



53960 CH

MICROCENSIMENTO MOBILITÀ E TRASPORTI 2021: PRINCIPALI RISULTATI PER IL TICINO E CONFRONTO STORICO

Michele Rigamonti e Danilo Bruno
Ufficio di statistica

Tra le diverse fonti della statistica pubblica, il Microcensimento mobilità e trasporti è l'unica che consente di analizzare in maniera dettagliata il comportamento della popolazione in ambito di mobilità. Di recente sono stati diffusi i dati dell'ultimo censimento, riferiti all'anno 2021: questo articolo ne presenta i risultati principali per il cantone Ticino, confrontandoli con quelli emersi dal censimento del 2010.

La prima parte dell'articolo illustra i dati riguardanti il tasso di mobilità degli individui, la disponibilità di veicoli nelle economie domestiche e il possesso di abbonamenti al trasporto pubblico. In seguito vengono presentate le statistiche sulla distanza media giornaliera percorsa dalla popolazione e la rispettiva durata di spostamento. Questi risultati vengono a loro volta suddivisi in base alle caratteristiche sociodemografiche degli individui e secondo altri fattori quali il mezzo di trasporto utilizzato e il motivo dello spostamento.

Introduzione

L'ampio tema della mobilità può essere analizzato da diverse prospettive e attraverso varie fonti statistiche, tra le quali il Microcensimento mobilità e trasporti (MCMT), una delle cinque indagini tematiche offerte dall'Ufficio federale di statistica. Questa fonte quinquennale fornisce preziose informazioni sul comportamento della popolazione in ambito di mobilità: vengono ad esempio rilevate le distanze medie percorse dagli individui sull'arco di una giornata, i tempi di spostamento, i principali mezzi di trasporto utilizzati e i motivi degli spostamenti. A queste si aggiungono altre informazioni quali la disponibilità di autoveicoli nelle economie domestiche o il possesso di abbonamenti al trasporto pubblico.

Per quanto riguarda il MCMT del 2021 è bene tener presente due elementi. Innanzitutto è necessario tener conto dei possibili effetti della pandemia di COVID-19 sulle abitudini in termini di mobilità della popolazione svizzera. Difatti l'inchiesta avrebbe dovuto essere realizzata nel 2020 ma, a causa della situazione sanitaria, l'UST ha interrotto le interviste nel marzo del 2020 per poi riprenderle nel 2021, dopo un certo allentamento delle limitazioni concernenti la mobilità delle persone. Va però fatto notare che

il MCMT non permette di stabilire in che misura la pandemia abbia effettivamente modificato le abitudini di mobilità della popolazione. Inoltre, va sottolineato che per il Ticino le analisi sono in parte limitate dalla dimensione relativamente contenuta del campione, composto da 2.231 individui.

In questo contributo ci focalizziamo su alcuni dei principali risultati emersi dal MCMT 2021, analizzando in particolare i comportamenti della popolazione residente permanente in Ticino di 6 e più anni, confrontando i principali risultati con quelli ottenuti nel rilevamento del 2010.

Contrazione del tasso di mobilità nel 2021

Il tasso di mobilità equivale al numero di persone che hanno effettuato uno o più spostamenti (di almeno 25 metri) in un determinato giorno, in rapporto al totale della popolazione. Il giorno di riferimento viene stabilito dal Microcensimento stesso, e tutti gli spostamenti al di fuori della propria abitazione sono considerati "mobilità" dell'individuo.

Nel censimento del 2010 questo tasso era equivalente per il Ticino e per la Svizzera

(89%), mentre nel 2021 si è contratto, per entrambi, all'83%. Il tasso di mobilità maggiore si riscontra nella classe d'età tra 25 e 44 anni (88,5%), per poi diminuire per le fasce seguenti [F. 1]. Inoltre, a essere mobili sono soprattutto le persone attive occupate (90,0% a tempo pieno e 87,8% a tempo parziale), mentre le meno mobili sono le persone senza attività professionale (72,9%). Seppure con valori leggermente diversi, queste differenze erano già riscontrabili nel rilevamento del 2010.

Il MCMT permette di evidenziare il motivo della “non mobilità” delle persone intervistate. Le motivazioni più frequenti sono state l'assenza di necessità di spostarsi (32,2%), la meteo (11,2%) o ancora la malattia (10,9%) e i lavori domestici (9,0%); dei risultati in linea con quelli rilevati a livello nazionale. Nel 2021, in Ticino il 6,3% degli individui aveva indicato il COVID-19 come motivo per il quale non si erano spostati: proporzione quasi identica al 6,0% riscontrato a livello nazionale. A livello svizzero il MCMT del 2021 mostra inoltre una parte crescente della popolazione che ha indicato come motivo di non mobilità la “postazione di lavoro a casa” (5,8% nel 2015; 9,5% nel 2021, indicazione non disponibile per il 2010); per il Ticino il campione è numericamente troppo piccolo per fornire delle indicazioni precise in questo senso.

In media 1,2 automobili per economia domestica

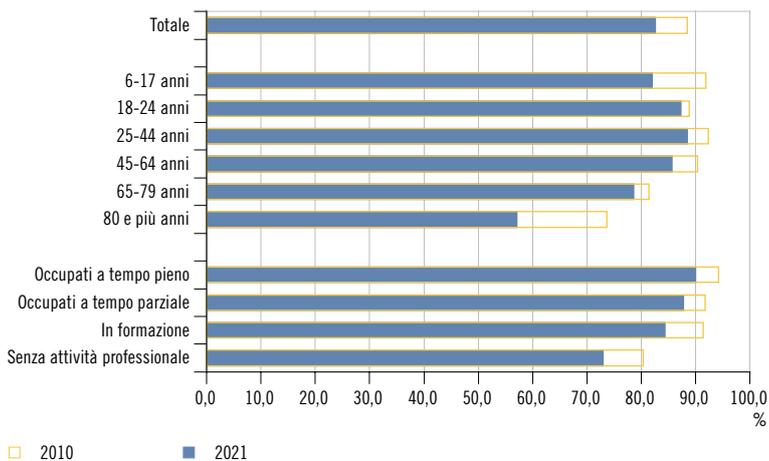
Nel 2021 il numero medio di automobili per economia domestica risulta essere 1,2, un dato di poco inferiore a quello rilevato nel 2010 (1,3). Questa cifra è fortemente influenzata dal numero di persone che compongono l'economia domestica: si passa infatti da 0,7 automobili per le economie domestiche di una sola persona a 2,0 per quelle composte da 4 persone [F. 2]. Si osserva inoltre che all'aumentare del reddito aumenta anche il numero di automobili delle economie domestiche: quelle con un reddito fino a 4.000 franchi mensili possiedono in media 0,7



foto: TI Press / Alessandro Cimari

F. 1

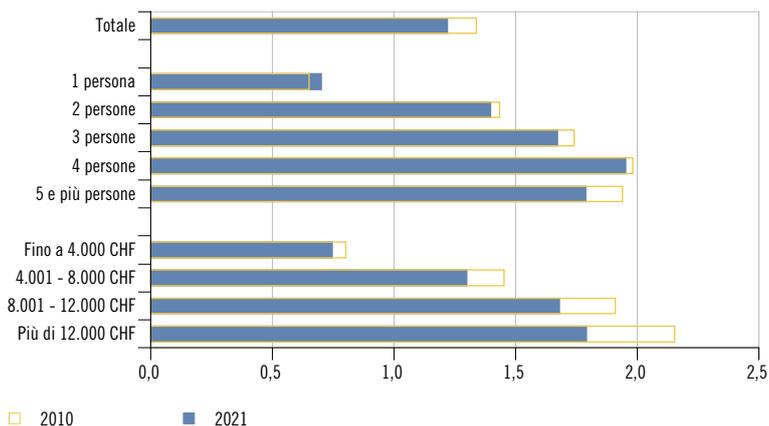
Tasso di mobilità della popolazione (in %), secondo alcune caratteristiche, in Ticino, nel 2010 e 2021



Fonte: MCMT, UST

F. 2

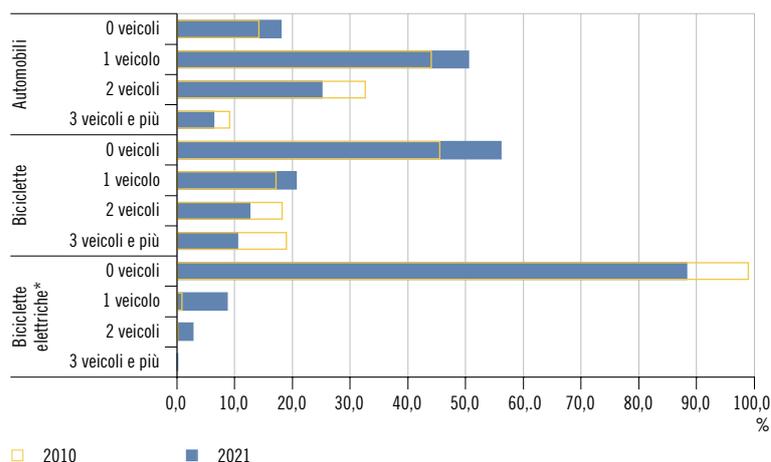
Automobili per economia domestica, secondo alcune caratteristiche delle economie domestiche, in Ticino, nel 2010 e 2021



Fonte: MCMT, UST

F.3

Economie domestiche (in %), secondo il tipo e il numero di veicoli posseduti, in Ticino, nel 2010 e 2021



□ 2010 ■ 2021

* Biciclette elettriche lente e veloci.

Fonte: MCMT, UST

automobili, mentre quelle con redditi superiori a 12.000 franchi ne possiedono mediamente 1,8.

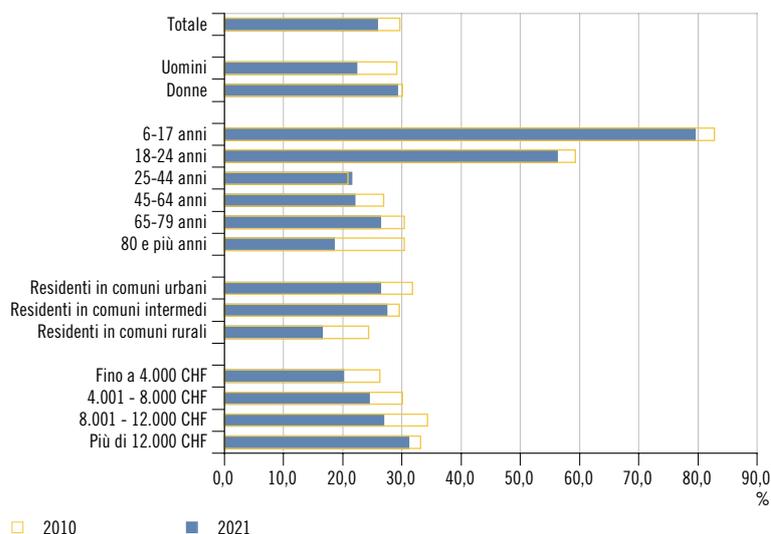
Rispetto al 2010, pressoché tutte queste categorie hanno subito una contrazione del numero medio di automobili. Nonostante ciò le differenze osservate nel 2021 si ritrovano anche nel 2010, sia per quanto riguarda il numero di componenti dell'economia domestica, sia per il reddito.

Nel 2021, l'82% delle economie domestiche ticinesi possiede almeno un'automobile, un valore superiore alla media nazionale (78%), ma che risulta inferiore all'86% rilevato nel 2010. Il 50,5% delle economie domestiche ne possiede solo una: una quota in leggera crescita (erano il 44,1% nel 2010) [F.3]. Di conseguenza, durante questo decennio si è osservata una diminuzione della quota di economie domestiche che possiedono due autoveicoli (32,6% nel 2010), così come di quelle che ne possiedono tre o più (9,1% nel 2010; 6,4% nel 2021). Questo risultato non è spiegabile solamente con una minore predilezione per le automobili: potrebbe essere legato anche all'aumento delle economie domestiche composte da un solo individuo (che necessitano generalmente di un unico autoveicolo).

Il nuovo MCMT mostra inoltre un certo calo di popolarità delle biciclette "classiche": se da un lato è vero che tra il 2010 e il 2021 la proporzione di economie domestiche che ne possiedono una è passata dal 17,2% al 20,7%, dall'altro la quota di quelle che ne possiedono due, o tre e più, è nettamente diminuita: nel primo caso passando dal 18,2% al 12,7%, e nel secondo caso dal 19,0% al 10,5%. Questa evoluzione sembra però essersi tramutata, aumento in parte, in un accresciuto interesse per le biciclette elettriche. In Ticino infatti, nel 2010 solamente lo 0,9% delle economie domestiche ne possedeva una: una quota che in un decennio circa, è salita all'8,7%. Significativo anche l'incremento di economie domestiche che ne possiedono due, con una proporzione che è passata dallo 0,1% nel 2010 al 2,8% nel 2021 (in un'ottica "inversa", le economie domestiche che non possiedono alcuna bici elettrica è scesa dal 99,0% nel 2010 all'88,3% nel 2021).

F.4

Persone in possesso di un abbonamento al TP (in %), secondo alcune caratteristiche, in Ticino, nel 2010 e 2021



□ 2010 ■ 2021

Fonte: MCMT, UST

In Ticino meno abbonamenti al trasporto pubblico

Nel 2021, in Ticino, il 26% delle persone dispone di un abbonamento al trasporto pubblico (TP): si tratta della quota più bassa tra tutti i cantoni della Svizzera (il dato nazionale è del 53%). Da un'analisi più dettagliata emerge che, in Ticino, la percentuale di donne in possesso di un abbonamento al TP è superiore a quella degli uomini (29% contro il 22%) [F.4]. In termini di fasce d'età, i più giovani sono maggiormente interessati: difatti l'80% di chi ha meno di 18 anni possiede un abbonamento al TP, ma anche la percentuale dei 18-24enni è significativa (56%). Al contrario, la percentuale scende notevolmente per le altre fasce d'età, attestandosi intorno al 20%. Inoltre, le persone che risiedono in comuni urbani sono più propense ad acquistare un abbonamento al TP (circa una persona su quattro), mentre la percentuale è più bassa per coloro che



Foto: Il Press / Carlo Reguzzani

vivono in zone rurali (circa una su sei). Si osserva infine che all'aumentare del reddito vi è un aumento della quota di abbonati al TP.

Nel 2010 la quota di persone in possesso di un abbonamento al TP (30%) era leggermente superiore al dato 2021 e si rifletteva sulle diverse caratteristiche appena elencate. In particolare, si osservavano quote più significative per gli uomini, per le persone di 45 anni o più, per coloro aventi residenza nei comuni rurali e per tutte le classi di reddito fino a 12.000 franchi. Le differenze tra categorie erano però piuttosto simili a quelle attuali, eccezion fatta per la distinzione secondo il genere degli individui, che nel 2010 risultava più equilibrata.

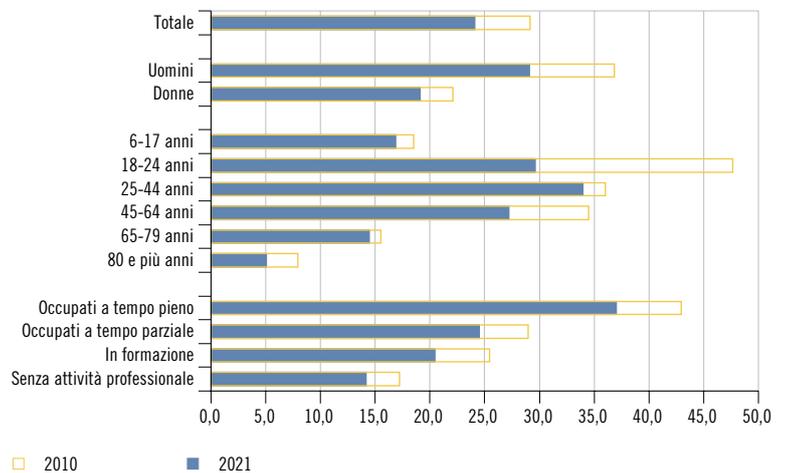
Distanza media giornaliera percorsa

Nel 2021 in Ticino sono stati percorsi mediamente 24,1 chilometri al giorno, dato inferiore rispetto alla media nazionale svizzera (30 km). I valori rilevati in Ticino potrebbero essere in realtà più elevati, poiché nell'indagine non vengono considerati gli spostamenti oltrefrontiera. La cifra ticinese del 2021 risulta inoltre più contratta rispetto a quella osservata nel 2010 (circa 29 chilometri al giorno), un risultato imputabile (anche) alla pandemia.

Una distinzione secondo il sesso degli individui indica che gli uomini hanno percorso in media 29,1 km al giorno, il 52% in più delle donne (19,1 km) [F. 5]. In termini di età, i giovani tra

F. 5

Distanza media giornaliera degli spostamenti percorsi dalla popolazione (in km), secondo alcune caratteristiche, nel 2010 e 2021



Fonte: MCMT, UST

6 e 17 anni, perlopiù in formazione, percorrono giornalmente 16,9 km. Le fasce d'età comprese tra 18 e 24 anni e tra 25 e 44 anni percorrono le maggiori distanze, rispettivamente 29,6 km e 33,9 km. Dopo i 44 anni, invece, si osserva una diminuzione della distanza percorsa, che si accentua con l'avanzare dell'età. Le persone impiegate a tempo pieno hanno percorso la distanza maggiore (37,0 km al giorno), mentre quelle senza un'attività professionale hanno percorso le distanze minori (14,2 km).

Tempo di spostamento medio giornaliero

Il tempo di spostamento medio giornaliero in Ticino nel 2021 corrisponde a 71 minuti (inclusi i tempi di attesa e di corrispondenza), leggermente meno rispetto al dato medio nazionale (80 minuti). In confronto ai censimenti precedenti, le differenze sono di 4 minuti in meno al giorno rispetto al 2010¹ (-5,3%) [F. 6]. Anche in questo caso, vale quanto detto sopra (spostamenti otrefrontiera e effetto della pandemia).

In termini di caratteristiche sociodemografiche, gli uomini impiegano in media 74 minuti al giorno negli spostamenti, ovvero l'8% in più delle donne, le quali impiegano 68 minuti. Gli under 18 anni svolgono degli spostamenti che durano circa un'ora al giorno, mentre le fasce d'età tra 18 e 24 anni e tra 25 e 44 anni dedicano il maggior numero di minuti agli spostamenti (rispettivamente 87 e 81 minuti). Tra i 44 e i 79 anni si osserva una lieve diminuzione del tempo di spostamento, che è invece più evidente per la fascia degli over 80enni. Lo statuto occupazionale influisce invece relativamente poco sul tempo di spostamento.

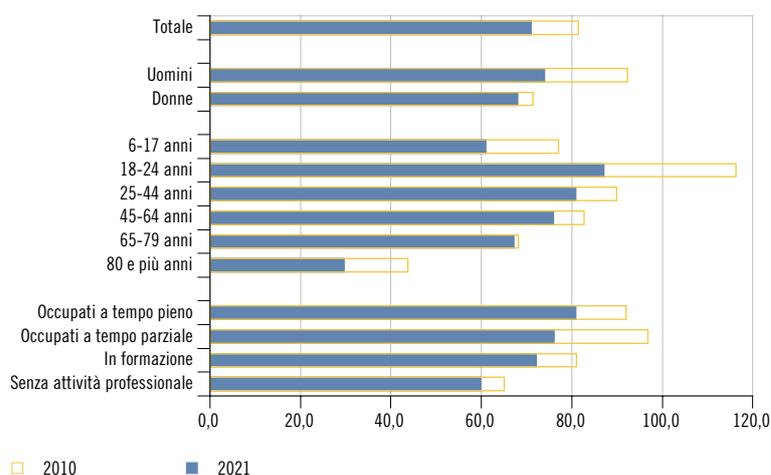
Distanza e tempo di spostamento secondo il mezzo di trasporto principale

Passiamo adesso all'analisi delle distanze e dei tempi di spostamento in funzione del mezzo di trasporto principale utilizzato. Nel MCMT sono considerate quattro categorie: la mobilità lenta (ML), che considera gli spostamenti a piedi e in bicicletta, il trasporto individuale motorizzato (TIM), che comprende automobili e veicoli motorizzati a due ruote (motorini, moto leggere e motoveicoli), sia come conducente che come passeggero, il trasporto pubblico (TP) e la categoria "altro", che raggruppa altri mezzi di trasporto².

Nel 2021, con il TIM in Ticino sono stati percorsi quasi 20 km al giorno [T. 1], che corrispondono all'82% delle distanze giornaliere (in Svizzera si tratta del 70%). La durata media di spostamento con questo mezzo di trasporto corrisponde a 32 minuti ogni giorno: un dato di

F. 6

Durata* media giornaliera degli spostamenti percorsi dalla popolazione (in minuti), secondo alcune caratteristiche, nel 2010 e 2021



* Inclusi i tempi di attesa e di corrispondenza.
Fonte: MCMT, UST

T. 1

Distanza e durata* media giornaliera degli spostamenti percorsi dalla popolazione (in km e in minuti), secondo il mezzo di trasporto principale, in Ticino, nel 2010 e 2021

	Distanza		Durata dello spostamento	
	2010	2021	2010	2021
Totale	29,1	24,1	75	67
ML	2,1	1,9	31	31
TIM	23,1	19,9	38	32
TP	3,1	2,2	5	4
Altro	0,8	0,1	1	1

* Esclusi i tempi di attesa e corrispondenza.
Fonte: MCMT, UST

poco superiore a quello della mobilità lenta (31 minuti), con la quale, però, sono stati percorsi mediamente poco meno di 2 chilometri al giorno. Dei percorsi piuttosto brevi risultano anche dal trasporto pubblico, con cui sono stati percorsi giornalmente 2,2 km per un tempo di spostamento di circa 4 minuti per persona.

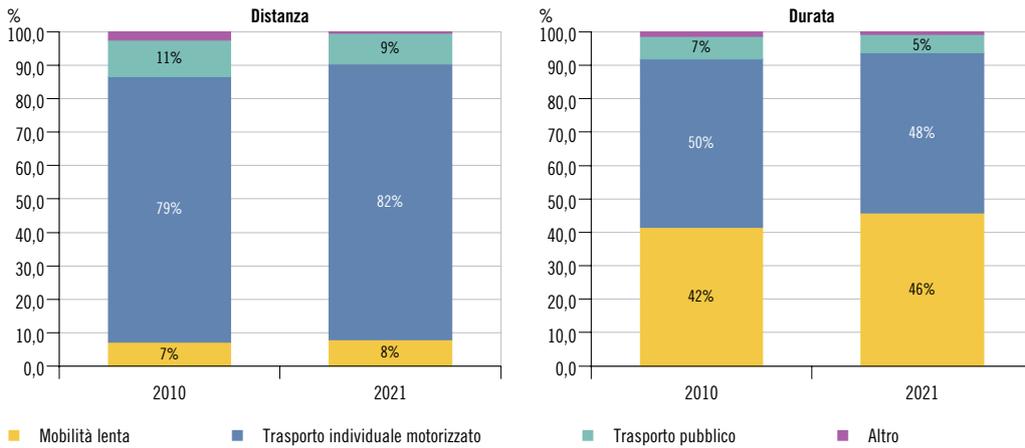
Il trasporto individuale motorizzato, come detto, rappresenta nel 2021 l'82% delle distanze percorse: si tratta di una percentuale superiore rispetto a quella osservata nelle due indagini precedenti [F. 7]. Ciò può essere in parte attribu-

¹ 12 minuti in meno rispetto al 2015 (-14,6%).

² Sono inclusi: taxi, bus da turismo, autocarro, battello, barca, aeroplano, cremagliera, funivia, funicolare, seggiovia, sci lift, altro o senza risposta.

F.7

Distanza e durata* media giornaliera degli spostamenti percorsi dalla popolazione (in %), secondo il mezzo di trasporto principale, in Ticino, nel 2010 e 2021



* Esclusi i tempi di attesa e corrispondenza.

Fonte: MCMT, UST

ito alla pandemia, dato comprovato anche dal minor utilizzo del trasporto pubblico, sceso dal 15% del 2015 al 9% nel 2021. L'utilizzo della mobilità lenta, invece, riguarda poco meno del 10% delle distanze percorse, un dato pressoché invariato rispetto alle due rilevazioni precedenti.

Un'ulteriore suddivisione della popolazione in base al sesso, all'età e al luogo di residenza conferma la preferenza per il TIM per tutte le categorie [F. 8]. Si nota che gli uomini utilizzano leggermente di più il TIM rispetto alle donne (84% contro 80%), così come le classi d'età comprese tra 25 e 79 anni lo utilizzano maggiormente rispetto alle classi più giovani. Queste ultime, infatti, mostrano un maggiore utilizzo della mobilità lenta e del trasporto pubblico, spesso utilizzati per recarsi verso il luogo di formazione; nonostante ciò anche per i giovani il TIM rimane largamente predominante. Infine si osserva che i residenti nei comuni rurali fanno maggiore uso del TIM (87%) rispetto a coloro che vivono nei comuni urbani (81%).

Rispetto a oggi, nel 2010 si faceva un uso lievemente inferiore del TIM tra gli uomini (78%). Inoltre vi era un utilizzo nettamente superiore del TP tra i giovani, che rappresentava il 30% delle distanze percorse dai 6-17enni e il 31% per i 18-24enni, e ciò a scapito dell'utilizzo del TIM. Infine, chi nel 2010 risiedeva in comuni urbani o intermedi utilizzava leggermente meno il TIM (per entrambi il 78% delle distanze percorse).

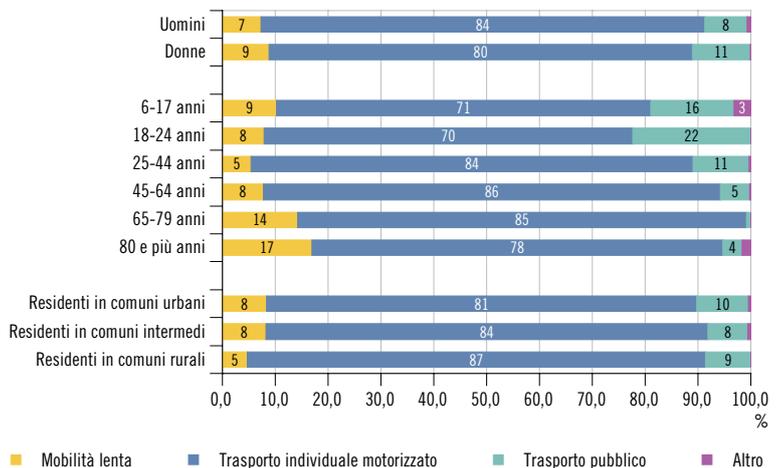
Le maggiori distanze sono dedicate al tempo libero

Le distanze percorse in media al giorno possono essere declinate in funzione del motivo dello spostamento. I dati del MCMT 2021 confermano quanto già visto nel 2010, ossia che in Ticino la parte più importante della distanza giornaliera percorsa dagli individui è associata al tempo libero (9,8 km; 41%), a cui seguono, per



F.8

Distanza media giornaliera degli spostamenti percorsi dalla popolazione (in %), secondo il mezzo di trasporto principale e alcune caratteristiche, in Ticino, nel 2021

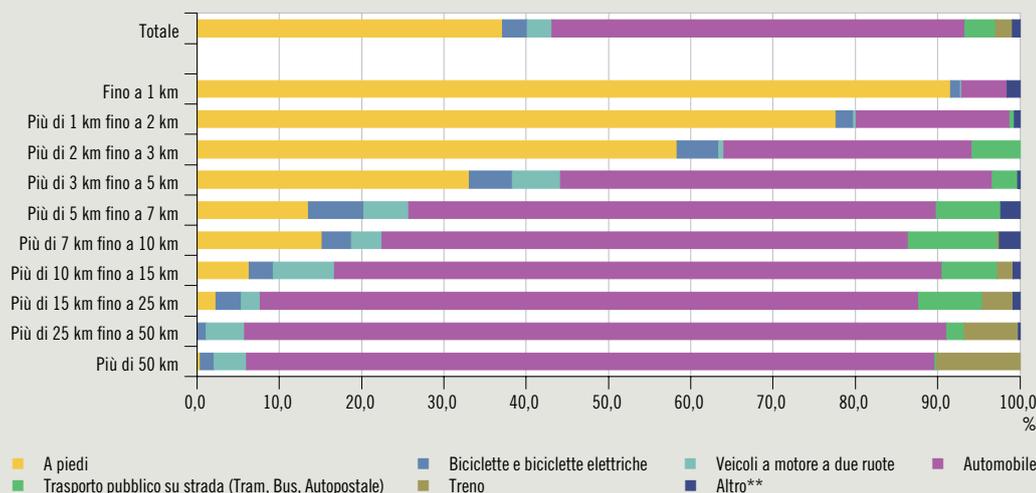


Fonte: MCMT, UST

Consideriamo ora la distanza media percorsa secondo una misura che nel MCMT viene definita *boucle*³: una serie di spostamenti che inizia con la partenza da casa e termina con il rientro verso la stessa. Il grafico [F. 9] mostra l'importanza dello spostamento a piedi per le *boucle* fino a 3,0 km di lunghezza: più precisamente, quasi il 92,0% di quelle inferiori a un chilometro è stata percorsa a piedi, quota che vale ancora 77,6% per quelle da 1 a 2 km e 58,3% per quelle da 2 a 3 km. La proporzione diminuisce con l'aumento della distanza, in gran parte a favore dell'automobile, che risulta il mezzo più utilizzato per tutte le *boucle* di 3,0 km e più. Oltre il 52,0% delle *boucle* tra i 3,1 e i 5,0 km è stato percorso in automobile e la percentuale supera l'85,0% per quelle tra i 25,1 e i 50,0 km. La figura [F. 9] permette anche di evidenziare un maggiore utilizzo della bicicletta per le *boucle* medio-corte, tra i 2,1 e i 7,0 km, con proporzioni tra i 5,0% e il 7,0% circa. Dal canto loro, i trasporti pubblici su strada sono maggiormente utilizzati per le *boucle* tra i 5,1 e i 10,0 km: tra il 6,0% e il 10,0% circa di esse sono state infatti percorse grazie a questo mezzo di trasporto. Il treno acquisisce importanza con l'allungarsi dei percorsi: il 6,6% delle *boucle* tra i 25,0 e i 50,0 km e il 10,1% di quelle di più di 50,0 km sono state percorse in treno; tuttavia anche per questi ultimi spostamenti rimane preponderante l'utilizzo dell'automobile (83,7%). La rilevazione 2021 è stata realizzata in un contesto fortemente connotato dalla situazione particolare legata alla pandemia di COVID-19, in cui era molto diffusa la pratica del telelavoro a domicilio (Froidevaux 2021). Sarà dunque interessante confrontare questi dati con quelli che emergeranno dalla rilevazione successiva, svolta nei primi mesi del 2023 e attesi per la fine di quest'anno.

F. 9

Scelta del mezzo di trasporto principale (in % delle "boucle" giornaliere), secondo la lunghezza delle "boucle"*, in Ticino, nel 2021



* Una "boucle" è uno spostamento che inizia con la partenza da casa e termina con il rientro a casa (può essere composta da uno o più tragitti e da una o più tappe).

** Taxi, autobus, camion, nave, aereo, funivia, ferrovia a cremagliera, altri mezzi di trasporto pubblico, altri mezzi simili a veicoli, altro.

Fonte: MCMT, UST

importanza, il lavoro (7,2 km; 30%) e gli acquisti (4,3 km; 18%) [T. 2 e F. 10].

Un confronto tra i risultati del MCMT 2021 e quelli del rilevamento 2010 sembra indicare un aumento della distanza e della durata giornaliera percorsa per il lavoro, quantificabili rispettivamente in +1,1 km (+15,5%) e +1,6 minuti (+11,8%) in media al giorno. Durante questo decennio si è inoltre assistito a una diminuzione della distanza e della durata dedicata al tempo libero (-12,3% dei chilometri e -3,1% dei minuti), alla formazione (-74,6% km; -12,5% min.) e agli acquisti (-12,0% km ; -12,7% min.): va fatto notare però che in termini assoluti queste variazioni sono piuttosto contenute e, ancora una volta, la pandemia potrebbe aver influenzato almeno in parte questa evoluzione.

T. 2

Distanza e durata* media giornaliera degli spostamenti percorsi dalla popolazione (in km e in minuti), secondo il motivo dello spostamento, in Ticino, nel 2010 e 2021

	Distanza		Durata dello spostamento	
	2010	2021	2010	2021
Totale	29,1	24,1	75	67
Lavoro	6,1	7,2	12	13
Formazione	1,5	0,9	4	4
Acquisti	4,8	4,3	12	11
Tempo libero	11,0	9,8	37	36
Altro	5,7	1,9	10	4

* Esclusi i tempi di attesa e corrispondenza.

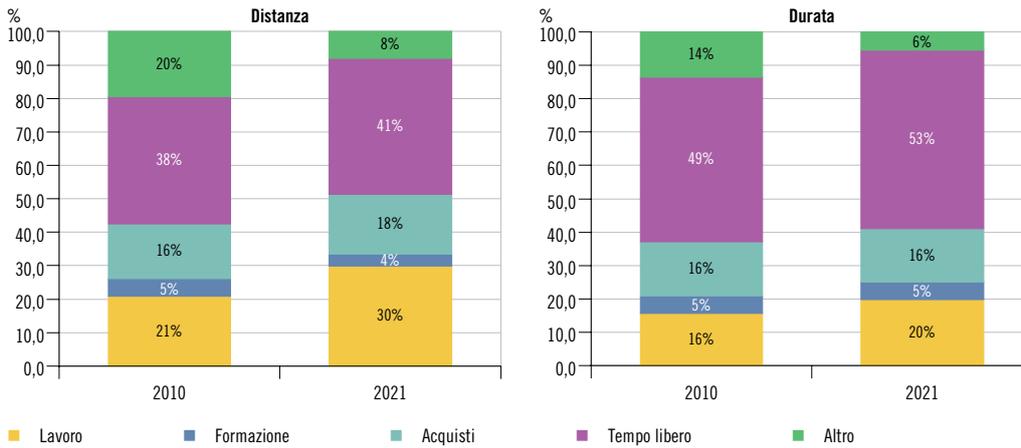
Fonte: MCMT, UST

In termini di proporzioni, il lavoro ha sensibilmente guadagnato terreno tra il 2010 e il 2021, passando dal 20,8% al 28,9% della distanza, e dal 15,7% al 19,9% della durata medie giornaliere. Fac-

³ Nel 2021, in Ticino si percorrevano in media 1,2 boucle al giorno. Una boucle era lunga 17,1 km e durava 51,9 minuti in media.

F. 10

Distanza e durata* media giornaliera degli spostamenti percorsi dalla popolazione (in %), secondo il motivo dello spostamento, in Ticino, nel 2010 e 2021



* Esclusi i tempi di attesa e corrispondenza.

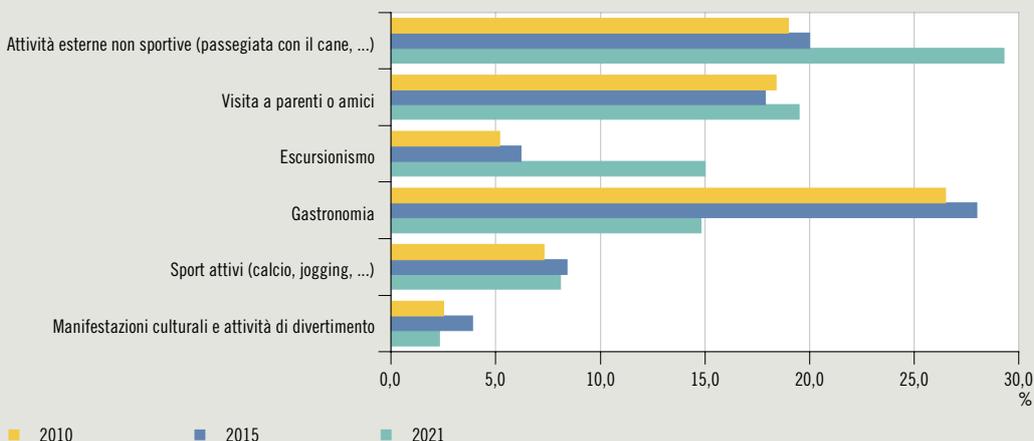
Fonte: MCMT, UST

Nel MCMT una seconda unità di misura della distanza percorsa (assieme alla *boucle*) sono i *tragitti*⁴. Un tragitto inizia al momento in cui un individuo si mette in moto per un motivo e finisce quando si raggiunge il luogo dove si svolge l'attività. A ogni cambiamento di motivo (o iniziando il rientro verso casa) corrisponde un nuovo tragitto e uno o più tragitti compongono una *boucle*. Il grafico [F. 11] mostra la parte di alcune delle attività svolte dopo aver raggiunto il luogo di destinazione, sul totale dei tragitti quotidiani assimilabili a svago e tempo libero. In questo grafico abbiamo deciso di mostrare anche i risultati del censimento del 2015 per utilizzarlo come periodo di "riferimento" pre-pandemia.

La parte de tragitti dovuti a attività non sportive praticate all'aria aperta, come ad esempio una passeggiata con il cane, è la più importante: nel 2021 più del 29,0% dei tragitti per il tempo libero era riconducibile a questo genere di attività. Si nota un'importante progressione rispetto ai rilevamenti precedenti che potrebbe essere dovuta, almeno in parte, alle restrizioni applicate durante il periodo della pandemia. In ordine di grandezza troviamo in seguito le visite a parenti o a amici (20,2%; stabile rispetto ai rilevamenti precedenti) e le escursioni all'aperto (15,0% dei tragitti per il tempo libero). Anche in quest'ultimo caso è probabile che le restrizioni dovute alla pandemia abbiano favorito l'incremento di questo genere di attività, se si considera che nel 2010 e nel 2015 la quota si situava tra il 5,0%-6,0% circa. Parallelamente si nota un effetto inverso sulla parte dei tragitti riconducibili a attività gastronomiche, la cui percentuale è calata dal 26,0%-28,0% circa nel 2010 e 2015, al 14,8% nel 2021. Un'evoluzione simile, seppure più contenuta, riguarda le visite a manifestazioni culturali, mostre o esposizioni, la cui parte è passata dal 3,9% nel 2015 al 2,3% nel 2021.

F. 11

Parte dei tragitti giornalieri per motivi di svago e tempo libero (in %), secondo alcune attività, in Ticino, nel 2010, 2015 e 2021

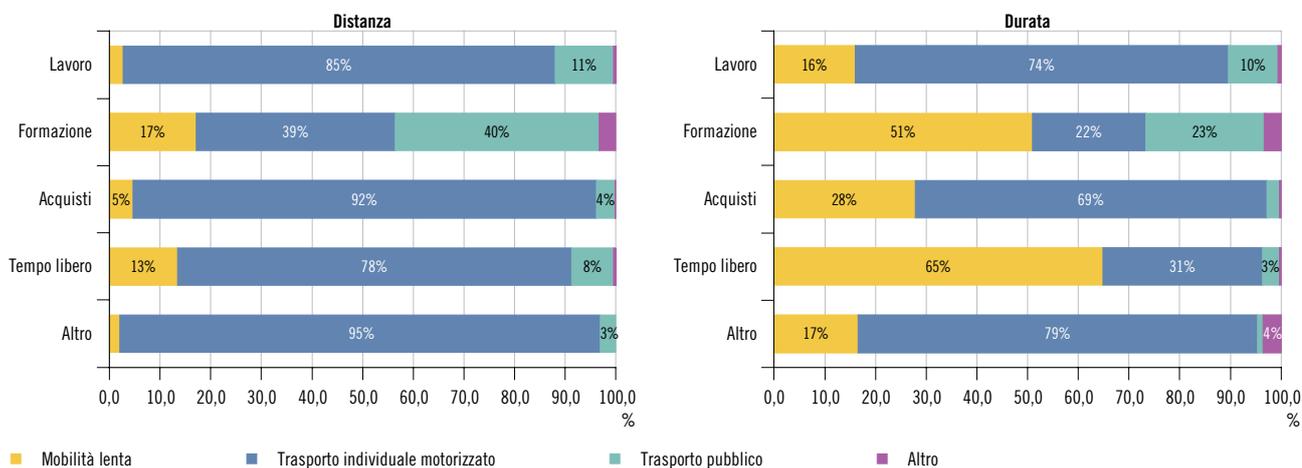


Fonte: MCMT, UST



F. 12

Distanza e durata* media giornaliera degli spostamenti percorsi dalla popolazione residente (in %), secondo il motivo dello spostamento e il mezzo di trasporto, in Ticino, nel 2021



* Esclusi i tempi di attesa e corrispondenza.

Fonte: MCMT, UST

ciamo notare infine, che se è vero che per il tempo libero si percorre meno strada e si dedica meno tempo rispetto al 2010, in entrambi i casi assistiamo a un incremento della proporzione sul totale giornaliero.

Il trasporto individuale motorizzato è utilizzato soprattutto per il lavoro e gli acquisti

L'85% della distanza percorsa per motivi lavorativi avviene tramite il TIM, il quale copre

anche la maggior parte della durata dello spostamento (74%) [F. 12]. Per la formazione si nota invece che la distanza coperta tramite il TIM e il TP si equivalgono (circa il 40% ciascuno), mentre in termini di tempo prevale la mobilità lenta, che rappresenta il 51% della durata dello spostamento (ma solo il 17% della distanza percorsa).

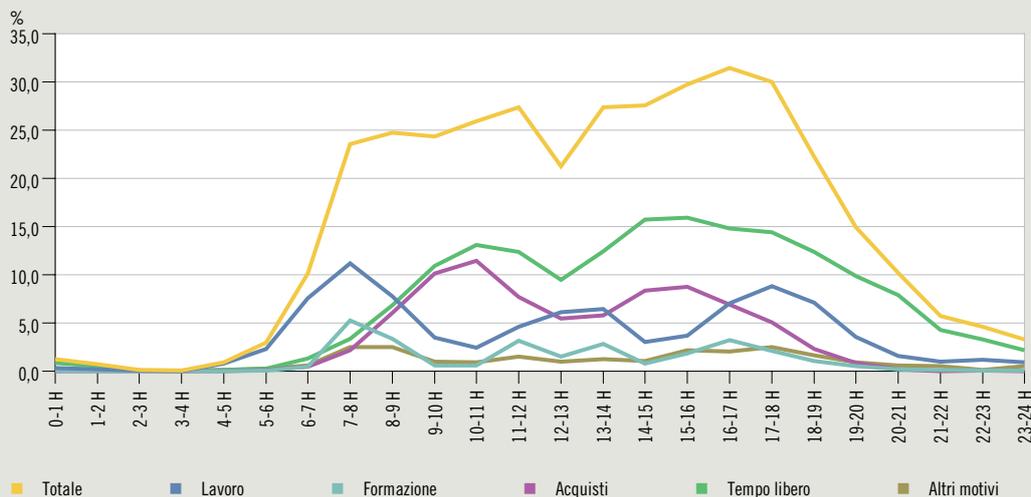
Per gli acquisti si fa uso quasi esclusivamente del TIM, con il quale si coprono il 92% dei chilometri e i due terzi del tempo dedicati

⁴ Nel 2021, in Ticino si sono percorsi mediamente 2,6 tragitti al giorno. Un tragitto era lungo 9,1 km e durava 26,9 minuti in media. Solo il 15,0% dei tragitti quotidiani comportava un cambiamento del mezzo di trasporto.

In generale la popolazione inizia a muoversi a partire dalle cinque del mattino per poi aumentare rapidamente nelle ore successive: tra le 07:00 e le 08:00 la parte di popolazione in movimento è già del 20,3% [F. 13]. Dopo un rallentamento dovuto alla pausa pranzo, si nota un nuovo aumento fino a un massimo del 31,5% tra le 16:00 e le 17:00, per poi diminuire progressivamente con il proseguire della serata. Dal grafico si nota innanzitutto che i picchi massimi di popolazione in movimento per motivi di acquisti o per il tempo libero seguono un andamento inverso a quelli legati a motivi di lavoro, mantenendo così elevata la quota totale. Gli spostamenti per motivi di lavoro mostrano un'evoluzione caratterizzata da tre picchi: il primo tra le 07:00 e le 08:00 (11,2%), il secondo fra mezzogiorno e le 14:00 (circa il 6,0%) che corrisponde alla parte degli individui rientra a casa per pranzo, e il terzo tra le 17:00 e le 18:00 (8,8%) che indica il rientro verso casa. Chi si sposta per motivi di formazione mostra un'evoluzione analoga (con proporzioni inferiori). Chi si sposta per fare acquisti si muove principalmente tra le 09:00 e le 11:00 (per un massimo dell'11,4%) e tra le 14:00 e le 16:00 (per un massimo dell'8,8%), mentre chi si sposta per il tempo libero inizia a muoversi alle 06:00 circa (3,3%) e già a partire dalle 09:00 la parte di popolazione in movimento per il tempo libero (10,9%) supera quella di tutti gli altri motivi di spostamento per tutto l'arco della giornata. Un primo picco è raggiunto tra le 10:00 e le 11:00 (13,1%); durante il mezzogiorno la proporzione diminuisce a causa della "pausa pranzo" per poi aumentare nuovamente a partire dalle 13:00 fino a toccare un secondo picco verso le 16:00 (15,9%). La proporzione cala poi gradualmente in serata fino al 2,1% tra le 23:00 e le 24:00.

F. 13

Persone in movimento durante la giornata (in %), secondo la fascia oraria e il motivo dello spostamento, in Ticino, nel 2021



Fonte: MCMT, UST

a questo scopo. Per il tempo libero, la maggior parte della distanza viene coperta tramite il TIM (78%), ma ciò si riflette solo minimamente sul tempo di spostamento (31%), che viene invece occupato soprattutto dalla mobilità lenta (65%).

Conclusioni

Con la pubblicazione dei nuovi risultati del MCMT 2021, disponiamo di una serie storica che copre circa un decennio. Come detto in introduzione, i risultati del 2021 sono stati influenzati, almeno in parte, dalla pandemia che ha visto stravolte alcune delle abitudini in materia di mobilità della popolazione.

Nel 2021 il tasso di mobilità della popolazione era dell'82,6%, sensibilmente più basso rispetto all'88% circa rilevato nel 2010 (e nel 2015). Oltre il 32,0% di chi non si è spostato ha menzionato la

"non necessità" come motivo; il 6,0% ha indicato il COVID-19 (come a livello nazionale).

Giornalmente sono stati percorsi in media 24,1 km per una durata di 71 minuti (Svizzera: 30,0 km e 80,2 min.): il 19,7% e l'11,5% in meno rispetto al 2010 (Svizzera: -18,1% e -12,5%). Il Ticino resta il cantone con la quota più bassa di possessori di un abbonamento ai trasporti pubblici, pari al 25,8% della popolazione a fronte del 53,1% a livello nazionale.

Come nelle inchieste precedenti, traspare la forte predilezione per l'utilizzo del trasporto individuale motorizzato (come nel resto della Svizzera): nel 2021, l'82,4% (19,9 km) della distanza giornaliera era percorsa grazie al proprio veicolo a motore, e rappresentava il 48,1% (32,3 min.) della durata giornaliera totale; una proporzione quest'ultima, simile a quella degli spostamenti avvenuti a piedi o in bici, pari al 46,0%



foto: T. Press / Samuel Colley

(30,8 min.), che corrispondono però solamente all'8,0% circa (1,9 km) della distanza totale.

Se analizzati secondo il motivo, gli spostamenti per il tempo libero restano chiaramente al primo posto: nel 2021 i ticinesi vi consacravano il 40,7% (9,8 km) della distanza e il 53,0% (35,8 min.) della durata giornaliera; seguono quelli per motivi di lavoro (7,2 km; 13,4 min.) e per acquisti (4,3 km; 10,8 min.). Quale che sia il motivo dello spostamento (ad eccezione della formazione), in termini di distanza percorsa, il mezzo principale per spostarsi resta il trasporto motorizzato privato, mentre il trasporto pubblico e la mobilità lenta sono prevalentemente uti-

lizzati da chi si sposta per motivi di formazione (e in parte per il tempo libero).

I nuovi risultati del Microcensimento del 2021 confermano quanto emerso dalle inchieste precedenti. In generale si nota una diminuzione della mobilità della popolazione, in parte dovuta alla crisi sanitaria; solo con il prossimo rilevamento potremo però confermare o meno queste tendenze. Nell'attesa, sarà importante analizzare il MCMT su aspetti più specifici come ad esempio la mobilità per il tempo libero, oppure la mobilità secondo le fasce d'età: elementi che grazie a questa inchiesta possono essere sondati in maniera approfondita.