sull'esperienza appena vissuta (si veda di seguito il par. 4 di questo capitolo), sembra essere apprezzato da molti rispondenti attivi nel mondo del lavoro -viene scelto dal 15,4% degli occupati/studenti (era l'1,8% nel 2020) e da quasi l'11% (era il 7,2%) della categoria dei "disoccupati a causa del Covid e Altro".

Figura 19: Confronto tra categorie occupazionali delle prime tre modalità di spostamento scelte in un mondo ideale (val. %)



5.3. Le intenzioni d'acquisto di un'auto entro il 2021

È doveroso qui specificare che le dichiarazioni relative alle intenzioni di acquisto di un'autovettura risalgono al periodo precedente la campagna di incentivi auto promossa nell'Agosto 2020 dal Governo. Come illustra la figura 17, la stragrande maggioranza dei rispondenti (l'83%) non pensa di acquistare un'auto entro il 2021. Solo il 6% è sicuro di comprarne almeno una e quasi l'11% è molto tentato. Come è facile immaginare, in una fase di crisi e incertezze, come tante volte si è già detto, sono soprattutto gli appartenenti alla categoria degli adulti "occupati" a pensare di acquistare una nuova auto (il 58%), e sarà nuova, infatti, per il 75% degli acquisti, mentre quasi il 28% prenderà un'auto usata.

Solo il 6% rivolge il proprio interesse all'auto elettrica pura, ma ben il 43,6% pensa ad un'auto ibrida-elettrica. Le tradizionali benzina e diesel invece coprono circa il 30% dei programmi di acquisto, mentre il 15% desidera un'auto a GPL.

Figura 20: Intenzione d'acquisto di un'auto entro il 2021



Figura 21: Intenzioni di acquisto di un'auto nuova o usata entro il 2021

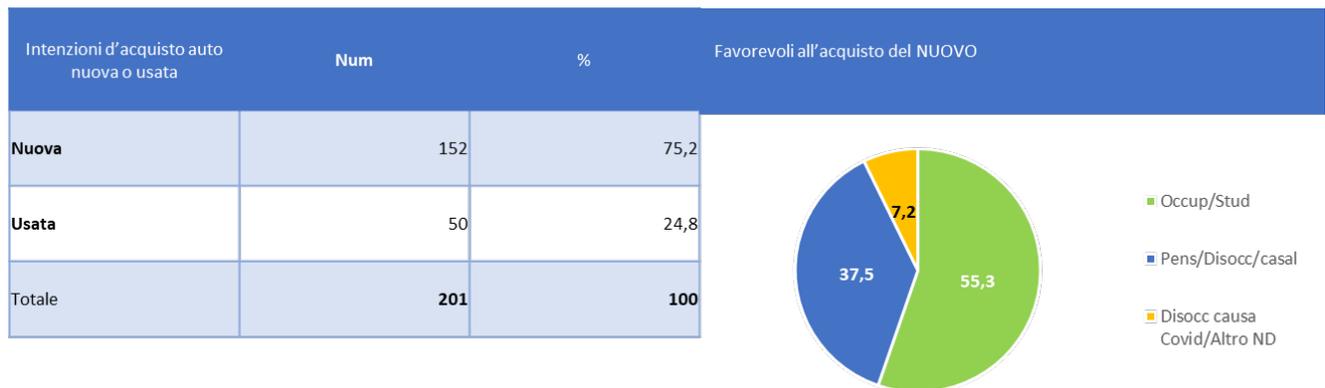
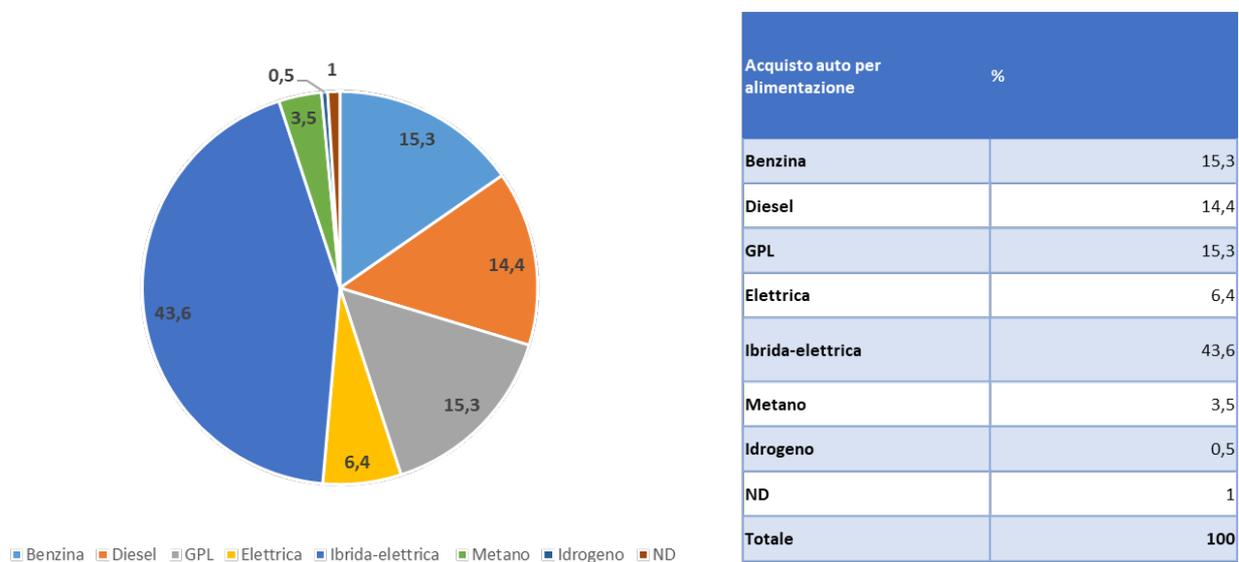


Figura 22: Intenzioni d'acquisto di un'auto per tipo di alimentazione entro il 2021



5.4. L'esperienza dello smart working nella fase di lockdown

L'analisi dei giudizi relativi allo svolgimento delle attività lavorative da casa, il così detto "smart working", incrementate obbligatoriamente nel periodo di lockdown e nelle fasi successive, fino ad oggi, per limitare i contagi attraverso la riduzione della pressione sui mezzi di trasporto pubblico e per consentire una migliore gestione familiare, in particolare con la chiusura delle scuole e delle lezioni in presenza, rimanda un quadro tutto sommato positivo delle opinioni relative all'esperienza fatta. Le posizioni dei rispondenti rispetto ad alcune asserzioni positive e negative sul lavoro da casa, infatti, risultano essere a favore di questa modalità di lavoro, pur evidenziando alcune difficoltà nella gestione del tempo e nell'impegno dedicato a tali attività, forse in situazioni domestiche non sempre favorevoli, con mezzi inadeguati e la necessità di gestire contemporaneamente le esigenze familiari, in particolare dei lavoratori con figli o di chi ha dovuto organizzare spazi condivisi di lavoro con il proprio partner o altri familiari.

Nel complesso però la maggioranza dei rispondenti (il 73%) che ha sperimentato questa modalità ha dichiarato di essersi trovata "bene" e "molto bene" a lavorare da casa, mentre solo

l'8% sembra non aver avuto una buona esperienza. Inoltre, quasi il 57% ritiene realisticamente che in futuro i lavoratori e gli studenti potranno lavorare e studiare per la maggior parte del tempo da casa e che questo permetterà di avere meno stress da spostamenti, un risparmio economico dovuto alla riduzione del consumo di carburanti e anche una maggiore attenzione all'ambiente. Il campione precisa però che l'articolazione del lavoro "agile" deve prevedere anche momenti di presenza, ritenuti fondamentali per lo scambio di idee, di progetti e programmi e per il mantenimento delle relazioni sociali e lavorative. Queste considerazioni non valgono per le attività di studio che secondo i rispondenti devono essere svolte in presenza, nei luoghi di socializzazione culturale più idonei, le aule (scolastiche e universitarie). Il 23% reputa invece importante conservare spazi e luoghi di interazione sociale in presenza, per mantenere alta la motivazione, e ben distinte le sedi e i tempi della vita privata e lavorativa.

Figura 23: Posizione dei rispondenti rispetto ad alcuni giudizi sullo smart working esperito in fase di lockdown



Questionario

1) Qual è la tua attuale condizione occupazionale?

(scegliere solo una delle seguenti voci)

- Occupato
- Studente
- Studente lavoratore
- In cerca di prima occupazione
- Disoccupato a causa dell'emergenza coronavirus
- Disoccupato già prima dell'emergenza
- Casalingo
- Pensionato
- Altro

2) Nel gennaio 2020 quale era il mezzo con cui più frequentemente raggiungevi il tuo luogo di lavoro (o se studente il tuo luogo di studio)?

(leggere con attenzione tutte le voci e indicare al massimo tre mezzi)

- Auto privata a benzina
- Auto privata diesel
- Auto privata ibrida
- Auto privata elettrica
- Auto privata a metano, a GPL, a idrogeno / ad altro
- Car sharing
- Car pooling
- Motorino/moto
- Motorino/moto elettrici
- Treno
- Trasporto pubblico locale (su gomma o su rotaie)
- Bicicletta
- Bicicletta elettrica
- Altri tipi di mezzi su ruota (monopattini elettrici, pattini etc.)
- A piedi (per più di 15 minuti)
- Lavoravo (seguivo le lezioni) da casa
- Altro.....

3) Con quale frequenza utilizzavi i tre mezzi di trasporto da te indicati nella domanda precedente?

Scrivere la percentuale di utilizzo dei mezzi di trasporto da te indicati nella domanda precedente in ordine dal primo (quello più usato) all'ultimo (quello meno usato), fino ad un massimo di tre: ad esempio, auto 80%, piedi 15%, bici 5% = 100% (il totale non deve superare il 100%)

4) Nei mesi di marzo ed aprile 2020, hai continuato a svolgere il tuo lavoro (o se studente il tuo studio) da casa mediante un PC o un Tablet connesso a Internet?

- Sì, regolarmente
- Sì, saltuariamente (≤ 12 giorni al mese)
- No

5) Come ti trovi a lavorare o studiare con PC o Tablet connesso a Internet da casa?

(Indicare la propria opinione in una scala da 1 a 5, in cui 1 è uguale a "molto male e 5 è uguale a "molto bene")

	1	2	3	4	5	
Molto male	<input type="radio"/>	Molto bene				

6) Secondo te, rispetto alle attività lavorative o di studio in presenza, le attività di lavoro (o studio) con PC o Tablet connesso a Internet che hai svolto nel marzo e aprile 2020 sono:

(scegliere la casella che più corrisponde alla propria posizione. Indicare una sola risposta per ciascuna riga)

	Del tutto d'accordo	Abbastanza d'accordo	Incerto	Abbastanza in disaccordo	Del tutto in disaccordo
Con una gestione del tempo più difficile					
Con meno rischi di distrazioni/interruzioni					
Più impegnative e faticose					
Più produttive					
Più stressanti					

7) Ritieni che in futuro i lavoratori/studenti e tu stesso possiate davvero lavorare o studiare per la maggior parte del tempo da casa mediante un PC o un Tablet connesso a Internet?

(Indicare la propria opinione in una scala da 1 a 5, in cui 1 è uguale a "No, per niente" e 5 è uguale a "Sì, sicuramente")

	1	2	3	4	5	
No, per niente	<input type="radio"/>	Sì, sicuramente				

8) Puoi indicare i motivi della tua risposta alla domanda precedente?

9) Dovendo immaginare quale sarà realisticamente il mezzo di trasporto con cui raggiungerai il tuo luogo di lavoro (o se studente il tuo luogo di studio) tra un anno (maggio 2021), quale dei seguenti mezzi impiegherai più di frequente?

(leggere con attenzione tutte le voci e indicare al massimo tre mezzi)

- Auto privata a benzina
- Auto privata diesel
- Auto privata ibrida
- Auto privata elettrica
- Auto privata a metano
- Auto privata a GPL
- Auto privata a idrogeno
- Car sharing
- Car pooling
- Motorino/moto
- Motorino/moto elettrici
- Treno
- Trasporto pubblico locale (su gomma o su rotaie)
- Bicicletta
- Bicicletta elettrica
- Altri tipi di mezzi su ruota (monopattini elettrici, pattini *etc.*)
- A piedi (per più di 15 minuti)
- Lavorerò (seguirò le lezioni) da casa
- Altro.....

10) Con quale frequenza utilizzerai i tre mezzi di trasporto da te indicati nella domanda precedente?

Scrivere la percentuale di utilizzo dei mezzi di trasporto da te indicati nella domanda precedente in ordine dal primo (quello più usato) all'ultimo (quello meno usato), fino ad un massimo di tre: ad esempio, auto 80%, piedi 15%, bici 5% = 100% (il totale non deve superare il 100%)

11) Nel tuo mondo ideale, quale dei seguenti mezzi di trasporto preferiresti impiegare più frequentemente per raggiungere il tuo luogo di lavoro (o se studente il tuo luogo di studio)?

(leggere con attenzione tutte le voci e indicare al massimo tre mezzi)

- Auto privata a benzina
- Auto privata diesel
- Auto privata ibrida
- Auto privata elettrica
- Auto privata a metano
- Auto privata a GPL
- Auto privata a idrogeno / ad altro
- Car sharing
- Car pooling
- Motorino/moto
- Motorino/moto elettrici
- Trasporto pubblico locale (su gomma o su rotaie) con preferenza per le sue modalità meno inquinanti
- Treno
- Trasporto pubblico locale (su gomma o su rotaie)
- Bicicletta
- Bicicletta elettrica
- Altri tipi di mezzi su ruota (monopattini elettrici, pattini etc.)
- A piedi (per più di 15 minuti)
- Lavorerei (seguirei le lezioni) da casa
- Altro...

12) Nel tuo mondo ideale, con quale frequenza vorresti utilizzare i tre mezzi di trasporto da te indicati nella domanda precedente?

Scrivere la percentuale di utilizzo dei mezzi di trasporto da lei indicati nella domanda precedente in ordine dal primo (quello più usato) all'ultimo (quello meno usato), fino ad un massimo di tre: ad esempio, auto 80%, piedi 15%, bici 5% = 100% (il totale non deve superare il 100%)

13) In quale comune lavori? _____

14) In quale provincia lavori? _____

15) Nel prossimo anno, a partire dal giugno 2020 e fino al maggio 2021, pensi realisticamente che acquisterai un'auto?

- Sì
- Più Sì che No
- Più No che Sì
- No

16) Se hai risposto “Sì” o “Più Sì che No”, si tratterebbe di un’auto nuova o usata?

- Nuova
- Usata

17) Se hai risposto “Sì” o “Più Sì che No”, si tratterebbe di un’auto di che tipo?

- Benzina
- Diesel
- Ibrida-elettrica
- Elettrica
- Metano
- GPL
- Idrogeno
- Altro _____

18) Nei mesi di marzo e aprile 2020, è cambiata la frequenza con cui hai usato le nuove tecnologie per lo svolgimento delle seguenti attività on-line?

(scegliere e indicare una sola risposta per ciascuna riga)

	È aumentata	Penso che continuerò a svolgere questa attività anche in futuro	È rimasta invariata	Si è ridotta	Non ho mai svolto questa attività
Shopping					
Spesa					
Sport					
Corsi (cucina, hobby, studio)					
Comunicare					

19) Genere

- M
- F
- Altro _____

20) Anno di nascita _____

21) Qual è il titolo di studio più elevato che hai conseguito?

(scegliere una sola delle seguenti voci)

- Nessun titolo
- Licenza elementare
- Licenza media inferiore / diploma di avviamento professionale
- Diploma superiore
- Laurea triennale
- Laurea magistrale / Laurea vecchio ordinamento
- Master di secondo livello (conseguito dopo la laurea magistrale o di vecchio ordinamento)
- Dottorato di ricerca / Scuola di specializzazione *post lauream*

22) Nella casa in cui vivi attualmente, quante altre persone vivono con te?

(scegliere la casella corrispondente alla propria situazione)

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5 o più

23) Comune di domicilio _____

24) Provincia di domicilio _____

N.B. Per quel che riguarda le domande relative alle scelte di mobilità pre, post-Covid e ideale delle categorie occupazionali diverse da quelle degli "occupati", "studenti", "studenti lavoratori", quindi di chi non svolge lavori perché pensionati, disoccupati o casalinghe, le domande chiedevano di *indicare i tre mezzi/modalità usati nel gennaio 2020, o che realisticamente useranno nel maggio 2021, o vorrebbero usare in un mondo ideale più frequentemente per muoversi in generale.*

Indice Tabelle

Tabella 1: Numero di casi per tipo di modalità scelte per gli spostamenti del mese di gennaio 2020 – intero campione	12
Tabella 2: Incidenza d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti del mese di gennaio 2020 – intero campione.....	13
Tabella 3: Percentuali d'uso delle modalità di spostamento indicate nel mese di gennaio 2020 secondo categorie di frequenza – intero campione.....	13
Tabella 4: Numero di casi per tipo di modalità scelte per gli spostamenti del mese di maggio 2021 – intero campione	14
Tabella 5: Intensità d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti del mese di maggio 2021 – intero campione	14
Tabella 6: Percentuali relative alle intenzioni d'uso delle modalità di spostamento indicate per il mese di maggio 2021 secondo categorie di frequenza – intero campione	14
Tabella 7: Numero di casi secondo le categorie occupazionali per tipo di modalità scelte per gli spostamenti in un mondo ideale – intero campione.....	15
Tabella 8: Intensità d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti in un mondo ideale – intero campione	15
Tabella 9: Percentuali relative alle ipotesi d'uso delle modalità di spostamento indicate in un mondo ideale secondo categorie di frequenza – intero campione	16
Tabella 10: Numero di casi per tipo di modalità scelte per gli spostamenti del mese di gennaio 2020 – Occupati/studenti/studenti lavoratori	21
Tabella 11: Incidenza d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti del mese di gennaio 2020 – Occupati/studenti/studenti lavoratori.....	22
Tabella 12: Incidenza d'uso dell'auto per alimentazione indicata nel mese di gennaio 2021 - Occupati/studenti/studenti lavoratori	22
Tabella 13: Percentuali d'uso delle modalità di spostamento indicate nel mese di gennaio 2020 secondo categorie di frequenza – Occupati/studenti/studenti lavoratori	23
Tabella 14: Numero di casi per tipo di modalità scelte per gli spostamenti del mese di maggio 2021 – Occupati/studenti/studenti lavoratori	23
Tabella 15: Incidenza d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti del mese di maggio 2021 – Occupati/studenti/studenti lavoratori.....	24
Tabella 16: Intensità d'uso dell'auto per tipo di alimentazione indicata nel mese di maggio 2021 - Occupati/studenti/studenti lavoratori	24
Tabella 17: Percentuali relative alle intenzioni d'uso delle modalità di spostamento indicate per il mese di maggio 2021 secondo categorie di frequenza – Occupati/studenti/studenti lavoratori	24
Tabella 18: Numero di casi secondo le categorie occupazionali per tipo di modalità scelte per gli spostamenti in un mondo ideale – Occupati/studenti/studenti lavoratori.....	25
Tabella 19: Incidenza d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti in un mondo ideale – Occupati/studenti/studenti lavoratori.....	25
Tabella 20: Incidenza d'uso dell'auto per tipo di alimentazione indicata nel mondo ideale - Occupati/studenti/studenti lavoratori	25
Tabella 21: Percentuali relative alle ipotesi d'uso delle modalità di spostamento indicate in un mondo ideale secondo categorie di frequenza – Occupati/studenti/studenti lavoratori	26
Tabella 22: Numero di casi per tipo di modalità scelte per gli spostamenti del mese di gennaio 2020 – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione.....	33

Tabella 23: Incidenza d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti del mese di gennaio 2020 – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione	34
Tabella 24: Incidenza d'uso dell'auto privata per alimentazione indicata nel mese di gennaio 2020 - Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione.....	34
Tabella 25: Percentuali d'uso delle modalità di spostamento indicate nel mese di gennaio 2020 secondo categorie di frequenza – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione.....	34
Tabella 26: Numero di casi per tipo di modalità scelte per gli spostamenti del mese di maggio 2021 – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione.....	35
Tabella 27: Incidenza d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti del mese di maggio 2021 – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione	35
Tabella 28: Incidenza d'uso dell'auto per tipo di alimentazione indicata nel mese di maggio 2021 - Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione.....	35
Tabella 29: Percentuali relative alle intenzioni d'uso delle modalità di spostamento indicate per il mese di maggio 2021 secondo categorie di frequenza – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione.....	36
Tabella 30: Numero di casi secondo le categorie occupazionali per tipo di modalità scelte per gli spostamenti in un mondo ideale – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione	36
Tabella 31: Incidenza d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti in un mondo ideale – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione	36
Tabella 32: Incidenza d'uso dell'auto privata per tipo di alimentazione indicata nel mondo ideale –	37
Tabella 33:Percentuali relative alle intenzioni d'uso delle modalità di spostamento indicate per il mese di maggio 2021 secondo categorie di frequenza – Pensionati/casalinghe/disoccupati/in cerca di prima occupazione.....	37
Tabella 34: Numero di casi per tipo di modalità scelte per gli spostamenti del mese di gennaio 2020 – Disoccupati a causa del Covid/Altro	41
Tabella 35: Intensità d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti del mese di gennaio 2020 – Disoccupati a causa del Covid/Altro.....	41
Tabella 36: Intensità d'uso dell'auto privata per tipo di alimentazione indicata nel mese di gennaio 2020 - Disoccupati a causa del Covid/Altro	42
Tabella 37: Percentuali d'uso delle modalità di spostamento indicate nel mese di gennaio 2020 secondo categorie di frequenza – Disoccupati a causa del Covid/Altro	42
Tabella 38: Numero di casi per tipo di modalità scelte per gli spostamenti del mese di maggio 2021 – Disoccupati a causa del Covid/Altro	43
Tabella 39: Incidenza d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti del mese di maggio 2021 – Disoccupati a causa del Covid/Altro.....	43
Tabella 40: Incidenza d'uso dell'auto privata per tipo di alimentazione indicata nel mese di maggio 2021 - Disoccupati a causa del Covid/Altro	43
Tabella 41: Percentuali relative alle intenzioni d'uso delle modalità di spostamento indicate per il mese di maggio 2021 secondo categorie di frequenza – Disoccupati a causa del Covid/Altro	44
Tabella 42: Numero di casi secondo le categorie occupazionali per tipo di modalità scelte per gli spostamenti in un mondo ideale – Disoccupati a causa del Covid/Altro.....	44
Tabella 43: Incidenza d'uso sul totale uso delle singole modalità indicate per gli spostamenti in un mondo ideale – Disoccupati a causa del Covid/Altro.....	45
Tabella 44: Incidenza d'uso dell'auto privata per tipo di alimentazione indicata nel mondo ideale – Disoccupati a causa del Covid/Altro	45
Tabella 45: Percentuali relative alle intenzioni d'uso delle modalità di spostamento indicate per il mese di maggio 2021 secondo categorie di frequenza – Disoccupati a causa del Covid/Altro	45

Indice Figure

Figura 1: Ripartizione del campione per categoria occupazionale	11
Figura 2: Percentuale prime tre modalità scelte nei tre scenari (gennaio 2020, maggio 2021, mondo ideale) - Occupati/Studenti/Studenti lavoratori	29
Figura 3: Percentuale autovetture di proprietà per tipo di alimentazione. Confronto tra gennaio 2020 e mondo ideale –Occupati/Studenti/Studenti lavoratori.....	30
Figura 4: Incidenza delle modalità indicate sulla domanda totale di mobilità nei tre scenari - Occupati/Studenti/ Studenti Lavoratori	30
Figura 5: Alta frequenza d’uso ("Sempre" + "Spesso") delle singole modalità indicate nei tre scenari (gennaio 2020, maggio 2021, mondo ideale) – Occupati/Studenti/Studenti lavoratori (val.%)	31
Figura 6: Confronto tra modalità di spostamento nei tre scenari (val %) – Pensionati/Casalinghe/Disoccupati prima del Covid/In cerca di prima occupazione	39
Figura 7: Percentuale autovetture di proprietà per tipo di alimentazione. Confronto tra gennaio 2020 e mondo ideale – Pensionati/Casalinghe/Disoccupati prima del Covid/In cerca di prima occupazione.....	40
Figura 8: Incidenza delle modalità indicate sulla domanda totale di mobilità nei tre scenari – Pensionati/Casalinghe/Disoccupati prima del Covid/In cerca di prima occupazione.....	40
Figura 9: Alta frequenza di uso (“spesso/sempré”) dichiarata per ciascuna modalità nei tre scenari (val in %)- Categoria Pensionati Casalinghe e Disoccupati causa Covid	40
Figura 10: Percentuale prime tre modalità scelte nei tre scenari (gennaio 2020, maggio 2021, mondo ideale) - Disoccupati a causa del Covid e Altro ND	48
Figura 11: Percentuale autovetture di proprietà per tipo di alimentazione. Confronto tra gennaio 2020 e mondo ideale - Disoccupati a causa del Covid e Altro ND	49
Figura 12: Incidenza delle modalità indicate sulla domanda totale di mobilità nei tre scenari – Disoccupati a causa del Covid e Altro ND	49
Figura 13: Percentuale prime tre modalità scelte nei tre scenari (gennaio 2020, maggio 2021, mondo ideale) - tutti i rispondenti.....	51
Figura 14: Percentuale autovetture di proprietà per tipo di alimentazione. Confronto tra gennaio 2020 e Mondo ideale - tutti i rispondenti	52
Figura 15: Incidenza delle modalità indicate sulla domanda totale di mobilità nei tre scenari – tutti i rispondenti	52
Figura 16: Alta frequenza ("Sempre" + "Spesso") delle singole modalità indicate nei tre scenari (gennaio 2020, maggio 2021, mondo ideale) – tutti i rispondenti (val.%)	53
Figura 17:Confronto tra categorie occupazionali delle prime tre modalità di spostamento scelte nel mese di gennaio 2020 (val. %)	54
Figura 18:Confronto tra categorie occupazionali delle prime tre modalità di spostamento scelte nel mese di maggio 2021 (val. %)......	55
Figura 19: Confronto tra categorie occupazionali delle prime tre modalità di spostamento scelte in un mondo ideale (val. %)	56
Figura 20: Intenzione d'acquisto di un'auto entro il 2021	56
Figura 21: Intenzioni di acquisto di un'auto nuova o usata entro il 2021.....	57
Figura 22: Intenzioni d'acquisto di un'auto per tipo di alimentazione entro il 2021.....	57
Figura 23: Posizione dei rispondenti rispetto ad alcuni giudizi sullo smart working esperito in fase di lockdown	58

Finito di stampare nel mese di Gennaio 2021

© 2021 Fondazione Filippo Caracciolo

ISBN 9788832245080

Fondazione **Filippo Caracciolo**
Centro Studi



ISBN 9788832245080