



foto Ti-press / Francesca Agosta

# I ticinesi e la mobilità

Il tema

L'analisi

Congiuntura

La ricerca

Libri e riviste

Gianni Moreni,  
Remo Hürlimann,  
Rapp Trans AG

**C**on cadenza quinquennale viene svolto in Svizzera, dal 1974, il Microcensimento dei trasporti, un rilevamento statistico per quantificare gli aspetti legati alla mobilità delle persone.

Nel 2000 l'Ufficio federale di statistica e l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale hanno svolto congiuntamente tale rilevamento, intervistando complessivamente quasi 30.000 persone di cui poco meno di 1.000 in Ticino<sup>1</sup>. Per la prima volta dalla sua introduzione, il Microcensimento dei trasporti ha inserito il Ticino tra il novero delle grandi regioni svizzere, procedendo quindi ad un maggior numero di interviste che nel passato.

Nel seguente articolo cercheremo di riassumere brevemente i dati principali emersi da tale indagine, concentrandoci sui risultati per il Canton Ticino ed il confronto con il resto della Svizzera<sup>2</sup>.

## I presupposti della mobilità

Con presupposti della mobilità si intende il possesso e la disponibilità di mezzi di trasporto (automobili, biciclette, ecc.), di permessi di guida, di titoli di trasporto per i mezzi pubblici (abbonamenti) e di posteggi.

Le economie domestiche del Canton Ticino si caratterizzano, rispetto al resto della Svizzera, per una maggior motorizzazione (numero di automobili per economia domestica), una minor dotazione di biciclette ed una minore disponibilità di abbonamenti per i trasporti pubblici. Inoltre i pendolari ticinesi dispongono con maggior frequenza rispetto ai loro colleghi confederati di un posteggio riservato presso il luogo di lavoro o di studio (v. tab. 1). Per quel che

<sup>1</sup> Ufficio federale di statistica e Ufficio federale dello sviluppo territoriale: Mobilità in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, Berna e Neuchâtel 2001. In seguito citato come UST e ARE 2001.

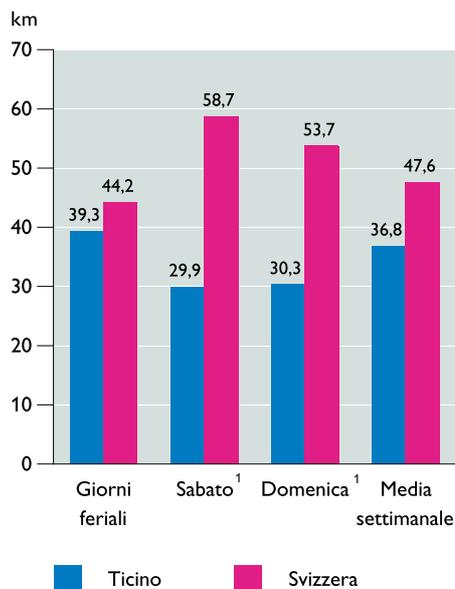
<sup>2</sup> L'indagine sarà oggetto di una prossima pubblicazione, curata dalla Sezione dei trasporti del DT, per la collana "Documenti statistici" dell'Ustat.

## 1 I presupposti della mobilità in Ticino e in Svizzera nel 2000

Indicatore	Ticino	Svizzera
Numero di automobili ogni 100 economie domestiche	129	117
Percentuale di economie domestiche con almeno un'automobile	85%	80%
Percentuale di economie domestiche con almeno una bicicletta	57%	72%
Percentuale di economie domestiche con abbonamenti dei trasporti pubblici	22%	48%
Percentuale di persone con permesso di guida	77%	80%
Percentuale di pendolari con posteggio riservato presso il luogo di lavoro/studio	55%	44%

Fonte: UST e ARE 2001, elaborazione Rapp Trans AG.

## A Le percorrenze giornaliere medie in Ticino e in Svizzera nel 2000



<sup>1</sup> Differenza statisticamente significativa.

Fonte: UST e ARE 2001, elaborazione Rapp Trans AG.

concerne invece i posteggi presso il domicilio non si riscontrano differenze di rilievo tra il Ticino (il 75% delle economie domestiche dispone di un posteggio) e il resto della Svizzera (74%).

Per quel che concerne gli abbonamenti dei trasporti pubblici, la maggior differenza tra il Ticino e il resto della Svizzera è dovuta alla quota di persone che possiede un abbonamento a metà prezzo: il 16% in Ticino contro il 35% in Svizzera.

## La mobilità giornaliera

La mobilità è un elemento rilevante della vita di tutti i giorni. Le persone residenti in Ticino dedicano giornalmente 69 minuti del loro tempo a tale attività. In questo lasso di tempo percorrono 36,8 km compiendo in media 3,3 spostamenti. A livello nazionale questi indicatori sono ancora più elevati. Ogni giorno vengono compiuti in media 3,6 spostamenti, impiegando complessivamente 89 minuti e percorrendo 47,6 km. Un dato quest'ultimo che non si differenzia in modo statisticamente significativo da quello ticinese, a differenza degli altri due.

Contrariamente a quanto avviene in Svizzera, le persone residenti in Ticino percorro-

no più chilometri durante i giorni feriali che non il sabato o la domenica (v. fig. A).

Pur avendo la motorizzazione più elevata del Paese, le persone residenti in Ticino sono paradossalmente quelle con il minor grado di mobilità. In media ogni giorno il 16% non si sposta dal proprio domicilio o luogo di residenza (media svizzera: 10%). I motivi principali indicati dagli intervistati per la mancata mobilità sono la mancanza del bisogno di spostarsi (39%), lavori in casa (20%) e malattia (11%).

## I motivi degli spostamenti

Il tempo libero è il principale motore della mobilità. Il 42% delle distanze percorse giornalmente dalle persone residenti in Ticino è da ricondurre a tale motivo (v. fig. B). Il tempo libero è inoltre responsabile del 41% degli spostamenti giornalieri (Svizzera: 39%) e del 50% del tempo dedicato alla mobilità.

Durante i giorni feriali il 39% degli spostamenti sono da ricondurre alla mobilità sistematica (pendolari attivi o in formazione), il 61% a quella non sistematica (acquisti, spostamenti professionali, tempo libero, ecc.).

Nel corso del Microcensimento dei trasporti 2000 sono stati rilevati per la prima volta separatamente gli spostamenti di servizio e di accompagnamento<sup>3</sup>, che in precedenza venivano attribuiti generalmente alla categoria tempo libero. Dall'indagine è risultato che il 7% degli spostamenti effettuati in Ticino sono dovuti a tali motivi (media svizzera: 6%).

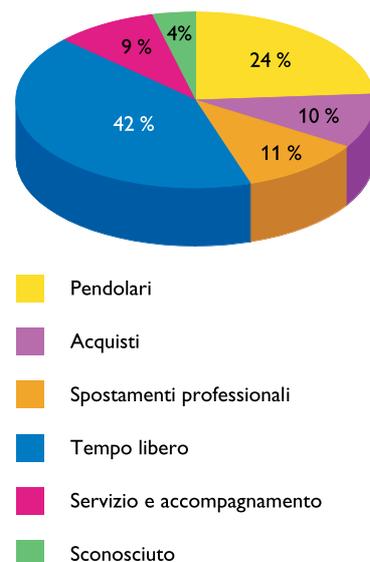
## I mezzi di trasporto utilizzati

Considerando i mezzi di trasporto in possesso delle economie domestiche ticinesi, non stupisce constatare che il trasporto individuale motorizzato (TIM<sup>4</sup>) copra la maggior parte del fabbisogno di mobilità, indipendentemente dall'indicatore della domanda di trasporto considerato (numero di spostamenti, percorrenze, tempi). Anche a livel-

<sup>3</sup> Per spostamenti di servizio si intendono quelli effettuati per andare a prendere o portare qualcuno (ad es. i bambini all'asilo). Si parla di spostamenti di accompagnamento quando lo spostamento non contiene un servizio di trasporto (ad esempio accompagnare qualcuno all'aeroporto per salutarlo).

<sup>4</sup> Automobile, motocicletta e ciclomotore.

## B Le percorrenze giornaliere medie in Ticino nel 2000, per motivo dello spostamento



Fonte: UST e ARE 2001, elaborazione Rapp Trans AG.

lo svizzero il TIM è dominante, seppur in modo leggermente meno accentuato. Il trasporto pubblico (TP<sup>5</sup>) svolge un ruolo sussidiario. Esso assorbe il 14% della domanda di trasporto espressa in chilometri (il 6% considerando il numero di spostamenti). Con il traffico lento (TL<sup>6</sup>) vengono percorsi ben il 37% degli spostamenti quotidiani, ma solo il 6% delle distanze (v. fig. C).

## L'atteggiamento nei confronti della politica dei trasporti svizzera

La maggioranza delle persone residenti in Svizzera è scettica sull'efficacia della politica dei trasporti. I residenti in Ticino sono più scettici degli altri confederati. Il 37% sottoscriverebbe senza riserve l'affermazione che la politica dei trasporti svizzera non è in grado di risolvere i problemi attuali del traffico (Svizzera: 22%). Il 30% è parzialmente d'accordo con tale affermazione (Svizzera 33%). Alla politica svizzera dei trasporti viene però riconosciuto di fornire un contributo al miglioramento delle condizioni ambientali<sup>7</sup>.

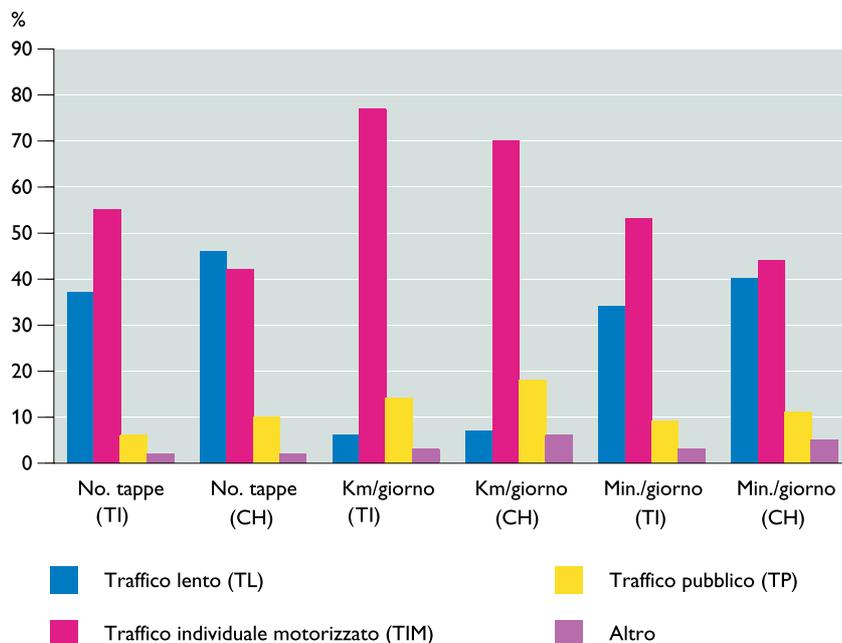
Le persone residenti in Ticino sono gene-

<sup>5</sup> Treno, autobus, filobus, tram e battello.

<sup>6</sup> Bicicletta e a piedi.

<sup>7</sup> Il 59% delle persone residenti in Ticino e il 63% di quelle residenti in Svizzera è d'accordo, completamente o parzialmente, con tale affermazione.

## C La ripartizione modale degli spostamenti giornalieri in Ticino e Svizzera nel 2000



Fonte: UST e ARE 2001, elaborazione Rapp Trans AG.

ralmente favorevoli ad una promozione del trasporto pubblico (85%) e ad un suo trattamento preferenziale nel traffico (l'87% è completamente o parzialmente di questa opinione). Sono però contrarie a misure che

penalizzino il traffico privato. Il 65% è ad esempio contrario all'introduzione di tasse per l'accesso ai centri cittadini durante le ore di punta. Il 69% è contrario a tariffe di posteggiaggio più elevate nei centri urbani.

## 2 I principali indicatori della mobilità in Ticino e in Svizzera nel 2000

Indicatore	Ticino	Svizzera
Grado di motorizzazione	129 auto/economia domestica	117 auto/economia domestica
Mobilità	3,3 spostamenti/persona e giorno	3,6 spostamenti/persona e giorno
Distanza giornaliera	36,8 km	47,6 km
Tempo di viaggio giornaliero	69 minuti	89 minuti
Ripartizione modale (distanze)	6% TL 77% TIM 14% TP 3% Altro	7% TL 70% TIM 18% TP 6% Altro
Grado occupazione medio automobili	1,49 persone/auto	1,59 persone/auto
No. spostamenti giornalieri per motivo di spostamento	lavoro 24% formazione 8% acquisti 16% professionale 4% tempo libero 41% servizio/accompagnamento 7% totale spostamenti (val. ass.) 3,3	lavoro 22% formazione 8% acquisti 19% professionale 3% tempo libero 39% servizio/accompagnamento 6% totale spostamenti (val. ass.) 3,6

Fonte: UST e ARE 2001, elaborazione Rapp Trans AG.

## Conclusioni

Le economie domestiche ticinesi hanno presupposti della mobilità (possesso di mezzi di trasporto, di abbonamenti dei trasporti pubblici, ecc.) diversi rispetto alla media svizzera. Essi si caratterizzano per:

- una maggiore motorizzazione,
- un minor numero di biciclette,
- un minor numero di abbonamenti dei trasporti pubblici.

Di conseguenza in Ticino si ha, rispetto al resto della Svizzera, un maggior uso dell'automobile ed un minor uso dei trasporti pubblici e delle biciclette. Nella tabella 2 si può trovare il quadro complessivo della mobilità in Ticino e Svizzera come è emersa dal Microcensimento.

Questo rilevamento non fornisce indicazioni sui motivi di tale situazione. Tre fattori dovrebbero comunque svolgere un ruolo non indifferente in questo ambito:

- la cultura
- la topografia e la struttura insediativa
- l'offerta di trasporto.

Il Ticino ha un grado di motorizzazione che non trova uguali in Svizzera. Basta però gettare lo sguardo oltre frontiera, alle provincie di Como e Varese, per trovare valori molto simili. Non ci sentiamo di escludere che fattori culturali siano in parte la causa di questa forte motorizzazione. Allo stesso modo è ipotizzabile che gli stessi fattori culturali siano alla base del minor utilizzo dei trasporti pubblici e delle biciclette.

In Ticino l'uso del mezzo privato motorizzato viene inoltre favorito dalla topografia del Cantone e dalla dispersione degli insediamenti; fattori questi che sfavoriscono l'uso della bicicletta e del trasporto pubblico.

È infine possibile che in Ticino l'offerta di trasporto pubblico non risponda in modo altrettanto adeguato che altrove in Svizzera ai bisogni di mobilità della popolazione. Anche l'infrastruttura a disposizione dei ciclisti potrebbe essere meno sviluppata rispetto alle altre regioni svizzere. ■

«In Ticino si ha, rispetto al resto della Svizzera, un maggior uso dell'automobile ed un minor uso dei trasporti pubblici e delle biciclette.»