

28
Documenti
statistici



Ufficio cantonale
di statistica

Microcensimento
dei trasporti
1989

Trasporti

Pubblicazioni dell'Ufficio cantonale di statistica

Mensili, trimestrali

Informazioni statistiche	mensile dell'ufficio con la presentazione e l'analisi dei principali dati statistici disponibili e un allegato statistico dedicato in particolare all'evoluzione congiunturale. Frs. 56.-- abbonamento annuo.
Indice nazionale dei prezzi al consumo	bollettino mensile di due pagine con i dati aggiornati secondo le varie basi di calcolo. Frs. 15.-- abbonamento annuo
Bollettino congiunturale	pubblicazione trimestrale sull'andamento congiunturale integrata con i risultati del test congiunturale KOF relativo al settore industriale ticinese. Frs. 20.-- abbonamento annuo

Annuali

Annuario statistico ticinese	Cantone raccolta dettagliata dei principali dati statistici sulla realtà socio-economica cantonale. Esce ogni anno in novembre (ca. 500 pagine). Frs. 35.-- Comuni raccolta dei principali dati statistici sulla realtà comunale e regionale. Esce ogni anno in novembre (ca. 600 pagine). Frs. 35.-- / Frs. 55.-- per l'acquisto dei due annuari
Il Ticino in cifre	prontuario pubblicato in collaborazione con la Banca dello Stato del Cantone Ticino. Distribuito gratuitamente

Altre pubblicazioni

Documenti statistici	collana dedicata alla presentazione di un argomento specifico o di un rilevamento. Generalmente contiene un importante allegato statistico. (Vedi elenco in fondo alla pubblicazione) Frs. 10-20.--
Aspetti statistici	collana dedicata alla presentazione di analisi effettuate utilizzando la metodologia statistica. (Vedi elenco in fondo alla pubblicazione) Frs. 10-20.--

Abbonamento generale alle pubblicazioni dell'ufficio
(escluso l'indice nazionale dei prezzi al consumo)
Frs. 120.--

Ribasso 50% per studenti, docenti e scuole

Ufficio cantonale di statistica

Documenti statistici 28

Cantone Ticino

Dipartimento delle finanze
e dell'economia
Divisione delle risorse

Pubblicazione a cura di:
Abay & Meier
Verkehrsplanung und -ökonomie
Wirtschafts- und Umweltstudien
Zürich

Su mandato della:
Sezione dei trasporti del
Dipartimento del territorio

Prezzo fr 15.-

Bellinzona, dicembre 1992

**La riproduzione è autorizzata soltanto
con la citazione della fonte**

Analisi del microcensimento 1989

**Dati relativi alle economie domestiche
nel Cantone Ticino**

Ufficio Cantonale di Statistica
Dipartimento delle finanze
e dell'economia

Segni convenzionali

- zero, niente
- 0 0,0 valore inferiore alla metà della più piccola unità utilizzata
- ... dato non disponibile, senza senso o non pubblicato per ragioni statistiche
- ^P per indicare che il dato è provvisorio
- ^r per indicare che il dato è stato rivisto e corretto
- ^s per indicare che il dato è stimato

Sommario

Concetti e definizioni	7
Indice delle tabelle	10
Descrizione del sondaggio	12
Introduzione	12
Ponderazione	12
Economie domestiche nel Canton Ticino	12
Incarico	13
Profilo statistico delle economie domestiche e delle persone	14
Profilo statistico delle economie domestiche	14
Profilo statistico delle persone	14
Veicoli e percorrenza	17
Autovetture	17
Motociclette	19
Ciclomotori	19
Biciclette	19
Analisi in funzione delle persone e degli spostamenti	27
Tasso di mobilità	27
Frequenza degli spostamenti	27
Lunghezza e durata degli spostamenti	28
Somme dei tempi e delle distanze giornaliere di spostamento	28
Analisi del numero degli spostamenti	34
Mezzi di trasporto impiegati abitualmente (periodo di riferimento: estate)	36
Spostamenti per recarsi al lavoro o a scuola	36
Spostamenti per gli acquisti	37
Spostamenti professionali	37
Gite di finesettimana	38
Grado d'occupazione media delle autovetture	57
Allegato statistico	59

Presentazione

La Sezione dei trasporti ha ritenuto essere di interesse generale e degli specialisti che operano nel campo dei trasporti presentare i risultati della recente indagine federale sul comportamento della popolazione nel campo della mobilità. Pubblica dunque, nei documenti statistici curati dall'omonimo ufficio cantonale, l'analisi fatta eseguire, per suo conto, all'Ufficio Abay & Meier, di Zurigo; quest'ultimo già aveva collaborato con la Confederazione per lo svolgimento dell'indagine a livello nazionale.

Si tratta di un'indagine campionaria svolta nel 1989 in tutta la Svizzera. Nel Ticino sono state interpellate 375 economie domestiche per un totale di 921 persone.

Il rapporto presenta e commenta i risultati relativi al Cantone Ticino, allegando, per paragone, i dati complessivi svizzeri. I temi di maggior rilievo che qui sono analizzati riguardano: il tasso di mobilità della popolazione, la diffusione della motorizzazione, la frequenza, la lunghezza e la durata degli spostamenti, il motivo per cui ci si sposta e il mezzo di trasporto usato.

Si tratta dei dati basilari per concepire e attuare la pianificazione e la politica dei trasporti, elementi cardinali nell'economia e nella società odierne e con stretti rapporti di causa/effetto con le problematiche della protezione dell'ambiente e dell'uso del territorio. La migliore, più certa e più approfondita, conoscenza del come, perchè e quanto le persone si spostano, dovrebbe dare maggiore solidità alle scelte che la collettività, ai vari livelli, si appresta a compiere.

L'indagine verrà ripetuta a scadenze regolari; la Sezione dei trasporti curerà l'aggiornamento delle conoscenze nel settore, riproponendo i nuovi dati.

*DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO
Sezione dei trasporti
Il Caposezione:*

dott. R. De Gottardi

Concetti e definizioni

Detentori di abbonamenti

Si distingue tra detentori di abbonamenti a 1/2 prezzo e detentori di altri abbonamenti (per ferrovie, bus/tram, autopostali, combinazione per più trasporti pubblici).

Tipo di agglomerato

Nel 1980 l'Ufficio federale di statistica ha assegnato ogni Comune ad un determinato tipo di agglomerato. Si distingue tra centro dell'agglomerato, agglomerato senza il centro e zone esterne all'agglomerato.

Lunghezza giornaliera dei viaggi

E' la somma della distanza degli spostamenti effettuati da una persona in un giorno.

Percorrenze effettuate

In occasione del microcensimento 1989, alle persone intervistate si è anche chiesto di dare indicazioni relative al possesso di automezzi e alle percorrenze annue effettuate. I dati sul possesso di automezzi si riferiscono al giorno del sondaggio, mentre i chilometri percorsi con l'autovettura riguardano il 1988.

Quota di possesso di veicoli

Percentuale delle economie domestiche in possesso di almeno un veicolo appartenente alla rispettiva categoria (autovettura, motociclette, ciclomotori, biciclette).

Grandi regioni

In occasione del programma nazionale di ricerca n. 5, "Problemi regionali", la Svizzera è stata suddivisa in 106 zone. Da questa suddivisione, Martin Schuler ha tratto la definizione delle "grandi regioni", composte singolarmente da 2 a 18 zone, che corrispondono, in linea di massima, alle aree di influenza e al mercato di lavoro dei medi e grandi centri del Paese¹. La grande regione di Bellinzona è composta dalle Tre Valli, dal Locarnese, dalla Mesolcina e dal Bellinzonese; la grande regione di Lugano è composta dal Luganese e dal Mendrisiotto. La suddivisione in grandi regioni non tiene conto dei confini cantonali: la grande regione di Bellinzona contiene infatti anche Comuni del Cantone dei Grigioni.

Regioni LIM

La legge sui contributi agli investimenti del 28 giugno 1974 (LIM) mira al miglioramento

¹Strukturatlas Schweiz, Schuler/Bopp/Brassel/Brugger, Verlag Ex Libris, Zürich, Herbst 1986

delle condizioni di vita nelle regioni di montagna. Questa legge prevede la concessione di prestiti senza interesse, per sostenere i progetti regionali e comunali. La suddivisione in regioni LCI avviene, di regola, in base al catasto dell'allevamento del bestiame.

Grado di motorizzazione

Il grado di motorizzazione indica rispettivamente il numero di autovetture e di motociclette per 1.000 persone. Questo dato non è lo stesso del numero di autovetture (o motociclette) per 1.000 economie domestiche.

Dimensione delle località

I Comuni sono stati suddivisi, secondo il numero degli abitanti, nelle seguenti categorie:

- meno di 1.000 abitanti
- da 1.001 a 5.000 abitanti
- da 5.001 a 20.000 abitanti
- da 20.001 a 50.000 abitanti

Tipo di regione

In occasione del programma nazionale di ricerca n. 5 (PRN 5), M. Schuler ha catalogato le regioni in 12 tipi. Questi tipi non raccolgono zone attigue come le grandi regioni, bensì regioni con caratteristiche strutturali simili. La suddivisione in tipi è basata sul principio del centro/periferia. Nel Canton Ticino esistono questi tipi di regione:

- Centro terziario di media grandezza
- Centro terziario piccolo
- Centro turistico

Mezzi di trasporto

Per spostarsi ci si serve di uno o più mezzi di trasporto. Dalla scelta tra i diversi mezzi di trasporto risulta un gran numero di combinazioni possibili. Per analizzare l'uso dei mezzi di trasporto, le loro combinazioni sono state espresse in questi raggruppamenti:

- a piedi
- in bicicletta
- in ciclomotore
- con un mezzo di trasporto individuale motorizzato (TIM): motocicletta o autovettura
- con i trasporti pubblici nell'agglomerato (TPAg): bus e tram
- con i trasporto pubblici a lunga distanza (TPLD): ferrovie e autopostali
- con bicicletta/ciclomotore e con i trasporti pubblici
- con un mezzo di trasporto individuale motorizzato e con i trasporti pubblici

- con i trasporti pubblici (TP): trasporti pubblici delle persone nell'agglomerato e trasporti pubblici delle persone a lunga distanza (TPAg + TPLD)
- con un mezzo di trasporto ignoto

L'analisi dei mezzi di trasporto usati abitualmente durante il periodo estivo prevede un'ulteriore suddivisione del traffico motorizzato individuale nelle categorie: con motocicletta, in autovettura come guidatore, in autovettura come passeggero.

Frequenza degli spostamenti

Numero degli spostamenti per persona al giorno.

Condizioni d'alloggio

Si distingue tra inquilini e proprietari. I proprietari in cooperativa, i subinquilini e le persone che vivono in un'abitazione di servizio sono riuniti nella categoria degli inquilini, poiché questi gruppi sono troppo ristretti per permettere analisi separate e perché il loro comportamento nel traffico corrisponde piuttosto a quello degli inquilini che a quello dei proprietari.

Motivo

Ci si sposta da un punto A ad un punto B per svolgere una determinata attività nel sito B. Si distinguono quattro motivi per compiere un viaggio:

- P = spostamento pendolare
- E = per acquisti
- N = spostamento professionale
- T = per turismo/svago

Nel microcensimento 1989, gli spostamenti per ritornare a casa sono stati registrati in una categoria a sé. Se una persona si è spostata per andare da casa ad un punto B e dal punto B di nuovo a casa, il motivo dello spostamento per ritornare a casa è dunque uguale a quello che ha fatto raggiungere il punto B.

I motivi citati con P E N T si distinguono ulteriormente in:

- HP = ritorno a casa con il motivo P
- HE = ritorno a casa con il motivo E
- HN = ritorno a casa con il motivo N
- HT = ritorno a casa con il motivo T
- UB = motivo ignoto

Tempo di viaggio giornaliero

E' la somma del tempo impiegato ogni giorno da una persona per i propri spostamenti.

Indice delle tabelle

Capitolo 2

- A1: Caratteristiche delle economie domestiche nell'anno 1989
- A2: Caratteristiche delle persone nell'anno 1989

Capitolo 3

- B1: Possesso di autovetture nell'anno 1989
- B2: Percorrenza media delle autovetture nell'anno 1988, in km
- B3: Percorrenza media dalle autovetture all'estero nell'anno 1988, in km
- B4: Possesso di motociclette nell'anno 1989 e percorrenza media nel 1988, in km
- B5: Possesso di ciclomotori nell'anno 1989
- B6: Possesso di biciclette nell'anno 1989
- B7: Possesso di ciclomotori, biciclette e motociclette in funzione del possesso di autovetture nell'anno 1989

Capitolo 4

- C1: Persone che non si spostano
- C2: Frequenza degli spostamenti (solo per le persone che si spostano)
- C3: Frequenza degli spostamenti - motivo e mezzo di trasporto (solo per le persone che si spostano)
- C4: Lunghezza e durata media degli spostamenti
- C5: Lunghezza media degli spostamenti - motivo e mezzo di trasporto
- C6: Durata media degli spostamenti - motivo e mezzo di trasporto
- C7: Distanze e tempi giornalieri di percorso (solo per le persone che si spostano)

Capitolo 5

- D: Analisi delle abitudini dei pendolari in rapporto al numero degli spostamenti

Capitolo 6

- E1: Mezzi di trasporto impiegati per recarsi al lavoro o a scuola
- E2: Mezzi di trasporto impiegati per acquisti giornalieri
- E3: Mezzi di trasporto impiegati per acquisti di finesettimana
- E4: Mezzi di trasporto per viaggi d'affari o di servizio

E5: Mezzi di trasporto impiegati per le gite di finesettimana

Le tabelle dalla E1 fino alla E5 rappresentano l'analisi dei mezzi di trasporto impiegati abitualmente durante il periodo estivo, particolarmente in base a:

- il possesso di una licenza di condurre
- il possesso di abbonamenti ai trasporti pubblici
- la disponibilità di un'autovettura o di una motocicletta
- la disponibilità di un ciclomotore o di una bicicletta
- la possibilità di parcheggio al luogo di lavoro (per recarsi al lavoro o a scuola)
- il sesso e l'età
- il tipo di agglomerato
- la dimensione della località

Capitolo 7

F: Grado d'occupazione media delle autovetture per motivo del viaggio

Descrizione del sondaggio

Introduzione

Nel 1989 in Svizzera si è fatto un microcensimento con l'obiettivo di conoscere le abitudini di comportamento della popolazione nel settore dei trasporti. Sulla base di una selezione casuale stratificata, l'inchiesta è stata condotta in 32.500 economie domestiche in tutta la Svizzera. Il questionario comprendeva domande sulle caratteristiche dell'economia domestica, nonché sulle abitudini di comportamento, nel settore del trasporto, dei membri di almeno 10 anni d'età, abitanti nelle singole economie domestiche, in un giorno stabilito d'aprile/maggio 1989. Sono state in effetti censite 20.437 economie domestiche, 50.947 persone e 125.125 spostamenti.

Ponderazione

Prima di procedere alle analisi, i dati forniti hanno dovuto essere preparati e le unità di selezione ponderate in base alle loro caratteristiche. Per evitare errori derivanti dalla casualità della campionatura, alcuni dati di questo microcensimento sono stati integrati con corrispondenti dati di altre statistiche. Per valori di riferimento si sono scelti:

- la ripartizione delle economie domestiche per Cantone di domicilio
- la dimensione delle economie domestiche registrate nel censimento del 1980
- la ripartizione delle persone per età e cittadinanza indicate nella statistica provvisoria della popolazione di fine dicembre 1988.

Inoltre si è ammessa una ponderazione omogenea degli spostamenti nei vari giorni della settimana.

Nel processo di ponderazione dei campioni le economie domestiche sono state ripartite proporzionalmente al numero di abitanti dei loro Comuni, anche se nei singoli Cantoni la ripartizione delle economie domestiche non è esattamente proporzionale al numero di abitanti di ogni Comune.

Economie domestiche nel Canton Ticino

Nel Ticino il rilevamento è stato effettuato su **375** economie domestiche, **921** persone e **1.946** spostamenti. Per poter analizzare omogeneamente tutti i dati raccolti in Svizzera, le unità censite nel Ticino hanno dovuto essere rivalutate. La campionatura ponderata comprende 853 economie domestiche, con 2.466 persone e 4.566 spostamenti.

A richiesta, i Cantoni potevano maggiorare il numero dei sondaggi. Il Cantone Ticino non ha fatto uso di queste possibilità. Per evitare un'eccessiva rappresentanza di certe zone,

la ponderazione nell'ambito del rilievo nazionale si è effettuata nel seguente modo: un'importanza inferiore a 1 è stata attribuita alle economie domestiche, alle persone e agli spostamenti nei Cantoni con sondaggio maggiorato, mentre un'importanza superiore a 1 è stata attribuita alle economie domestiche, alle persone e agli spostamenti in Cantoni con sondaggio non maggiorato (come il Canton Ticino). Questo spiega il fatto che il numero delle economie domestiche, delle persone e degli spostamenti compresi del campione ponderato sia superiore a quello del campione non ponderato.

L'indagine promossa nel Canton Ticino si basa su un piccolo campione, che rimane piccolo anche dopo la ponderazione. Il fatto che con la ponderazione il numero dei casi sia stato aumentato artificialmente significa che in effetti una singola analisi è basata su un numero di casi minore di quello indicato, ciò che influisce sulla esattezza dei risultati, particolarmente in analisi dettagliate. Nel caso in cui un'analisi sia fondata su un campione con meno di 10 casi (economie domestiche, autovetture, persone o spostamenti), non si è indicato nessun risultato.

Incarico

L'Ufficio federale di statistica ha proposto ai Cantoni di analizzare i dati raccolti nel microcensimento 1989 relativi al loro territorio cantonale. Con lettera del 12 giugno 1990, la Sezione dei trasporti del Dipartimento delle pubbliche costruzioni del Canton Ticino ha incaricato l'Ufficio Abay & Meier di effettuare queste analisi.

Profilo statistico delle economie domestiche e delle persone

Le tabelle A1 e A2 forniscono una visione complessiva delle caratteristiche principali delle economie domestiche e delle persone interpellate; esse contribuiscono ad una migliore valutazione delle analisi che seguono nei capitoli 4 e 7.

Profilo statistico delle economie domestiche

Secondo i dati che traspaiono dal microcensimento 1989, nel Canton Ticino il 58.1% di tutte le economie domestiche apparteneva a località con un numero massimo di 5.000 abitanti (Svizzera: 37.5%), il 70.4% era situato in regioni LCI (Svizzera: 21.4%), il 77.2% risiedeva in un agglomerato (Svizzera: 61%) e soltanto nel 52.4% dei casi si trattava di economie domestiche di inquilini (tabella A1). La media svizzera relativa alle economie domestiche in condizioni d'inquilino è superiore: congiuntamente ai subinquilini e ai soci di cooperative d'abitazione, esse costituiscono il 62.2% di tutte le economie domestiche. Nel 1989 nel Ticino il 55.8% delle economie domestiche era composto al massimo da due persone (Svizzera: 59%). Nelle località con oltre 20.000 abitanti, questa percentuale sale a quasi il 70%. Le economie domestiche di maggiori dimensioni sono invece più numerose nelle piccole località e nelle zone esterne agli agglomerati, mentre nelle grandi città e nei centri degli agglomerati vi sono molte economie domestiche composte da una sola persona.

Il numero delle persone attive a tempo pieno, relativamente alle economie domestiche, dipende dalla loro dimensione: il 96.1% delle economie domestiche, nelle quali non vivono persone attive a tempo pieno, è costituito da economie di una o due persone. Per la maggior parte dei casi si tratta probabilmente di pensionati.

Profilo statistico delle persone

Dalle 921 persone interpellate (2.166 ponderate), il 78.3% era di cittadinanza svizzera ed il 21.7% non svizzeri; il 48.3 % erano maschi ed il 51.7% femmine (tabella A2). Il 47.0% era impiegato a tempo pieno, il 6.7% a tempo parziale; il 15.6% stava seguendo una formazione scolastica o professionale. Il 63.3% (CH: 60.8%) delle persone era in possesso di una licenza di condurre, il 16.1% (CH: 32.1%) di un abbonamento a 1/2 prezzo e il 18.6% (CH:25.4%) di altre forme di abbonamento ad un trasporto pubblico.

Tabella A1: Caratteristiche delle economie domestiche in %¹
(Totale ponderato: 853 economie domestiche)

	Totale in %	Numero di persone nell'economia domestica					Economie domestiche	
		1	2	3	4	5+	Senza vettura	Con vettura
Totale Ticino	100,0	27,9	27,9	19,0	18,6	6,6	18,4	81,6
Dimensioni delle località								
– 1.000 abitanti	21,6	23,9	24,3	23,7	19,6	8,5	20,1	79,9
1.001 – 5.000 abitanti	36,5	23,8	26,2	20,5	22,9	6,6	17,2	82,8
5.001 – 20.000 abitanti	30,4	29,5	33,6	13,0	16,3	7,7	19,3	80,7
20.001 – 50.000 abitanti	11,5	44,5	24,6	21,8	9,1	0,0	16,6	83,4
Agglomerati²								
centro dell'agglomerato	29,5	35,7	29,9	15,6	14,6	4,2	20,7	79,3
agglomerato senza il centro	47,7	26,5	29,7	19,3	20,0	4,4	17,0	83,0
zone esterne all'agglomerato	22,7	20,4	21,4	22,9	20,8	14,4	18,2	81,8
Tipo di regione³								
centro di media grandezza "terziarizzato"	70,2	25,6	28,6	20,7	20,1	5,0	17,3	82,7
periferia industriale	8,0	15,6	35,3	11,5	24,4	13,2	21,1	78,9
piccolo centro "terziarizzato"	21,7	40,1	23,0	16,3	11,4	9,2	21,0	79,0
Grandi regioni⁴								
Bellinzona	42,9	31,8	28,4	13,3	18,5	8,1	21,8	78,2
Lugano	57,1	24,9	27,5	23,4	18,7	5,5	15,8	84,2
Appartenenza alle regioni di montagna								
sì	70,4	30,5	26,5	20,9	15,6	6,6	18,6	81,4
no	29,6	21,8	31,3	14,7	25,6	6,5	17,9	82,1
Situazione riguardo all'alloggio								
affittuario	52,4	36,5	25,0	17,0	16,3	5,2	21,2	78,8
proprietario	47,6	19,3	30,2	20,6	21,6	8,3	14,8	85,2
Numero di persone attive a tempo pieno nell'economia domestica								
nessuna persona	32,1	52,0	44,1	2,4	1,5	0,0	44,9	55,1
1 persona	44,7	25,8	20,6	26,4	19,5	7,7	6,7	93,3
2 + persone	23,2	0,0	20,6	26,6	39,5	13,3	4,2	95,8
Nazionalità dell'economia domestica								
svizzera	74,7	31,4	29,1	16,3	16,3	6,9	18,9	81,1
straniera	13,3	38,0	23,6	16,4	19,2	2,8	17,4	82,6
mista	12,1	0,0	22,8	36,7	30,5	9,9	9,1	90,9

¹Differenze d'arrotondamento non compensate

²Definizione UFS del 1980

³Secondo la definizione "Schuler"

⁴Secondo la definizione "Schuler"

Tabella A2: Caratteristiche delle persone, in % (Totale ponderato: 2'166 persone)

	Totale in %	Sesso		Classi d'età			
		Femminile	Maschile	10-17	18-24	25-64	65 +
Totale	100,0	100,0	100,0	9,9	12,3	59,9	18,9
Nazionalità							
svizzeri	78,3	82,1	74,2	77,4	84,2	73,9	82,3
stranieri	21,7	17,9	25,8	22,6	15,8	26,1	17,7
Sesso							
femminile	51,7	100,0	-	47,0	53,3	51,1	54,9
maschile	48,3	-	100,0	53,0	46,7	48,9	45,1
Situazione professionale attuale¹							
impiegato a tempo pieno	47,0	28,6	66,2	10,4	67,8	64,2	9,9
impiegato a tempo parziale	6,7	11,6	1,6	0,0	4,7	10,0	2,3
disoccupato ²	1,1	1,5	0,8	0,0	1,1	1,8	0,0
lavoro domestico	12,0	23,5	0,0	0,0	1,1	19,2	4,9
pensionato	17,5	19,9	15,0	0,0	0,0	4,2	82,9
in formazione scolastica o professionale	15,6	14,9	16,4	89,6	25,3	0,5	0,0
Possesso di una licenza di guida							
per autovettura							
sì	63,3	50,3	77,1	0,0	56,5	79,9	43,8
no	36,7	49,7	22,9	100,0	43,5	20,1	56,2
per ciclomotore							
sì	17,3	5,6	29,7	0,0	22,5	22,3	6,1
no	82,7	94,4	70,3	100,0	77,5	77,7	93,9
per altri mezzi							
sì	7,2	4,9	9,7	15,4	10,5	7,1	1,3
no	92,8	95,1	90,3	84,6	89,5	92,9	98,7
Possesso di abbonamenti							
per biglietti a metà prezzo							
sì	16,1	16,9	15,2	7,2	19,3	15,1	22,9
no	83,9	83,1	84,8	92,8	80,7	84,9	77,1
altri abbonamenti ³							
sì	18,6	20,4	16,8	34,3	27,4	16,0	13,9
no	81,4	79,6	83,2	65,7	72,6	84,0	86,1

¹Erano possibili risposte multiple

²In cerca d'impiego e non

³Per la ferrovia, il bus, il tram, l'autopostale, più mezzi di trasporto, altri tipi

Veicoli e percorrenze

Il numero, il tipo di veicolo e le percorrenze si riferiscono alle singole economie domestiche ed agli automezzi da esse possedute; le economie, secondo la loro dimensione sono distribuite non omogeneamente nel territorio cantonale (cfr. la tabella A1). Questo aspetto deve essere tenuto presente nell'interpretazione della tabella B.

Autovetture

Nel 1989, l'81.6% di tutte le economie domestiche nel Ticino disponeva di una o più autovetture (tabella B1), tasso superiore di 6.9 punti percentuali rispetto alla media svizzera (74.7%). Inoltre, il numero di autovetture nel Canton Ticino per 1.000 economie domestiche (1.183) è superiore alla media nazionale (1.013). Ciò dipende dalla presenza di più autovetture nella stessa economia domestica, fatto questo più frequente nel Canton Ticino che altrove: in effetti il 31.6% delle economie disponeva nel 1989 di due o più autovetture; in Svizzera la percentuale era soltanto del 22%.

Nel 1988 ogni autovettura del Canton Ticino ha percorso in media 13.293 km; in Svizzera, 13.788 km (cfr. la tabella B2). L'attribuzione delle autovetture di una economia domestica alle varie categorie (prima, seconda o terza autovettura) si è basata sulla graduatoria del chilometraggio annuo effettuato: nel Canton Ticino, nell'anno 1988 la percorrenza media della prima autovettura ammontava a 14.867 km (Svizzera: 15.435 km), della seconda a 10.017 km (Svizzera: 8.800 km), della terza a di 4.388 km (Svizzera: 6.193 km)¹. Della **percorrenza annua media** delle autovetture ticinesi, 2.996 km sono stati percorsi all'estero; il dato per l'intera Svizzera è di 2.583 km (vedi la tabella B3). Questo risultato non meraviglia, visto che il Ticino è un Cantone di confine: più ci si situa vicino al confine e più alta è la percentuale della percorrenza all'estero. E' perciò ovvio che le autovetture della grande regione di Lugano, con 3.306 km percorsi all'estero, siano al di sopra della media, non solo del Canton Ticino, ma anche di tutta la Svizzera.

L'analisi secondo la **dimensione della località** evidenzia che la percentuale di economie domestiche prive di autovettura è minore nelle città con oltre 20.000 abitanti. Questa distribuzione è inversa rispetto a quanto rilevato mediamente in Svizzera, dove la quota delle economie domestiche senza autovettura cresce con il numero di abitanti delle località. Nell'anno 1988, nel Ticino, i veicoli delle località fino a 1.000 abitanti hanno percorso più chilometri (14.827 km), che non le autovetture delle città con oltre 20.000 abitanti (10.645 km).

Le analisi relative al **tipo di agglomerato** presentano un risultato simile a quello dell'analisi secondo la dimensione della località: la percentuale di economie domestiche prive di autovettura è maggiore nei centri, dove, per 1.000 economie si registrano meno autovetture che nel resto dell'agglomerato o nelle zone esterne. Nel centro dell'agglomerato si constata, invece, il più alto tasso di motorizzazione. Questo dato dipende dalla dimensio-

¹Le differenze tra i risultati per la seconda e la terza autovettura per la Svizzera ed il Canton Ticino, a causa dell'esiguo sondaggio fatto nel Ticino, non devono essere sopravvalutate

ne dell'economia domestica, ossia dalla maggior percentuale di piccole economie nel centro. Esso spiega inoltre altre specificità: nelle zone esterne all'agglomerato il 43.6% delle economie dispone di due o più autovetture, nel centro dell'agglomerato questa quota ammonta soltanto al 26.7%.

La percorrenza media per autovettura, nell'anno 1988, ammontava a 12.430 km nei centri degli agglomerati, a 13.130 km nel resto degli agglomerati, 14.625 km nel resto del Cantone.

Le economie domestiche della **grande regione** di Lugano si distinguono nelle loro abitudini di comportamento dalle economie nella grande regione di Bellinzona: per Lugano il grado di motorizzazione è più alto, ci sono più autovetture per 1.000 economie domestiche, una minor quota di economie sono prive di autovettura, mentre una maggior quota ne possiede alcune; infine, in media sono percorsi più chilometri da ogni autovettura.

Circa il numero di autovetture per 1.000 economie domestiche e la percentuale di possesso di autovetture nel Ticino, nel 1989 le **regioni LIM** (regioni di montagna) non presentavano una differenza significativa rispetto alle regioni non montane. Il tasso di motorizzazione² nelle regioni LIM ammonta a 493 autovetture per 1.000 persone ed è più alto di quello delle regioni non LIM. L'analisi delle percorrenze evidenzia ulteriori differenze: nell'anno 1988, per le autovetture delle regioni non-LIM la percorrenza era di 14.055 km per autovettura, ossia superiore a quella delle autovetture delle regioni LIM, che ammontava a 13.001 km.

Crescendo il numero dei membri dell'economia domestica, diminuisce la percentuale delle economie che non dispongono di un'autovettura, mentre aumenta il tasso di possesso di più autovetture. Il grado di motorizzazione diminuisce con la dimensione dell'economia domestica. E' impossibile spiegare certe differenze nelle percorrenze per autovettura in base alla dimensione dell'economia domestica.

Nelle **economie domestiche di proprietari** si registra più frequentemente che nelle **economie di inquilini** almeno una autovettura, e spesso anche di più. Il numero di autovetture per 1.000 economie domestiche è quindi maggiore per i proprietari. Inoltre, si registra anche un maggior grado di motorizzazione, dovuto ancora alla dimensione mediamente maggiore delle economie di proprietari. Nel 1988 il chilometraggio percorso per autovettura dagli inquilini ammontava a 13.901 km, maggiore della percorrenza effettuata dai proprietari (12.664 km).

Dal confronto tra **le economie domestiche composte da un numero vario di persone impiegate a tempo pieno** si possono trarre queste indicazioni: più ci sono persone attive a tempo pieno in un'economia domestica, più spesso essa dispone almeno di un'autovettura, più elevato è il numero di autovetture per 1.000 economie e maggiori sono le percorrenze per autovettura e per economia. La maggior parte delle economie domestiche senza una persona impiegata a tempo pieno è composta soltanto da uno o due membri. Queste economie registrano la più piccola quota (55.1%) di possesso di autovettura e con 9.611 chilometri percorsi per autovettura, nel 1988, presentano anche una bassa percorrenza.

²Cfr. il capitolo "Concetti e definizioni", pag. 7-9

Si è anche esaminata la relazione tra la **nazionalità dei membri dell'economia domestica**, il possesso di autovetture e le percorrenze: nel Canton Ticino, la quota di economie composte da non svizzeri che possiede almeno un'autovettura ammonta all'82.6% ed è quindi leggermente superiore a quella registrata per le economie svizzere (81.1%). Però 1.000 economie domestiche svizzere dispongono di 1.190 autovetture, mentre 1.000 economie domestiche di non svizzeri possiedono soltanto 1.093 autovetture. Questo perchè le economie domestiche di immigrati dispongono più spesso di almeno un'autovettura, ma meno frequentemente di tre o quattro autovetture.

Nel 1988 le autovetture delle economie domestiche svizzere hanno percorso 13.565 km, quelle delle economie domestiche di non svizzeri 13.063 km. E' poi naturale che nel 1988 i non svizzeri abbiano effettuato più chilometri all'estero (4.728 km) che gli svizzeri (2.386 km).

Motociclette

Nel Canton Ticino la quota di possesso di motociclette è del 12.5%, cioè 132 motociclette per 1.000 economie domestiche. Emerge che le economie domestiche ticinesi detengono più motociclette della media nazionale (8.9%, cioè 101 motociclette / 1.000 economie domestiche) (cfr. la tabella B4). La percorrenza delle motociclette ticinesi nel 1988 (4.138 km) è tuttavia inferiore alla media svizzera (5.179 km).

Nel Ticino la quota di possesso di motociclette è notevolmente superiore alla media nelle località con meno di 1'000 abitanti (20.8%), nella grande regione di Lugano (15.3%), nelle regioni non-LIM (15.4%) e nelle economie domestiche composte da più di 3 persone. La percentuale di economie con almeno una motocicletta risulta invece molto inferiore alla media nelle città con oltre 20.000 abitanti (4.5%), nei centri d'agglomerato (8.6%), nei piccoli centri terziari (5.7%), nelle periferie industriali (5.7%), nella grande regione di Bellinzona (8.8%), nonché nelle economie domestiche composte da 1 o 2 persone.

Ciclomotori

Nel Canton Ticino il 15.8% delle economie domestiche dispone di almeno un ciclomotore (vedi la tabella B5). Questa quota di possesso è inferiore alla media svizzera (16.7%). Si registrano alcune differenze significative tra le due grandi regioni ed in relazione alla dimensione delle economie: nella grande regione di Bellinzona, il 12% delle economie domestiche dispone di almeno un ciclomotore, nella grande regione di Lugano questa quota è del 18.6%. Peraltro, soltanto il 3.2% delle economie composte da una sola persona possiede un ciclomotore, mentre questa percentuale aumenta al 42.6% per le economie domestiche composte da almeno cinque membri.

Biciclette

Nel Ticino la quota di possesso di biciclette nell'anno 1989 è stata del 37.2%, quindi net-

tamente inferiore alla media dell'intera Svizzera (57.4%) (vedi la tabella B6). La quota di possesso di biciclette è particolarmente bassa nelle località con oltre 20.000 abitanti, nella grande regione di Lugano (32.0%), nelle economie domestiche composte da una sola persona (22%), nonché in quelle di due persone (24.3%).

Tabella B1: Possesso di autovetture¹

	Economie domestiche in % con ... autovetture					Quota di possesso autovet. in %	Autovet. per 1.000 economie domest.	Autovet. per 1.000 abitanti
	0	1	2	3	4+			
Totale Ticino	18,4	49,9	27,2	4,1	0,4	81,6	1.183	478
Dimensioni delle località								
– 1.000 abitanti	20,1	36,3	40,2	3,4	0,0	79,9	1.269	479
1.001 – 5.000 abitanti	17,2	52,4	26,1	3,2	1,1	82,8	1.186	451
5.001 – 20.000 abitanti	19,3	51,8	23,3	5,7	0,0	80,7	1.154	480
20.001 – 50.000 abitanti	16,6	62,5	16,4	4,5	0,0	83,4	1.087	581
Agglomerati								
centro dell'agglomerato	20,7	52,6	21,9	4,8	0,0	79,3	1.107	505
agglomerato senza il centro	17,0	53,8	24,3	4,0	0,9	83,0	1.179	477
zone esterne all'agglomerato	18,2	38,2	40,1	3,5	0,0	81,8	1.289	452
Tipo di regione								
centro di media grandezza "terziarizzato"	17,3	50,4	28,2	3,5	0,6	82,7	1.197	479
periferia industriale	21,1	38,4	33,2	7,3	0,0	78,9	1.267	446
piccolo centro "terziarizzato"	21,0	52,3	21,7	4,9	0,0	79,0	1.106	489
Grandi regioni								
Bellinzona	21,8	49,7	23,6	4,9	0,0	78,2	1.116	459
Lugano	15,8	50,0	29,9	3,5	0,7	84,2	1.233	492
Appartenenza alle regioni di montagna								
sì	18,6	50,1	26,2	4,5	0,6	81,4	1.184	493
no	17,9	49,4	29,4	3,2	0,0	82,1	1.179	445
Numero di persone nell'economia domestica								
1 persona	43,7	53,2	3,0	0,0	0,0	56,3	593	593
2 persone	15,5	59,2	24,4	1,0	0,0	84,5	1.109	555
3 persone	4,3	48,3	42,2	5,3	0,0	95,7	1.484	495
4 persone	4,0	41,9	42,4	9,5	2,2	96,0	1.642	410
5+ persone	0,0	29,1	52,7	18,1	0,0	100,0	1.890	373
Situazione riguardo all'alloggio								
affittuario	21,2	53,1	23,5	2,2	0,0	78,8	1.067	469
proprietario	14,8	46,5	31,4	6,4	0,9	85,2	1.321	489
Numero di persone attive a tempo pieno nell'economia domestica								
nessuna persona	44,9	48,1	6,1	0,9	0,0	55,1	629	406
1 persona	6,7	55,8	34,6	2,8	0,0	93,3	1.336	506
2+ persone	4,2	40,9	41,9	11,2	1,8	95,8	1.654	478
Nazionalità dell'economia domestica								
svizzera	18,9	49,2	26,7	4,7	0,6	81,1	1.190	497
straniera	17,4	55,9	26,7	0,0	0,0	82,6	1.093	486
mista	9,1	51,2	33,9	5,8	0,0	90,9	1.364	416

¹Differenze d'arrotondamento non compensate

Tabella B2: Percorrenza media delle autovetture nell'anno 1988 in km¹

	1 ^a autovettura	2 ^a autovettura	3 ^a autovettura	Per autovettura
Totale Ticino	14.867	10.017	4.388	13.293
Dimensioni delle località				
– 1.000 abitanti	17.155	10.856	–	14.827
1.001 – 5.000 abitanti	14.203	11.196	4.752	13.087
5.001 – 20.000 abitanti	15.095	9.088	–	13.327
20.001 – 50.000 abitanti	12.174	5.629	–	10.645
Agglomerati				
centro dell'agglomerato	13.995	8.243	–	12.430
agglomerato senza il centro	14.464	10.354	4.137	13.130
zone esterne all'agglomerato	16.999	10.881	–	14.625
Tipo di regione				
centro di media grandezza "terziarizzato"	14.422	9.813	4.886	13.054
periferia industriale	18.378	13.379	–	15.750
piccolo centro "terziarizzato"	15.221	8.707	–	13.103
Grandi regioni				
Bellinzona	14.426	9.913	3.877	12.884
Lugano	15.174	10.087	4.886	13.580
Appartenenza alle regioni di montagna				
sì	14.745	9.783	4.388	13.001
no	15.160	10.651	–	14.055
Numero di persone nell'economia domestica				
1 persona	12.786	–	–	12.397
2 persone	14.328	12.002	–	13.792
3 persone	16.268	8.251	–	13.446
4 persone	14.913	10.280	6.192	12.895
5 + persone	17.596	11.101	4.434	13.941
Situazione riguardo all'alloggio				
affittuario	15.059	10.424	–	13.901
proprietario	14.624	9.541	4.227	12.664
Numero di persone attive a tempo pieno nell'economia domestica				
nessuna persona	9.958	5.787	–	9.611
1 persona	15.753	9.714	1.500	13.794
2 + persone	17.411	11.072	6.140	14.576
Nazionalità dell'economia domestica				
svizzera	15.145	10.701	3.933	13.565
straniera	14.654	8.124	–	13.063
mista	13.783	8.355	–	12.149

¹Differenze d'arrotondamento non compensate

– = meno di 10 autovetture

Tabella B3: Percorrenza media effettuata all'estero dalle autovetture nell'anno 1988 in km¹

	1 ^a autovettura	2 ^a autovettura	3 ^a autovettura	Per autovettura
Totale Ticino	3.153	2.544	–	2.996
Dimensioni delle località				
– 1.000 abitanti	3.740	2.055	–	3.208
1.001 – 5.000 abitanti	2.504	3.828	–	2.708
5.001 – 20.000 abitanti	3.343	1.481	–	2.955
20.001 – 50.000 abitanti	3.592	–	–	3.513
Agglomerati				
centro dell'agglomerato	3.661	2.147	–	3.385
agglomerato senza il centro	3.485	3.376	–	3.404
zone esterne all'agglomerato	1.693	1.800	–	1.726
Tipo di regione				
centro di media grandezza "terziarizzato"	3.311	2.981	–	3.210
periferia industriale	1.761	1.407	–	1.633
piccolo centro "terziarizzato"	2.918	1.225	–	2.598
Grandi regioni				
Bellinzona	2.323	2.406	–	2.352
Lugano	3.539	2.617	–	3.306
Appartenenza alle regioni di montagna				
sì	3.100	1.974	–	2.812
no	3.263	3.994	–	3.408
Numero di persone nell'economia domestica				
1 persona	2.481	–	–	2.427
2 persone	3.636	3.892	–	3.683
3 persone	3.255	1.258	–	2.673
4 persone	3.389	3.367	–	3.272
5 + persone	1.928	2.366	–	2.048
Situazione riguardo all'alloggio				
affittuario	3.288	2.761	–	3.182
proprietario	3.012	2.162	–	2.769
Numero di persone attive a tempo pieno nell'economia domestica				
nessuna persona	1.227	–	–	1.297
1 persona	2.901	2.663	–	2.827
2 + persone	5.436	2.483	–	4.530
Nazionalità dell'economia domestica				
svizzera	2.372	2.519	–	2.386
straniera	5.131	2.384	–	4.728
mista	4.290	2.773	–	3.963

¹ Differenze d'arrotondamento non compensate

– = meno di 10 autovetture

Tabella B4: Possesso di motociclette nell'anno 1989 e percorrenza media effettuata nell'anno 1988¹

	Economie domestiche in % con ... motociclette			Quota di possesso motociclette in %	Motociclette per 1.000 ec. domest.	Motociclette per 1.000 abitanti	Percorrenza media (km p.a.)
	0	1	2+				
Totale Ticino	87,5	11,8	0,7	12,5	132	54	4.056
Dimensioni delle località							
– 1.000 abitanti	79,2	20,8	0,0	20,8	208	81	4.459
1.001 – 5.000 abitanti	89,4	9,5	1,1	10,6	118	46	2.982
5.001 – 20.000 abitanti	88,1	11,0	0,9	11,9	128	53	3.979
20.001 – 50.000 abitanti	95,5	4,5	0,0	4,5	45	24	–
Agglomerati							
centro dell'agglomerato	91,4	8,6	0,0	8,6	86	39	4.303
agglomerato senza il centro	85,4	13,2	1,4	14,6	160	67	3.260
zone esterne all'agglomerato	86,7	13,3	0,0	13,3	133	47	6.114
Tipo di regione							
centro di media grandezza "terziarizzato"	85,4	14,0	0,6	14,6	152	62	4.192
periferia industriale	94,3	5,7	0,0	5,7	57	20	–
piccolo centro "terziarizzato"	91,6	7,2	1,2	8,4	96	44	–
Grandi regioni							
Bellinzona	91,2	8,2	0,6	8,8	94	39	2.857
Lugano	84,7	14,6	0,7	15,3	160	65	4.309
Appartenenza alle regioni di montagna							
sì	88,7	10,3	1,0	11,3	123	52	4.351
no	84,6	15,4	0,0	15,4	154	58	3.391
Numero di persone nell'economia domestica							
1 persona	95,9	4,1	0,0	4,1	41	41	–
2 persone	90,4	9,6	0,0	9,6	96	48	3.057
3 persone	79,0	19,6	1,4	21,0	225	75	4.076
4 persone	79,4	18,4	2,2	20,6	229	57	4.317
5 + persone	82,7	17,3	0,0	17,3	173	34	–
Situazione riguardo all'alloggio							
affittuario	88,9	10,5	0,5	11,1	116	52	3.503
proprietario	86,1	13,0	0,9	13,9	148	56	4.559
Nazionalità dell'economia domestica							
svizzera	86,9	12,6	0,6	13,1	137	58	3.782
straniera	90,8	9,2	0,0	9,2	92	42	–
mista	85,2	12,6	2,3	14,8	171	52	5.287

¹Differenze d'arrotondamento non compensate

- = meno di 10 motociclette

Tabella B5: Possesso di ciclomotori¹

	Economie domestiche in % con...			Quota di possesso ciclomotori in %	Ciclomotori per 1.000 economie domest.	Ciclomotori per 1.000 abitanti
	0	1	2+			
Totale Ticino	84,1	14,2	1,7	15,9	178	73
Dimensioni delle località						
– 1.000 abitanti	82,8	15,0	2,2	17,2	195	76
1.001 – 5.000 abitanti	84,2	14,5	1,3	15,8	176	69
5.001 – 20.000 abitanti	85,0	12,6	2,4	15,0	174	72
20.001 – 50.000 abitanti	84,1	15,9	0,0	15,9	159	85
Agglomerati						
centro dell'agglomerato	85,8	14,2	0,0	14,2	142	65
agglomerato senza il centro	81,7	15,6	2,6	18,3	213	89
zone esterne all'agglomerato	87,0	11,1	1,9	13,0	149	53
Tipo di regione						
centro di media grandezza "terziarizzato"	82,7	15,6	1,8	17,3	194	79
periferia industriale	91,9	5,4	2,7	8,1	108	38
piccolo centro "terziarizzato"	86,1	12,9	1,0	13,9	149	68
Grandi regioni						
Bellinzona	88,0	10,5	1,6	12,0	136	57
Lugano	81,3	17,0	1,8	18,7	208	85
Appartenenza alle regioni di montagna						
sì	85,4	12,9	1,7	14,6	163	70
no	81,2	17,2	1,6	18,8	211	80
Numero di persone nell'economia domestica						
1 persona	96,8	3,2	0,0	3,2	32	32
2 persone	93,0	7,0	0,0	7,0	70	35
3 persone	79,1	18,0	2,9	20,9	237	79
4 persone	64,6	29,1	6,3	35,4	429	107
5+ persone	57,4	42,6	0,0	42,6	426	84
Situazione riguardo all'alloggio						
affittuario	83,8	14,2	2,0	16,2	182	81
proprietario	84,1	14,5	1,4	15,9	178	67
Nazionalità dell'economia domestica						
svizzera	87,5	11,9	0,6	12,5	132	56
straniera	77,5	22,5	0,0	22,5	225	102
mista	71,7	20,1	8,2	28,3	383	117

¹Differenze d'arrotondamento non compensate

Tabella B6: Possesso di biciclette¹

	Economie domestiche in % con ... biciclette						Quota di possesto bicicl. in %	Bicicl. per 1.000 econ. domest.	Bicicl. per 1.000 abitanti
	0	1	2	3	4	5+			
Totale Ticino	62,8	17,6	10,8	5,9	1,5	1,4	37,2	701	286
Dimensioni delle località									
– 1.000 abitanti	65,4	18,3	11,4	2,3	1,0	1,6	34,6	602	226
1.001 – 5.000 abitanti	60,4	15,5	12,3	8,8	1,4	1,7	39,6	811	318
5.001 – 20.000 abitanti	58,7	19,9	11,1	6,5	2,5	1,3	41,3	781	325
20.001 – 50.000 abitanti	76,7	16,5	4,5	2,3	0,0	0,0	23,3	325	174
Agglomerati									
centro dell'agglomerato	67,2	17,2	8,2	3,4	2,5	1,4	32,8	610	278
agglomerato senza il centro	62,6	16,7	11,6	7,4	1,1	0,6	37,4	699	286
zone esterne all'agglomerato	57,5	19,8	12,6	6,0	1,0	3,1	42,5	824	295
Tipo di regione									
centro di media grandezza "terziarizzato"	65,5	16,1	11,3	5,5	0,7	0,9	34,5	627	252
periferia industriale	56,0	19,9	16,0	8,1	0,0	0,0	44,0	761	268
piccolo centro "terziarizzato"	56,6	21,3	7,3	6,7	4,6	3,5	43,4	919	419
Grandi regioni									
Bellinzona	55,9	18,1	13,0	8,4	2,9	1,8	44,1	897	374
Lugano	68,0	17,1	9,2	4,1	0,4	1,1	32,0	554	222
Appartenenza alle regioni di montagna									
sì	65,9	17,8	8,8	4,7	1,7	1,1	34,1	618	261
no	55,5	17,0	15,7	9,0	0,8	2,1	44,5	899	339
Numero di persone nell'economia domestica									
1 persona	78,0	20,0	1,1	0,9	0,0	0,0	22,0	249	249
2 persone	75,7	12,9	10,5	1,0	0,0	0,0	24,3	368	184
3 persone	61,8	20,2	10,9	5,7	0,0	1,4	38,2	676	225
4 persone	36,8	16,8	21,1	17,2	8,1	0,0	63,2	1.430	357
5 + persone	11,8	27,4	24,5	19,0	0,0	17,3	88,2	2.198	434
Situazione riguardo all'alloggio									
affittuario	65,7	18,0	8,5	5,3	1,0	1,5	34,3	622	279
proprietario	59,7	16,9	13,8	6,2	2,1	1,3	40,3	785	292
Nazionalità dell'economia domestica									
svizzera	62,1	18,0	11,1	5,6	1,3	1,9	37,9	721	305
straniera	69,7	13,1	11,9	3,3	1,9	0,0	30,3	546	248
mista	56,8	18,8	10,2	12,0	2,1	0,0	43,2	837	256

¹Differenze d'arrotondamento non compensate

Tabella B7: Possesso di ciclomotori, motociclette e biciclette in funzione del possesso di autovetture¹

	Senza autovettura	Con autovettura	Totale
Economie domestiche in %			
Senza motocicletta	18,1	69,3	87,4
Con motocicletta	0,3	12,3	12,6
Totale	18,4	81,6	100,0
Senza ciclomotore	18,1	66,0	84,1
Con ciclomotore	0,3	15,6	15,9
Totale	18,4	81,6	100,0
Senza bicicletta	16,5	46,3	62,8
Con 1 bicicletta	1,9	15,7	17,6
Con 2 biciclette	0,0	10,8	10,8
Con 3 + biciclette	0,0	8,8	8,8
Totale	18,4	81,6	100,0

¹Differenze d'arrotondamento non corrette

Analisi in funzione delle persone e degli spostamenti

Tasso di mobilità

La decisione di spostarsi dipende da diversi fattori: dalla situazione professionale, dall'età, dalla dimensione della località, dalla disponibilità di un'autovettura, dal giorno della settimana.

Nel Canton Ticino, dal lunedì al venerdì si sposta ogni giorno l'80.4% delle persone, il sabato il 73.4%, la domenica il 69.8%; la media settimanale è del 78.1 % (vedi la tabella C1). La media nazionale è dell'84.1% per gli spostamenti da lunedì a venerdì, dell'81.1% il sabato, del 74.4% la domenica, del 82.4% nella media settimanale. Il confronto con la Svizzera evidenzia che nel Cantone Ticino il tasso di mobilità è più basso.

Nel Ticino le persone che si spostano meno frequentemente sono i disoccupati e chi ha oltre 65 anni. Le persone impiegate a tempo pieno e proprietarie di un' autovettura si spostano di più. Più grande è la località, più bassa è la percentuale delle persone che non si spostano; ossia: nelle località più grandi, la resistenza a spostarsi e i costi sono minori; l'offerta di possibilità d'acquisti, l'offerta di centri ricreativi sono migliori in città che in campagna, negli agglomerati piuttosto che nelle zone esterne ad essi.

Delle persone che al momento del sondaggio non si erano spostate, il 39.8% ha affermato di non averne bisogno, il 12.3% erano malate, il 7.3% lavorava in casa; il 23.7% svolgeva soltanto lavori casalinghi.

Frequenza degli spostamenti

Ogni persona mobile si è spostata da lunedì a domenica con una frequenza media di 3.3 volte¹ al giorno, da lunedì a venerdì ugualmente con una frequenza di 3.3 al giorno, il sabato con 3.0, la domenica con 3.4 spostamenti (vedi la tabella C2).

La frequenza media svizzera è di 3.5 spostamenti per persona mobile al giorno da lunedì a domenica, di 3.6 da lunedì a venerdì, di 3.5 il sabato e di 2.9 la domenica.

Questi dati indicano in effetti che nel Canton Ticino, rispetto alla media per tutta la Svizzera, la frequenza degli spostamenti è al di sotto durante i giorni lavorativi ed il sabato, mentre lo supera la domenica.

Con una frequenza di 3.5 spostamenti al giorno, le persone impiegate a tempo pieno dotate di un'autovettura sono quelle che si spostano di più. I pensionati senza autovettura intraprendono invece soltanto 2.3 spostamenti al giorno.

Dalla frequenza di 3.3 spostamenti, 1.46 (44%) sono spostamenti pendolari, 0.66 (20%) per acquisti, 0.25 (8%) spostamenti professionali, 0.90 (27%) spostamenti per svago e 0.02 (1%) con motivo ignoto. La frequenza media nazionale di 3.5 spostamenti al giorno è composta: nel 36% dei casi da spostamenti pendolari, nel 23% da spostamenti per acquisti, nel 9% da spostamenti professionali e nel 31% dei casi di spostamenti per svago.

¹La frequenza degli spostamenti calcolata per tutte le persone oltre i 10 anni ammonta a 2.6 per persona al giorno

Risulta che 0.79 spostamenti al giorno sono effettuati a piedi (Svizzera: 0.76), 0.21 con la bicicletta o il ciclomotore (Svizzera: 0.42), 1.90 con un mezzo motorizzato individuale (autovettura o motocicletta) (Svizzera: 1.75), 0.33 con i trasporti pubblici (Svizzera: 0.56) e 0.05 con un mezzo di trasporto ignoto (Svizzera: 0.03). Nel Ticino il 24% degli spostamenti è quindi effettuato a piedi, il 6% con la bicicletta o il ciclomotore, il 58% con un mezzo motorizzato individuale, il 10% con i trasporti pubblici ed il 2% con un mezzo di trasporto ignoto².

Lunghezza e durata degli spostamenti

La lunghezza media di un tragitto ammonta a 9.8 km (Svizzera: 12.5 km) e dura 18.8 minuti (Svizzera: 21.3 min.); da lunedì a venerdì la lunghezza media è di 9 km (Svizzera: 11.2 km), e dura 18.2 minuti (Svizzera: 20 min.); il sabato lo spostamento medio è lungo 16.9 km (Svizzera: 13.6 Km) e dura 26 minuti (Svizzera: 21.9 min.) e la domenica la lunghezza ammonta a 6.8 km (Svizzera: 20.7 km) e dura 15.1 minuti; in Svizzera, 30.5 (vedi la tabella C4).

Rispetto ai dati per l'intera Svizzera, gli spostamenti della popolazione ticinese la domenica sono di durata minore e notevolmente più corti. Questo significa che gli spostamenti sono effettuati con velocità più basse, ciò che lascia intendere che nel Canton Ticino per gli spostamenti domenicali sono impiegati più spesso mezzi di trasporto lenti (piedi, bicicletta, ciclomotore). La lunghezza media degli spostamenti varia a seconda del motivo (vedi la tabella C5). Gli spostamenti professionali, in media di 20 km, sono più lunghi che gli spostamenti per svago, che ammontano a 10.2 km; seguono gli spostamenti pendolari, con 7.1 km, e quelli per acquisti, che hanno una lunghezza media di 4.7 km.

Somme dei tempi e delle distanze giornaliere di spostamento

Una persona mobile impiega ogni giorno, per spostarsi, in media 60.2 minuti, percorrendo una distanza di 32.1 km; in Svizzera: 74.6 min. e 43.4 km (vedi la tabella C5). Le distanze più lunghe sono percorse il sabato (50.3 km), con un impiego di tempo di 73.6 minuti (Svizzera: 59.7 km, 76.4 min.), il che significa che il sabato le persone dedicano più tempo per il trasporto che durante qualsiasi altro giorno della settimana. Dai risultati per i giorni da lunedì a venerdì risulta che le persone impiegano ogni giorno 58.9 minuti a percorrere 29.9 km (Svizzera: 72 min., 39.8 km). Questi dati sono leggermente inferiori alla media per tutti i giorni della settimana. La domenica, le persone percorrono 22.9 km in 51.2 minuti (Svizzera: 88 min., 59.7 km). Sorprende che per la popolazione ticinese i due indicatori siano inferiori a quelli medi per la Svizzera; le differenze sono particolarmente significative la domenica.

²Le categorie dei mezzi di trasporto citate in questo capitolo riassumono le definizioni delle combinazioni dei mezzi di trasporto. Tutte le combinazioni che contengono un mezzo di trasporto pubblico costituiscono la categoria 'trasporti pubblici', anche se per una parte dello spostamento ci si serve di mezzi di trasporto non pubblici

Tabella C1: Persone che non si spostano (in %)

	Si spostano	Non si spostano
Classi d'età		
10-17 anni	89,3	10,7
18-24 anni	83,5	16,5
25-64 anni	82,3	17,7
più di 65 anni	53,2	46,8
Sesso		
femminile	72,3	27,7
maschile	84,2	15,8
Situazione professionale attuale		
impiegati a tempo pieno	88,3	11,7
impiegati a tempo parziale	84,2	15,8
disoccupati ¹	46,8	53,2
casalinghi	66,6	33,4
pensionati	52,3	47,7
in formazione scolastica o professionale	86,3	13,7
Disponibilità di autovetture		
nessuna disponibilità	70,9	29,1
piena disponibilità	85,6	14,4
disponibilità condizionata	66,5	33,5
Gruppi omogenei di persone in rapporto al comportamento²		
scolari fino a 17 anni	89,3	10,7
scolari/studenti da 18 anni	78,6	21,4
apprendisti	94,7	5,3
impiegati a tempo parziale senza auto	78,6	21,4
impiegati a tempo parziale con auto	88,8	11,2
impiegati a tempo pieno senza auto	78,0	22,0
impiegati a tempo pieno con auto	91,0	9,0
casalinghi senza auto	59,1	40,9
casalinghi con auto	74,1	25,9
pensionati senza auto	44,8	55,2
pensionati con auto	61,3	38,7
Giorno		
lunedì-venerdì	80,4	19,6
sabato	73,4	26,6
domenica	69,8	30,2
lunedì-domenica	78,1	21,9
Regione		
<i>Dimensioni delle località:</i>		
- 1.000 abitanti	73,8	26,2
1.001 - 5.000 abitanti	75,8	24,2
5.001 - 20.000 abitanti	80,4	19,6
20.001 - 50.000 abitanti	88,9	11,1

(continua)

Tabella C1: Persone che non si spostano (in %)

(continuazione)

	Si spostano	Non si spostano
Agglomerati³		
centro dell'agglomerato	82,0	18,0
agglomerato senza il centro	76,5	23,5
zone esterne all'agglomerato	76,6	23,4
Tipo di regioni⁴		
centro di media grandezza "terziarizzato"	78,6	21,4
periferia industriale	75,2	24,8
piccolo centro "terziarizzato"	77,8	22,2
Totale	78,1	21,9
Motivi⁵		
malattia	...	12,3
nessun bisogno	...	39,8
lavori di casa	...	23,7
brutto tempo	...	10,4
il posto di lavoro è a casa	...	7,3
avevo visite	...	2,7
altro motivo	...	7,2
Totale	...	103,4

¹In cerca d'impiego e non

²Secondo la tesi di E. Meier

³Definizione UFS del 1980

⁴Secondo la definizione "Schuler"

⁵Erano possibili risposte multiple

Tabella C2: Frequenza degli spostamenti (numero medio di spostamenti per persona al giorno, solo persone che si spostano)

	Frequenza degli spostamenti
Sesso	
femminile	3,1
maschile	3,4
Gruppi omogenei di persone in rapporto al comportamento	
scolari fino a 17 anni	3,4
scolari/studenti da 18 anni	2,7
apprendisti	2,9
impiegati a tempo parziale senza auto	3,4
impiegati a tempo parziale con auto	3,4
impiegati a tempo pieno senza auto	3,3
impiegati a tempo pieno con auto	3,5
casalinghi senza auto	3,1
casalinghi con auto	2,8
pensionati senza auto	2,3
pensionati con auto	3,3
Giorno	
lunedì–venerdì	3,3
sabato	3,0
domenica	3,4
lunedì–domenica	3,3
Disponibilità di un'autovettura	
piena disponibilità	3,4
disponibilità condizionata	2,7
nessuna disponibilità	3,2
Totale	3,3

Tabella C3: Frequenza degli spostamenti – motivo e mezzo di trasporto (solo persone che si spostano)

	Motivo del viaggio					Totale
	P	E	N	T	I	
Mezzo di trasporto						
a piedi	0,30	0,21	0,02	0,25	0,00	0,78
bicicletta	0,05	0,01	0,01	0,06	0,00	0,13
ciclomotore	0,06	0,01	0,00	0,01	0,00	0,08
TMI	0,81	0,38	0,19	0,52	0,01	1,91
TPAg	0,08	0,02	0,01	0,01	0,00	0,12
TPLD	0,11	0,02	0,00	0,03	0,00	0,16
bici-/ciclomotore + TP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TMI + TP	0,03	0,00	0,01	0,00	0,00	0,04
TPAg + TPLD	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,02
mezzo di trasporto ignoto	0,01	0,01	0,01	0,02	0,00	0,05
Totale	1,46	0,67	0,25	0,90	0,01	3,29

P = Spostamento pendolare
 E = Acquisti
 N = Spostamento professionale
 T = Turismo – svago
 I = Motivo ignoto

TMI = Traffico motorizzato individuale
 TP = Trasporti pubblici
 TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato
 TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella C4: Lunghezza e durata media degli spostamenti

	Lunghezza media ¹ (km)	Durata ¹ media (minuti)
Sesso		
femminile	8,9	18,8
maschile	10,5	18,9
Gruppi omogenei di persone in rapporto al comportamento		
scolari fino a 17 anni	8,5	21,6
scolari/studenti da 18 anni	19,2	32,2
apprendisti	10,9	25,1
impiegati a tempo parziale senza auto	6,1	18,3
impiegati a tempo parziale con auto	14,0	20,0
impiegati a tempo pieno senza auto	7,3	15,4
impiegati a tempo pieno con auto	10,6	17,8
casalinghi senza auto	16,4	25,3
casalinghi con auto	8,8	16,4
pensionati senza auto	3,2	17,4
pensionati con auto	7,8	16,2
Giorno		
lunedì – venerdì	9,0	18,1
sabato	16,9	26,0
domenica	6,8	15,1
lunedì – domenica	9,8	18,8
Disponibilità di un'autovettura		
piena disponibilità	10,4	17,5
disponibilità condizionata	16,5	27,2
nessuna disponibilità	7,4	19,4
Totale	9,8	18,8

¹Di ogni spostamento

Tabella C5: Lunghezza media degli spostamenti (km) – motivo e mezzo di trasporto

	Motivo del viaggio					Totale
	P	E	N	T	I	
Mezzo di trasporto						
a piedi	1,0	0,8	1,0	1,1	–	1,0
bicicletta	1,8	4,6	–	3,9	–	3,0
ciclomotore	2,3	2,6	–	1,3	–	2,2
TMI	8,6	9,6	20,1	18,5	5,1	12,6
TPAg	4,2	1,9	–	2,9	–	3,6
TPLD	11,9	5,2	–	55,7	–	19,1
bici – / ciclomotore + TP	–	–	–	–	–	–
TMI + TP	39,2	–	170,8	–	–	70,1
TPAg + TPLD	31,6	–	–	–	–	20,1
mezzo di trasporto ignoto	5,4	1,9	–	3,6	–	4,0
Totale	7,3	6,1	22,5	13,2	5,6	9,8

P = Spostamento pendolare

E = Acquisti

N = Spostamento professionale

T = Turismo – svago

I = Motivo ignoto

TMI = Traffico motorizzato individuale

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella C6: Durata media degli spostamenti (minuti) – motivo e mezzo di trasporto

	Motivo del viaggio					Totale
	P	E	N	T	I	
Mezzo di trasporto						
a piedi	13,8	15,6	15,4	18,0	–	15,6
bicicletta	10,6	22,6	–	18,0	–	14,8
ciclomotore	8,0	9,6	–	4,8	–	7,6
TMI	15,7	15,4	23,9	22,0	11,5	18,1
TPAg	20,0	14,3	–	18,2	–	19,2
TPLD	23,4	11,6	–	74,2	–	30,9
bici – / ciclomotore + TP	–	–	–	–	–	–
TMI + TP	58,3	–	172,0	–	–	84,5
TPAg + TPLD	70,3	–	–	–	–	57,5
mezzo di trasporto ignoto	–	–	–	–	–	20,3
Totale	16,9	15,3	28,6	22,0	11,7	18,8

P = Spostamento pendolare

E = Acquisti

N = Spostamento professionale

T = Turismo – svago

I = Motivo ignoto

TMI = Traffico motorizzato individuale

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella C7: Distanze e tempi giornalieri di viaggio¹ (solo persone che si spostano)

	Tempo giornaliero (minuti)	Distanza giornaliera (Km)
Sesso		
femminile	55,8	28,0
maschile	64,1	35,9
Gruppi omogenei di persone in rapporto al comportamento		
scolari fino a 17 anni	70,5	28,9
scolari/studenti da 18 anni	88,1	52,6
apprendisti	76,6	31,9
impiegati a tempo parziale senza auto	62,4	20,7
impiegati a tempo parziale con auto	36,7	47,4
impiegati a tempo pieno senza auto	51,3	24,2
impiegati a tempo pieno con auto	61,3	37,0
casalinghi senza auto	74,1	50,1
casalinghi con auto	45,9	24,9
pensionati senza auto	39,1	7,4
pensionati con auto	53,7	25,2
Giorno		
lunedì – venerdì	58,9	29,9
sabato	73,6	50,3
domenica	51,2	22,9
lunedì – domenica	60,2	32,1
Totale	60,2	32,1

¹ Somma dei chilometri percorsi giornalmente da una persona e somma del tempo impiegato giornalmente da una persona per il trasporto

Analisi del numero degli spostamenti

Nelle analisi del microcensimento **sono definiti "pendolari"** coloro che al momento del sondaggio (aprile/maggio 1989) hanno effettuato almeno uno spostamento pendolare, cioè uno spostamento tra il domicilio e il posto di lavoro.

Da lunedì a venerdì, il 56.7% delle persone non ha effettuato uno spostamento pendolare (vedi la tabella D). La percentuale dei pendolari è maggiore tra gli uomini che tra le donne, maggiore tra le persone fino a 24 anni che tra quelle di 25 o più anni, maggiore tra le persone impiegate a tempo pieno che tra quelle attive a tempo parziale. Più grande è la distanza tra luogo di lavoro e luogo di residenza, più piccola è la percentuale di pendolari che la percorrono quattro o più volte al giorno.

Tabella D: Analisi delle abitudini dei pendolari in rapporto al numero degli spostamenti, lunedì–venerdì

	No. degli spostamenti dei pendolari (in %)				
	0	1	2	3	4+
Sesso					
femminile	59,0	1,4	24,5	2,6	12,5
maschile	37,9	2,0	31,0	3,2	26,0
Classi d'età					
10–17 anni	8,6	0,0	41,1	0,0	50,3
18–24 anni	35,9	1,4	42,6	1,6	18,5
25–64 anni	44,7	2,5	29,2	4,4	19,1
più di 65 anni	92,9	0,0	5,4	0,0	1,8
Situazione professionale attuale					
impiegati a tempo pieno	27,0	2,7	37,0	5,1	28,2
impiegati a tempo parziale	52,4	0,0	35,2	3,0	9,4
Gruppi omogenei di persone in rapporto al comportamento¹					
scolari fino a 17 anni	6,4	0,0	42,5	0,0	51,2
scolari/studenti da 18 anni	39,8	4,6	47,4	0,0	8,2
apprendisti	13,4	0,0	59,4	8,2	18,9
impiegati a tempo parziale senza auto	56,8	0,0	24,1	5,7	13,4
impiegati a tempo parziale con auto	49,5	0,0	45,2	0,0	5,3
impiegati a tempo pieno senza auto	37,1	0,0	33,0	3,1	26,9
impiegati a tempo pieno con auto	25,0	3,9	37,7	5,7	27,7
casalinghi senza auto	91,8	0,0	8,2	0,0	0,0
casalinghi con auto	84,5	3,7	8,2	3,7	0,0
pensionati senza auto	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
pensionati con auto	96,7	0,0	3,3	0,0	0,0

(continua)

Tabella D: Analisi delle abitudini dei pendolari in rapporto al numero degli spostamenti, lunedì-venerdì
(continuazione)

	No. degli spostamenti dei pendolari (in %)				
	0	1	2	3	4+
Regione					
<i>Dimensione delle località</i>					
– 1.000 abitanti	49,3	2,7	21,4	3,9	22,7
1.001 – 5.000 abitanti	46,0	2,4	31,0	2,0	18,6
5.001 – 20.000 abitanti	53,0	0,0	26,5	2,9	17,2
20.001 – 50.000 abitanti	45,6	2,3	29,6	4,3	18,2
<i>Agglomerati</i>					
centro dell'agglomerato	52,0	0,8	27,3	3,6	16,3
agglomerato senza il centro	46,7	1,6	29,8	3,2	18,6
zone esterne all'agglomerato	49,5	2,7	24,0	1,4	22,4
<i>Tipo di regione</i>					
centro di media grandezza "terziarizzato"	49,0	1,2	26,7	2,9	20,2
periferia industriale	49,3	6,6	31,6	0,0	12,5
piccolo centro "terziarizzato"	48,3	0,9	28,7	4,2	17,9
<i>Grandi regioni²</i>					
Bellinzona	49,3	2,3	28,6	1,9	17,9
Lugano	48,6	1,2	26,9	3,6	19,7
Totale	48,9	1,7	27,6	2,9	18,9
Scelta del mezzo di trasporto					
a piedi	...	2,3	50,7	4,1	42,8
bicicletta	...	0,0	47,5	0,0	52,5
ciclomotore	...	0,0	50,3	0,0	49,7
TMI	...	5,0	52,9	7,2	34,9
TPAg	...	0,0	50,0	0,0	50,0
TPLD	...	0,0	57,2	4,2	38,6
TMI + TP	...	0,0	53,8	19,7	26,5
Distanza tra luogo di lavoro e domicilio					
0–2 km	...	3,0	44,7	4,9	47,4
2–5 km	...	2,9	45,0	8,4	43,8
5–10 km	...	2,7	55,4	3,3	38,6
10 + km	...	4,9	78,2	5,3	11,6
Pendolari esterni	...	3,1	54,6	6,7	35,6
Pendolari interni	...	2,8	43,2	4,2	49,8
Totale	...	3,3	54,0	5,6	37,1

¹Secondo la tesi di E. Meier

²Secondo la definizione "Schuler"

TMI = Traffico motorizzato individuale

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Mezzi di trasporto impiegati abitualmente (periodo di riferimento: estate)

Nel microcensimento del 1989, alle persone interpellate si è chiesto di indicare quali mezzi di trasporto impiegavano abitualmente, per diversi motivi di viaggio, durante il periodo estivo. L'elaborazione delle risposte ha mostrato che la domanda non è stata capita correttamente da molte delle persone intervistate. In effetti, sono stati indicati non solo i mezzi di trasporto impiegati per uno spostamento tipico durante l'estate, ma spesso anche tutti i mezzi di trasporto scelti d'estate per spostamenti, con i rispettivi motivi. Si sono dovute perciò fare delle supposizioni¹, per poter effettuare le analisi su un campione pre-selezionato; pertanto i risultati rappresentano solo un avvicinamento alla realtà.

Le analisi dettagliate (mezzi di trasporto impiegati abitualmente secondo il possesso di una licenza di condurre, il possesso di un abbonamento, la disponibilità di un automezzo, il sesso, l'età, il tipo di agglomerato, la dimensione della località, con lo scopo di recarsi al lavoro, oppure a scuola, e secondo la possibilità di parcheggio nel luogo di lavoro) sono comprese nelle tabelle E. I risultati principali sono descritti nei paragrafi seguenti.

Spostamenti per recarsi al lavoro o a scuola (Tabelle da E1-1 ad E1-8)

D'estate, per recarsi al posto di lavoro, o a scuola, il 49.7% dei pendolari adopera abitualmente l'autovettura come guidatore, il 4.5% l'autovettura come passeggero, il 3.8% la motocicletta, il 23.7% sceglie invece un mezzo di trasporto lento (a piedi, in bicicletta, in ciclomotore); infine, il 18.2% opta per un mezzo di trasporto pubblico (in parte combinato con un mezzo di trasporto privato).

Il 68.6% delle persone che possiede una licenza di guida per autovetture pilota la propria autovettura per recarsi al lavoro. Le persone senza licenza di condurre vanno più spesso a piedi, si servono più spesso dei trasporti pubblici e si trovano più spesso come passeggero a bordo di un'autovettura².

I detentori di abbonamenti a metà prezzo preferiscono più frequentemente i trasporti pubblici ed usano più di raro l'autovettura per gli spostamenti professionali. Questo fatto si riflette tuttavia su altri tipi di abbonamenti³: se il 63.7% delle persone senza un altro abbonamento sceglie l'autovettura per recarsi al luogo di lavoro (come guidatore o passeggero) ed il 7.7% si serve di un mezzo di trasporto pubblico, il 19.5% delle persone in possesso di un altro abbonamento sceglie l'autovettura per andare al lavoro (come guidatore o passeggero), mentre il 56.9% preferisce i trasporti pubblici.

¹Sono stati scelti soltanto i casi nei quali erano indicati non più di tre mezzi di trasporto per uno spostamento con uno scopo determinato; uno dei modi di trasporto doveva essere "a piedi". Successivamente, questi casi sono stati suddivisi nelle combinazioni di mezzi di trasporto menzionate (cfr. il capitolo "Concetti e definizioni").

²Non sono rappresentate le interdipendenze tra i parametri individuali. Gli uomini sono, per esempio, in possesso di una licenza di guida per autovetture più spesso che le donne.

³Cfr. il capitolo "Concetti e definizioni".

Le abitudini di comportamento nel traffico si differenziano anche a seconda del sesso: il 31.1% delle donne ed il 9.4% degli uomini impiega, per lo spostamento pendolare, abitualmente un mezzo di trasporto pubblico; il 43.1% delle donne ed il 61.9% degli uomini sceglie abitualmente l'autovettura. Delle persone tra i 25 e 64 anni, il 63.4% per recarsi al lavoro preferisce l'autovettura.

Infine, anche il **luogo di residenza** influisce sulla scelta del mezzo di trasporto: le persone che abitano nel centro di un agglomerato vanno più spesso a piedi e impiegano meno frequentemente l'autovettura, che non le persone residenti nel resto dell'agglomerato o nelle zone esterne ad esso. Questo risultato emerge anche dall'analisi fatta secondo la dimensione della località: più grande è la località, più frequentemente lo spostamento per recarsi al lavoro è fatto a piedi, e meno spesso ci si serve dell'autovettura. Il 71.1% delle persone che ha indicato di usare l'autovettura durante il periodo estivo per recarsi al lavoro dispone di un parcheggio riservato al luogo di lavoro.

Spostamenti per acquisti (tabelle da E2-1 ad E3-7)

Il 48.7% delle persone che si spostano **per acquisti** durante i giorni lavorativi impiega un mezzo di trasporto lento (a piedi, in bicicletta o in ciclomotore), il 39.4% preferisce un mezzo motorizzato individuale ed il 12% un mezzo di trasporto pubblico (in parte combinato con un mezzo di trasporto privato).

Il possesso di una licenza di condurre per autovetture influisce sull'impiego di mezzi di trasporto negli spostamenti per acquisti: mentre il 44.6% delle persone senza licenza di guida per autovetture per fare gli acquisti va a piedi, soltanto il 27.6% delle persone in possesso di una licenza di condurre per autovetture per quel motivo si sposta a piedi. Quasi la metà delle persone con una licenza di guida per autovetture opta per l'autovettura. Più grande è la località, meno frequentemente si usa l'autovettura per fare gli acquisti, e più spesso per quel motivo si va a piedi.

Gli acquisti durante la finesettimana (77.2%) vengono effettuati più spesso con l'autovettura che non in settimana, e questo anche da persone che non possiedono una licenza di condurre: il 52.3% delle persone senza una licenza di guida viaggia in autovettura come passeggero per fare acquisti. Durante la finesettimana, gli uomini scelgono più spesso delle donne l'autovettura per fare gli acquisti; tra le donne, è significativa l'alta percentuale di passeggeri.

Viaggi d'affari o di servizio (tabelle da E4-1 ad E4-7)

D'estate, il 66.3% delle persone che si spostano per **motivi professionali** opta abitualmente per l'autovettura, mentre il 26.4% sceglie un mezzo di trasporto pubblico (in parte combinato con un mezzo di trasporto privato). Per gli spostamenti professionali si scelgono quindi più frequentemente l'autovettura ed i trasporti pubblici, che non per gli spostamenti per andare al lavoro o a scuola.

Il 77.1% delle persone in possesso di una licenza di condurre per autovetture preferisce abitualmente per i viaggi d'affari o di servizio il mezzo motorizzato individuale ed il 20.4%

sceglie i trasporti pubblici, mentre il 58.6% delle persone senza licenza compie spostamenti professionali con i mezzi di trasporto pubblici.

Anche il possesso di un abbonamento a metà prezzo, o d'altro genere, determina un uso più frequente dei trasporti pubblici.

Gite di finesettimana (tabelle E5-1 fino a E5-7)

Per le **gite di finesettimana** nel periodo estivo, il 12.4% delle persone impiega abitualmente un mezzo di trasporto lento (a piedi, in bicicletta, in ciclomotore), il 75.9% usa un mezzo motorizzato individuale (motocicletta, autovettura come guidatore o come passeggero); l'11.6% opta per i trasporti pubblici (in parte combinati con un mezzo di trasporto privato).

Durante la finesettimana, le persone senza una licenza di condurre per autovetture usano più spesso un mezzo di trasporto pubblico che non le persone in possesso della licenza. La percentuale delle persone senza licenza che viaggiano come passeggeri a bordo di un'autovettura ammonta tuttavia alla metà. I detentori di un abbonamento a metà prezzo usano più spesso un mezzo di trasporto pubblico che le persone senza quell'abbonamento; comunque, il 50% di essi usano l'autovettura.

Tabella E1-1: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del possesso di una licenza di condurre (scopo = recarsi al lavoro o a scuola)

	Possesso di una licenza di condurre						Totale
	Per autovettura		Per motocicletta		Per altri mezzi		
	no	si	no	si	no	si	
Mezzo di trasporto							
a piedi	23,1	10,3	15,4	8,1	15,0	2,1	13,8
bicicletta	13,0	2,7	5,9	4,1	5,9	2,1	5,6
ciclomotore	12,2	1,3	4,5	3,3	2,3	24,4	4,3
motocicletta	1,7	4,7	0,4	16,8	3,8	4,2	3,8
autoveicolo come guidatore	0,0	68,6	47,1	59,3	49,4	52,7	49,7
autoveicolo come passeggero	10,0	2,4	4,9	2,9	5,0	0,0	4,5
TPAg	11,1	3,9	7,5	0,0	6,5	0,0	5,9
TPLD	16,6	2,0	7,1	1,8	6,0	6,3	6,0
bicicletta/ciclomotore eTP	3,6	0,0	1,3	0,0	0,6	4,8	1,0
motocicletta eTP	0,6	0,0	0,0	0,8	0,2	0,0	0,2
autoveicolo come guidatore e TP	0,0	3,1	2,6	0,9	2,5	0,0	2,2
autoveicolo come passeggero e TP	4,9	0,0	1,7	0,0	1,5	0,0	1,3
TPAg e TPLD	3,2	1,0	1,5	1,8	1,4	3,6	1,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella E1-2: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del possesso di abbonamenti dei TP (scopo = recarsi al lavoro o a scuola)

	Abbonamenti "1/2 prezzo"		Altri abbonamenti ¹	
	no	sì	no	sì
Mezzo di trasporto				
a piedi	13,6	15,0	13,7	14,4
bicicletta	5,8	4,1	6,0	3,9
ciclomotore	4,5	2,8	4,6	3,0
motocicletta	3,4	5,9	4,2	2,4
autoveicolo come guidatore	52,6	34,3	59,0	15,6
autoveicolo come passeggero	4,3	5,7	4,7	3,9
TPAg	5,5	8,1	2,1	19,8
TPLD	5,6	8,1	2,3	19,8
bicicletta/ciclomotore eTP	0,7	2,8	0,7	2,2
motocicletta eTP	0,2	0,0	0,2	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	1,6	5,6	0,9	7,1
autoveicolo come passeggero e TP	1,1	2,9	1,1	2,1
TPAg e TPLD	1,0	4,7	0,4	5,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

¹Per la ferrovia, il bus, il tram, l'autopostale, più mezzi di trasporto, altri tipi

Tabella E1-3: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda della disponibilità di una autovettura o di una motocicletta (scopo = recarsi al lavoro o a scuola)

	Disponibilità di autovetture			Disponibilità di motociclette		
	Nessuna	Piena	Condi- zionata	Nessuna	Piena	Condi- zionata
Mezzo di trasporto						
a piedi	21,4	9,9	15,1	14,3	11,4	0,0
bicicletta	11,7	1,3	14,1	5,7	0,0	23,3
ciclomotore	10,9	1,2	2,4	4,1	2,9	18,0
motocicletta	1,5	4,1	10,3	0,0	51,2	0,0
autoveicolo come guidatore	8,6	75,0	15,6	51,5	26,2	58,7
autoveicolo come passeggero	9,0	1,0	13,7	4,9	0,0	0,0
TPAg	10,9	1,7	17,9	6,5	0,0	0,0
TPLD	14,9	1,5	6,8	6,6	0,0	0,0
bicicletta/ciclomotore eTP	3,3	0,0	0,0	1,1	0,0	0,0
motocicletta eTP	0,6	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	0,0	3,7	0,0	2,3	2,6	0,0
autoveicolo come passeggero e TP	4,4	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0
TPAg e TPLD	2,8	0,6	4,1	1,3	5,6	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella E1-4: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda della disponibilità di un ciclomotore o di una bicicletta (scopo = recarsi al lavoro o a scuola)

	Disponibilità di ciclomotori			Disponibilità di biciclette		
	Nessuna	Piena	Condizionata	Nessuna	Piena	Condizionata
Mezzo di trasporto						
a piedi	17,3	4,6	4,1	15,0	11,0	15,4
bicicletta	6,2	0,0	5,9	1,6	14,2	1,4
ciclomotore	0,3	43,0	0,0	3,5	4,3	6,0
motocicletta	4,8	0,0	1,8	2,8	4,5	5,4
autoveicolo come guidatore	50,6	26,9	58,4	55,1	39,0	53,9
autoveicolo come passeggero	5,1	3,7	2,4	4,4	5,4	3,3
TPAg	5,5	2,7	9,5	5,8	5,4	7,0
TPLD	5,2	5,8	9,8	5,3	7,6	5,2
bicicletta/ciclomotore eTP	0,8	4,7	0,0	0,4	2,6	0,0
motocicletta eTP	0,0	1,9	0,0	0,0	0,5	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	1,7	3,3	3,9	2,9	1,2	2,3
autoveicolo come passeggero e TP	1,8	0,0	0,0	1,8	1,4	0,0
TPAg e TPLD	0,8	3,5	4,2	1,5	2,8	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabella E1-5: Possibilità di parcheggio presso il luogo di lavoro (scopo = recarsi al lavoro o a scuola)

	Possibilità di parcheggio presso il luogo di lavoro	
	sì	no
Mezzo di trasporto		
a piedi	3,3	17,2
bicicletta	0,0	7,8
ciclomotore	0,7	2,9
motocicletta	1,5	4,5
autoveicolo come guidatore	92,0	42,9
autoveicolo come passeggero	0,0	4,7
TPAg	0,0	4,9
TPLD	0,0	6,2
bicicletta/ciclomotore eTP	0,0	0,0
motocicletta eTP	0,0	0,6
autoveicolo come guidatore e TP	2,6	4,9
autoveicolo come passeggero e TP	0,0	2,0
TPAg e TPLD	0,0	1,4
Totale	100,0	100,0

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella E1-6: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del sesso e dell'età (scopo = recarsi al lavoro o a scuola)

	Sesso		Classi d'età			
	Femminile	Maschile	10-17	18-24	25-64	65 +
Mezzo di trasporto						
a piedi	15,2	12,9	22,5	5,3	12,6	33,1
bicicletta	4,5	6,3	22,7	5,2	2,8	0,0
ciclomotore	4,8	3,9	7,0	13,6	1,5	4,6
motocicletta	1,4	5,5	0,0	7,0	4,1	0,0
autoveicolo come guidatore	36,2	59,1	0,0	35,1	63,4	38,2
autoveicolo come passeggero	6,9	2,8	11,6	3,9	2,7	14,0
TPAg	12,7	1,2	16,9	3,3	4,9	0,0
TPLD	9,7	3,5	8,0	12,9	4,1	5,7
bicicletta/ciclomotore eTP	1,5	0,6	4,5	2,7	0,0	0,0
motocicletta eTP	0,4	0,0	0,0	1,1	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	3,1	1,7	0,0	0,0	3,1	4,4
autoveicolo come passeggero e TP	1,6	1,1	4,2	3,2	0,5	0,0
TPAg e TPLD	2,1	1,3	2,6	6,7	0,3	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabella E1-7: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del tipo di agglomerato (scopo = recarsi al lavoro o a scuola)

	Centro dell'agglomerato	Agglomerato senza il centro	Zone esterne all'agglomerato
Mezzo di trasporto			
a piedi	23,9	8,0	12,2
bicicletta	9,8	3,5	4,2
ciclomotore	4,7	5,7	1,1
motocicletta	1,0	5,2	4,7
autoveicolo come guidatore	41,2	53,5	52,9
autoveicolo come passeggero	1,5	6,6	4,3
TPAg	7,1	5,9	4,3
TPLD	6,8	3,7	9,2
bicicletta/ciclomotore eTP	0,0	0,8	2,5
motocicletta eTP	0,0	0,0	0,7
autoveicolo come guidatore e TP	2,2	2,1	2,5
autoveicolo come passeggero e TP	1,7	1,1	1,3
TPAg e TPLD	0,0	3,6	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella E1-8: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda delle dimensioni delle località (scopo = recarsi al lavoro o a scuola)

	-1000	5001- 10.000	10.001- 20.000	20.001- 50.000
Mezzo di trasporto				
a piedi	10,5	6,5	18,8	28,9
bicicletta	2,3	5,2	8,9	2,3
ciclomotore	5,1	1,9	6,3	4,3
motocicletta	6,1	4,9	2,6	0,0
autoveicolo come guidatore	48,5	56,6	45,8	40,7
autoveicolo come passeggero	6,3	7,1	2,1	0,0
TPAg	4,1	4,6	4,8	17,0
TPLD	6,7	5,8	6,8	3,1
bicicletta/ciclomotore eTP	3,2	1,1	0,0	0,0
motocicletta eTP	0,9	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	3,3	2,7	1,3	1,8
autoveicolo come passeggero e TP	3,0	0,7	0,9	1,9
PNV e TPLD	0,0	2,9	1,6	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabella E2-1: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del possesso di una licenza di condurre (scopo = acquisti giornalieri)

	Possesso di una licenza di condurre						Totale
	Per autovettura		Per motocicletta		Per altri mezzi		
	no	si	no	si	no	si	
Mezzo di trasporto							
a piedi	44,6	27,6	34,2	27,7	34,4	14,0	33,3
bicicletta	16,0	8,1	11,4	6,8	11,0	6,2	10,7
ciclomotore	8,1	3,0	4,6	5,0	3,5	24,3	4,7
motocicletta	0,0	4,0	0,3	15,8	2,8	0,0	2,7
autoveicolo come guidatore	0,0	48,9	31,8	37,3	32,4	36,2	32,6
autoveicolo come passeggero	8,2	2,0	4,8	0,0	4,0	4,9	4,1
TPAg	13,6	3,4	6,9	5,9	6,6	9,7	6,8
TPLD	4,0	0,3	1,8	0,0	1,7	0,0	1,6
bicicletta/ciclomotore e TP	1,3	0,0	0,3	1,3	0,5	0,0	0,4
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	0,0	2,7	2,1	0,0	1,6	4,6	1,8
autoveicolo come passeggero e TP	3,6	0,0	1,4	0,0	1,3	0,0	1,2
TPAg e TPLD	0,7	0,0	0,3	0,0	0,2	0,0	0,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Mezzi di trasporto impiegati abitualmente

Tabella E2-2: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del possesso di abbonamenti dei TP (scopo = acquisti giornalieri)

	Abbonamenti "1/2 prezzo"		Altri abbonamenti ¹	
	no	si	no	si
Mezzo di trasporto				
a piedi	31,1	42,1	32,3	36,5
bicicletta	12,1	4,9	10,8	10,3
ciclomotore	5,2	2,3	5,2	3,0
motocicletta	3,0	1,2	2,5	3,3
autoveicolo come guidatore	35,2	22,1	37,6	15,9
autoveicolo come passeggero	4,4	2,8	4,3	3,3
TPAg	5,5	12,3	3,6	17,5
TPLD	1,4	2,2	0,6	5,0
bicicletta/ciclomotore e TP	0,3	1,0	0,3	1,0
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	0,6	6,5	1,6	2,3
autoveicolo come passeggero e TP	0,9	2,6	1,0	2,0
TPAg e TPLD	0,3	0,0	0,3	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

¹per la ferrovia, il bus, il tram, l'autopostale, più mezzi di trasporto, altri tipi

Tabella E2-3: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda della disponibilità di una autovettura o di una motocicletta (scopo = acquisti giornalieri)

	Disponibilità di autovetture			Disponibilità di motociclette		
	Nessuna	Piena	Condi- zionata	Nessuna	Piena	Condi- zionata
Mezzo di trasporto						
a piedi	43,7	25,2	38,2	34,4	16,5	25,8
bicicletta	14,7	7,2	14,7	11,0	0,0	14,9
ciclomotore	7,4	3,4	1,7	4,6	0,0	17,1
motocicletta	0,0	3,8	6,1	0,0	50,2	0,0
autoveicolo come guidatore	4,0	53,2	26,8	33,2	19,1	42,2
autoveicolo come passeggero	7,6	2,2	1,8	4,5	0,0	0,0
TPAg	13,1	1,7	10,6	6,7	14,2	0,0
TPLD	3,7	0,4	0,0	1,7	0,0	0,0
bicicletta/ciclomotore e TP	1,2	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	0,7	2,9	0,0	1,9	0,0	0,0
autoveicolo come passeggero e TP	3,3	0,0	0,0	1,3	0,0	0,0
TPAg e TPLD	0,6	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella E2-4: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda della disponibilità di un ciclomotore o di una bicicletta (scopo = acquisti giornalieri)

	Disponibilità di ciclomotori			Disponibilità di biciclette		
	Nessuna	Piena	Condizionata	Nessuna	Piena	Condizionata
Mezzo di trasporto						
a piedi	35,2	13,1	33,7	36,5	25,1	36,5
bicicletta	12,4	2,6	6,6	3,2	29,6	3,3
ciclomotore	0,7	45,4	3,7	4,5	4,0	6,0
motocicletta	2,4	0,0	5,2	1,1	4,9	3,4
autoveicolo come guidatore	33,6	21,5	33,7	33,5	25,5	40,6
autoveicolo come passeggero	4,0	10,6	1,3	4,6	2,5	5,0
TPAg	6,1	4,3	11,6	10,0	4,2	2,0
TPLD	1,8	0,0	1,4	2,2	0,7	1,0
bicicletta/ciclomotore e TP	0,3	2,6	0,0	0,0	0,8	1,0
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	2,3	0,0	0,0	2,5	1,8	0,0
autoveicolo come passeggero e TP	1,3	0,0	1,3	1,8	1,0	0,0
TPAg e TPLD	0,0	0,0	1,4	0,0	0,0	1,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabella E2-5: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del sesso e dell'età (scopo = acquisti giornalieri)

	Sesso		Classi d'età			
	Femminile	Maschile	10-17	18-24	25-64	65 +
Mezzo di trasporto						
a piedi	37,4	27,3	25,2	25,8	32,3	47,0
bicicletta	10,0	11,8	48,6	2,0	10,1	3,3
ciclomotore	3,7	6,0	18,3	14,3	1,9	2,8
motocicletta	0,0	6,5	0,0	9,5	2,3	0,0
autoveicolo come guidatore	28,6	38,4	0,0	17,7	42,7	17,4
autoveicolo come passeggero	5,4	2,2	0,0	9,0	2,5	8,7
TPAg	8,3	4,7	7,9	15,3	4,3	10,3
TPLD	2,6	0,0	0,0	4,0	1,3	1,3
bicicletta/ciclomotore e TP	0,7	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	0,8	3,2	0,0	0,0	1,6	4,7
autoveicolo come passeggero e TP	2,0	0,0	0,0	2,4	0,3	4,6
TPAg e TPLD	0,4	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella E2-6: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del tipo di agglomerato (scopo = acquisti giornalieri)

	Centro dell'agglomerato	Agglomerato senza il centro	Zone esterne all'agglomerato
Mezzo di trasporto			
a piedi	42,7	26,9	31,6
bicicletta	13,9	7,4	12,0
ciclomotore	10,9	2,7	0,0
motocicletta	1,0	1,4	6,7
autoveicolo come guidatore	19,8	49,4	30,8
autoveicolo come passeggero	2,2	3,6	7,2
TPAg	3,7	12,5	1,6
TPLD	1,5	1,0	2,5
bicicletta/ciclomotore e TP	1,3	0,0	0,0
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	1,5	3,1	0,0
autoveicolo come passeggero e TP	1,4	1,8	0,0
TPAg e TPLD	0,0	0,5	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0

Tabella E2-7: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda delle dimensioni della località (scopo = acquisti giornalieri)

	- 1.000	5.001- 10.000	10.001- 20.000	20.001- 50.000
Mezzo di trasporto				
a piedi	30,9	28,7	34,4	49,1
bicicletta	7,0	11,6	14,1	4,4
ciclomotore	0,0	1,3	7,6	15,0
motocicletta	7,3	2,4	0,9	0,0
autoveicolo come guidatore	39,3	37,9	29,8	11,8
autoveicolo come passeggero	5,6	4,9	3,6	0,0
TPAg	3,2	7,6	6,8	11,2
TPLD	3,1	1,2	1,4	0,0
bicicletta/ciclomotore e TP	0,0	0,0	0,7	1,9
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	1,2	3,0	0,0	4,7
autoveicolo come passeggero e TP	2,4	0,7	0,7	1,9
PNV e TPLD	0,0	0,6	0,0	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella E3-1: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del possesso di una licenza di condurre (scopo = acquisti di fine settimana)

	Possesso di una licenza di condurre						Totale
	Per autovettura		Per motocicletta		Per altri mezzi		
	no	si	no	si	no	si	
Mezzo di trasporto							
a piedi	18,2	5,6	10,2	5,9	10,0	0,0	9,4
bicicletta	2,6	1,1	1,6	1,3	1,4	3,2	1,5
ciclomotore	3,3	0,3	1,5	0,0	0,5	12,7	1,2
motocicletta	0,0	1,1	0,0	4,3	0,8	0,0	0,8
autoveicolo come guidatore	0,0	79,3	49,5	80,6	55,1	56,8	55,2
autoveicolo come passeggero	52,3	8,8	26,0	4,4	22,2	19,4	22,0
TPAg	9,2	0,7	3,7	1,4	3,5	0,0	3,3
TPLD	5,0	1,0	2,5	1,1	2,1	3,9	2,2
bicicletta/ciclomotore e TP	2,1	0,0	0,8	0,0	0,4	4,1	0,6
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	0,0	0,8	0,7	0,0	0,6	0,0	0,5
autoveicolo come passeggero e TP	3,7	1,1	2,1	1,0	2,0	0,0	1,9
TPAg e TPLD	3,5	0,3	1,6	0,0	1,4	0,0	1,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabella E3-2: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del possesso di abbonamenti dei TP (scopo = acquisti di fine settimana)

	Abbonamenti "1/2 prezzo"		Altri abbonamenti ¹	
	no	si	no	si
	Mezzo di trasporto			
a piedi	8,2	14,9	8,2	14,1
bicicletta	1,9	0,0	1,4	2,1
ciclomotore	1,0	2,0	1,0	1,9
motocicletta	0,9	0,0	1,0	0,0
autoveicolo come guidatore	56,5	49,4	61,3	32,3
autoveicolo come passeggero	23,5	15,2	20,7	26,9
TPAg	2,5	6,7	2,2	7,3
TPLD	2,0	3,2	1,4	5,4
bicicletta/ciclomotore e TP	0,5	1,3	0,0	3,0
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	0,4	1,3	0,7	0,0
autoveicolo come passeggero e TP	2,1	1,2	1,1	5,0
TPAg e TPLD	0,5	4,7	1,1	2,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

¹per la ferrovia, il bus, il tram, l'autopostale, più mezzi di trasporto, altri tipi

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella E3-3: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda della disponibilità di una autovettura o di una motocicletta (scopo = acquisti di fine settimana)

	Disponibilità di autovetture			Disponibilità di motociclette		
	Nessuna	Piena	Condizionata	Nessuna	Piena	Condizionata
Mezzo di trasporto						
a piedi	16,7	5,4	8,1	9,9	7,4	0,0
bicicletta	2,4	0,5	4,1	1,7	0,0	0,0
ciclomotore	3,0	0,4	0,0	1,4	0,0	0,0
motocicletta	0,0	0,8	3,0	0,0	11,4	0,0
autoveicolo come guidatore	6,2	85,9	45,1	52,7	72,0	89,5
autoveicolo come passeggero	48,8	4,7	30,1	23,8	5,5	10,5
TPAg	9,0	0,5	0,0	3,3	3,8	0,0
TPLD	4,6	0,4	4,5	2,5	0,0	0,0
bicicletta/ciclomotore e TP	1,9	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	0,0	1,0	0,0	0,6	0,0	0,0
autoveicolo come passeggero e TP	3,4	0,4	5,2	2,1	0,0	0,0
TPAg e TPLD	3,9	0,0	0,0	1,4	0,0	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabella E3-4: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda della disponibilità di un ciclomotore o di una bicicletta (scopo = acquisti di fine settimana)

	Disponibilità di ciclomotori			Disponibilità di biciclette		
	Nessuna	Piena	Condizionata	Nessuna	Piena	Condizionata
Mezzo di trasporto						
a piedi	11,5	0,0	4,2	12,4	4,5	8,5
bicicletta	1,4	6,4	0,0	0,8	4,0	0,0
ciclomotore	0,0	13,0	1,3	0,9	2,7	0,0
motocicletta	0,0	0,0	4,7	0,0	1,7	1,6
autoveicolo come guidatore	55,2	35,3	64,6	53,4	54,5	61,0
autoveicolo come passeggero	22,1	30,7	17,6	18,7	26,6	24,4
TPAg	4,3	0,0	0,0	5,3	0,9	1,1
TPLD	2,3	3,0	1,3	2,5	2,3	1,3
bicicletta/ciclomotore e TP	0,3	5,4	0,0	0,5	1,4	0,0
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	0,3	4,1	0,0	1,0	0,0	0,0
autoveicolo come passeggero e TP	1,4	2,3	3,7	2,9	1,3	0,0
TPAg e TPLD	1,2	0,0	2,5	1,7	0,0	2,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella E3-5: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del sesso e dell'età (scopo = acquisti di fine settimana)

	Sesso		Classi d'età			
	Femminile	Maschile	10-17	18-24	25-64	65 +
Mezzo di trasporto						
a piedi	10,1	8,6	3,1	4,0	9,4	16,4
bicicletta	1,6	1,5	8,8	0,0	1,5	0,0
ciclomotore	1,5	0,8	6,1	7,3	0,0	0,0
motocicletta	0,0	1,7	0,0	6,8	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore	40,7	72,9	0,0	46,0	65,9	38,5
autoveicolo come passeggero	32,4	9,4	75,6	21,6	17,6	20,2
TPAg	4,6	1,6	3,3	2,2	1,6	11,1
TPLD	3,3	0,9	0,0	4,3	1,7	3,9
bicicletta/ciclomotore e TP	0,4	0,9	0,0	1,5	0,4	0,0
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	0,0	1,2	0,0	0,0	0,5	1,6
autoveicolo come passeggero e TP	3,4	0,0	3,1	4,4	1,2	2,8
TPAg e TPLD	2,0	0,5	0,0	2,0	0,3	5,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabella E3-6: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del tipo di agglomerato (scopo = acquisti di fine settimana)

	Centro	Agglomerato	Zone esterne
	dell'agglomerato	senza il centro	all'agglomerato
Mezzo di trasporto			
a piedi	22,8	3,7	4,1
bicicletta	3,8	0,6	0,6
ciclomotore	2,3	0,4	1,3
motocicletta	1,1	0,0	1,7
autoveicolo come guidatore	49,1	56,6	59,6
autoveicolo come passeggero	17,7	20,9	28,3
TPAg	0,8	7,0	0,0
TPLD	1,0	3,6	1,4
bicicletta/ciclomotore e TP	0,7	1,0	0,0
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	0,0	1,3	0,0
autoveicolo come passeggero e TP	0,7	3,0	1,4
TPAg e TPLD	0,0	2,0	1,6
Totale	100,0	100,0	100,0

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella E3-7: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda delle dimensioni delle località (scopo = acquisti di fine settimana)

	- 1.000	5.001- 10.000	10.001- 20.000	20.001- 50.000
Mezzo di trasporto				
a piedi	4,1	2,5	18,7	15,8
bicicletta	0,7	0,7	3,4	0,0
ciclomotore	0,7	0,0	2,5	2,6
motocicletta	2,0	0,0	0,9	0,0
autoveicolo come guidatore	57,5	57,0	50,5	60,1
autoveicolo come passeggero	25,3	26,8	15,5	19,1
TPAg	1,2	4,2	4,5	0,0
TPLD	1,8	4,3	0,8	0,0
bicicletta/ciclomotore e TP	0,0	0,5	1,4	0,0
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	1,0	0,9	0,0	0,0
autoveicolo come passeggero e TP	2,7	1,3	1,9	2,4
PNV e TPLD	2,8	1,9	0,0	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabella E4-1: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del possesso di una licenza di condurre (scopo = viaggi d'affari o di servizio)

	Possesso di una licenza di condurre						Totale
	Per autovettura		Per motocicletta		Per altri mezzi		
	no	si	no	si	no	si	
Mezzo di trasporto							
a piedi	3,7	0,9	1,0	2,8	1,2	4,1	1,5
bicicletta	3,6	0,6	1,0	1,7	1,3	0,0	1,2
ciclomotore	4,1	0,9	1,1	2,8	0,8	8,3	1,6
motocicletta	2,3	1,0	0,0	4,7	0,5	7,8	1,3
autoveicolo come guidatore	0,0	69,8	52,0	66,0	56,5	48,8	55,7
autoveicolo come passeggero	27,5	6,3	14,4	0,0	10,6	10,4	10,6
TPAg	12,3	0,0	3,4	0,0	2,8	0,0	2,5
TPLD	28,7	9,2	14,2	10,1	13,1	13,2	13,1
bicicletta/ciclomotore e TP	0,0	0,5	0,6	0,0	0,5	0,0	0,4
motocicletta e TP	2,4	0,0	0,0	1,8	0,5	0,0	0,5
autoveicolo come guidatore e TP	0,0	8,9	7,4	6,2	7,9	0,0	7,1
autoveicolo come passeggero e TP	6,3	1,8	2,4	3,7	2,7	3,6	2,8
TPAg e TPLD	8,9	0,0	2,5	0,0	1,6	3,6	1,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella E4-2: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del possesso di abbonamenti dei TP (scopo = viaggi d'affari o di servizio)

	Abbonamenti "1/2 prezzo"		Altri abbonamenti ¹	
	no	si	no	si
Mezzo di trasporto				
a piedi	1,5	1,6	0,4	5,7
bicicletta	1,5	0,0	1,0	1,8
ciclomotore	0,5	5,7	0,5	6,0
motocicletta	1,6	0,0	1,6	0,0
autoveicolo come guidatore	61,2	35,5	65,0	19,7
autoveicolo come passeggero	10,6	10,3	10,7	9,9
TPAg	2,5	2,5	0,7	9,4
TPLD	10,0	24,6	10,0	25,4
bicicletta/ciclomotore e TP	0,5	0,0	0,5	0,0
motocicletta e TP	0,6	0,0	0,6	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	6,0	11,3	5,7	12,4
autoveicolo come passeggero e TP	2,3	4,6	2,5	3,9
TPAg e TPLD	1,3	3,8	0,8	5,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

¹per la ferrovia, il bus, il tram, l'autopostale, più mezzi di trasporto, altri tipi

Tabella E4-3: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda della disponibilità di una autovettura o di una motocicletta (scopo = viaggi d'affari o di servizio)

	Disponibilità di autovetture			Disponibilità di motociclette		
	Nessuna	Piena	Condi- zionata	Nessuna	Piena	Condi- zionata
Mezzo di trasporto						
a piedi	3,4	0,6	3,8	1,7	0,0	0,0
bicicletta	3,3	0,0	5,2	1,4	0,0	0,0
ciclomotore	3,8	0,0	8,4	1,0	0,0	22,4
motocicletta	2,1	1,2	0,0	0,0	12,4	0,0
autoveicolo come guidatore	7,0	74,0	34,3	55,0	70,8	30,2
autoveicolo come passeggero	25,1	5,4	14,8	12,2	0,0	0,0
TPAg	11,2	0,0	0,0	2,9	0,0	0,0
TPLD	27,9	8,1	15,0	13,0	12,0	19,9
bicicletta/ciclomotore e TP	0,0	0,0	4,7	0,5	0,0	0,0
motocicletta e TP	2,2	0,0	0,0	0,0	4,8	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	0,0	9,3	8,3	7,8	0,0	10,2
autoveicolo come passeggero e TP	5,8	1,4	5,5	2,5	0,0	17,2
TPAg e TPLD	8,2	0,0	0,0	2,1	0,0	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Mezzi di trasporto impiegati abitualmente

Tabella E4-4: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda della disponibilità di un ciclomotore o di una bicicletta (scopo = viaggi d'affari o di servizio)

	Disponibilità di ciclomotori			Disponibilità di biciclette		
	Nessuna	Piena	Condizionata	Nessuna	Piena	Condizionata
Mezzo di trasporto						
a piedi	0,4	0,0	7,1	0,8	2,7	1,7
bicicletta	1,6	0,0	0,0	0,9	2,6	0,0
ciclomotore	0,0	11,2	4,6	0,9	2,7	1,8
motocicletta	1,1	0,0	2,5	0,9	1,5	1,9
autoveicolo come guidatore	58,5	29,6	54,6	56,7	53,7	56,1
autoveicolo come passeggero	10,5	22,2	5,7	9,6	12,3	10,6
TPAg	2,5	0,0	3,4	2,9	1,5	2,8
TPLD	13,3	7,2	15,0	16,1	7,9	12,6
bicicletta/ciclomotore e TP	0,5	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0
motocicletta e TP	0,6	0,0	0,0	0,0	1,7	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	6,6	19,8	3,5	6,5	7,4	8,3
autoveicolo come passeggero e TP	2,4	4,9	3,5	1,9	4,5	2,4
TPAg e TPLD	1,9	4,9	0,0	2,8	0,0	1,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabella E4-5: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del sesso e dell'età (scopo = viaggi d'affari o di servizio)

	Sesso		Classi d'età			
	Femminile	Maschile	10-17	18-24	25-64	65+
Mezzo di trasporto						
a piedi	4,3	0,0	0,0	9,2	0,5	0,0
bicicletta	1,3	1,1	16,0	0,0	0,6	0,0
ciclomotore	1,1	1,9	8,0	5,9	0,6	0,0
motocicletta	0,0	1,9	0,0	0,0	1,7	0,0
autoveicolo come guidatore	39,3	64,5	0,0	51,3	62,7	33,3
autoveicolo come passeggero	19,7	5,7	34,8	16,5	6,5	23,4
TPAg	5,8	0,7	0,0	0,0	2,1	10,5
TPLD	14,8	12,2	11,7	4,2	13,5	23,5
bicicletta/ciclomotore e TP	1,2	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0
motocicletta e TP	0,0	0,7	0,0	3,9	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	7,2	7,0	0,0	5,2	8,2	4,8
autoveicolo come passeggero e TP	1,4	3,5	8,0	3,9	2,6	0,0
TPAg e TPLD	4,0	0,6	21,5	0,0	0,6	4,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella E4-6: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del tipo di agglomerato (scopo = viaggi d'affari o di servizio)

	Centro dell'agglomerato	Agglomerato senza il centro	Zone esterne all'agglomerato
Mezzo di trasporto			
a piedi	1,6	2,2	0,0
bicicletta	2,9	0,9	0,0
ciclomotore	4,4	0,9	0,0
motocicletta	1,6	0,8	1,9
autoveicolo come guidatore	48,6	57,7	59,2
autoveicolo come passeggero	10,6	9,2	13,2
TPAg	0,0	5,0	0,0
TPLD	19,4	8,8	15,2
bicicletta/ciclomotore e TP	1,6	0,0	0,0
motocicletta e TP	0,0	1,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	5,9	8,7	5,3
autoveicolo come passeggero e TP	1,9	2,7	3,7
TPAg e TPLD	1,6	2,0	1,6
Totale	100,0	100,0	100,0

Tabella E4-7: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda delle dimensioni delle località (scopo = viaggi d'affari o di servizio)

	- 1.000	5.001-10.000	10.001-20.000	20.001-50.000
Mezzo di trasporto				
a piedi	0,0	1,9	1,0	5,8
bicicletta	0,0	1,1	2,2	0,0
ciclomotore	0,0	0,0	4,8	0,0
motocicletta	2,4	0,9	0,0	5,8
autoveicolo come guidatore	54,9	62,3	46,9	61,6
autoveicolo come passeggero	20,9	4,1	13,4	6,6
TPAg	0,0	1,4	5,8	0,0
TPLD	12,8	12,0	16,2	5,8
bicicletta/ciclomotore e TP	0,0	0,0	1,3	0,0
motocicletta e TP	0,0	0,0	1,5	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	4,6	9,3	4,3	14,4
autoveicolo come passeggero e TP	2,2	4,5	1,5	0,0
PNV e TPLD	2,1	2,4	1,2	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Mezzi di trasporto impiegati abitualmente

Tabella E5-1: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del possesso di una licenza di condurre (scopo = gite di fine settimana)

Mezzo di trasporto	Possesso di una licenza di condurre						Totale
	Per autovettura		Per motocicletta		Per altri mezzi		
	no	si	no	si	no	si	
a piedi	11,0	3,8	5,8	7,8	6,4	3,2	6,2
bicicletta	7,2	4,7	5,6	5,2	4,7	16,4	5,5
ciclomotore	2,2	0,0	0,9	0,0	0,6	2,6	0,7
motocicletta	0,7	3,9	0,5	12,8	2,1	13,5	2,9
autoveicolo come guidatore	0,0	62,1	38,1	57,2	42,3	34,3	41,7
autoveicolo come passeggero	56,4	19,1	36,5	9,8	32,0	22,9	31,3
TPAg	3,0	0,0	1,2	0,0	1,1	0,0	1,0
TPLD	7,7	3,2	4,9	3,5	5,0	0,0	4,7
bicicletta/ciclomotore e TP	2,2	0,0	0,9	0,0	0,3	7,1	0,7
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	0,0	2,9	1,9	2,0	2,1	0,0	1,9
autoveicolo come passeggero e TP	6,6	0,3	2,7	0,9	2,6	0,0	2,4
TPAg e TPLD	2,8	0,0	0,9	1,1	1,0	0,0	0,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabella E5-2: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del possesso di abbonamenti dei TP (scopo = gite di fine settimana)

Mezzo di trasporto	Abbonamenti "1/2 prezzo"		Altri abbonamenti ¹	
	no	si	no	si
	a piedi	7,2	1,2	6,8
bicicletta	5,1	7,6	6,0	4,0
ciclomotore	0,9	0,0	0,7	0,8
motocicletta	3,3	0,9	3,4	1,0
autoveicolo come guidatore	45,1	25,5	46,6	24,5
autoveicolo come passeggero	32,4	26,4	27,0	46,8
TPAg	0,8	2,2	0,8	1,7
TPLD	2,6	14,6	3,8	7,6
bicicletta/ciclomotore e TP	0,6	1,3	0,3	2,1
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	0,2	10,2	2,3	0,8
autoveicolo come passeggero e TP	1,9	4,8	2,0	3,6
TPAg e TPLD	0,0	5,4	0,3	3,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

¹per la ferrovia, il bus, il tram, l'autopostale, più mezzi di trasporto, altri tipi

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella E5-3: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda della disponibilità di una autovettura o di una motocicletta (scopo = gite di fine settimana)

	Disponibilità di autovetture			Disponibilità di motociclette		
	Nessuna	Piena	Condizionata	Nessuna	Piena	Condizionata
Mezzo di trasporto						
a piedi	10,3	4,2	2,3	5,6	6,2	17,3
bicicletta	6,8	4,7	6,0	5,6	7,6	0,0
ciclomotore	2,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0
motocicletta	0,7	3,4	7,7	0,5	35,7	0,0
autoveicolo come guidatore	3,8	67,6	29,9	41,9	41,1	38,1
autoveicolo come passeggero	53,4	14,7	47,9	33,3	5,2	31,7
TPAg	2,8	0,0	0,0	1,1	0,0	0,0
TPLD	9,3	1,9	4,0	4,5	4,3	12,9
bicicletta/ciclomotore e TP	2,1	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	0,0	3,5	0,3	2,2	0,0	0,0
autoveicolo come passeggero e TP	6,2	0,0	2,0	2,7	0,0	0,0
TPAg e TPLD	2,7	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabella E5-4: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda della disponibilità di un ciclomotore o di una bicicletta (scopo = gite di fine settimana)

	Disponibilità di ciclomotori			Disponibilità di biciclette		
	Nessuna	Piena	Condizionata	Nessuna	Piena	Condizionata
Mezzo di trasporto						
a piedi	6,2	3,2	7,1	6,0	3,4	10,6
bicicletta	5,4	7,7	5,4	3,2	12,6	1,0
ciclomotore	0,3	6,8	0,0	0,5	1,6	0,0
motocicletta	1,9	2,8	8,1	2,2	3,0	4,4
autoveicolo come guidatore	42,2	30,7	44,2	45,0	32,7	46,8
autoveicolo come passeggero	32,0	36,6	25,3	27,5	36,9	32,5
TPAg	1,3	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0
TPLD	5,0	2,6	4,0	6,3	5,1	0,0
bicicletta/ciclomotore e TP	0,3	7,2	0,0	0,9	0,9	0,0
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	2,1	0,0	1,9	2,2	2,2	0,8
autoveicolo come passeggero e TP	2,1	2,4	4,0	2,2	1,7	3,9
TPAg e TPLD	1,2	0,0	0,0	1,9	0,0	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella E5-5: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del sesso e dell'età (scopo = gite di fine settimana)

	Sesso		Classi d'età			
	Femminile	Maschile	10-17	18-24	25-64	65 +
Mezzo di trasporto						
a piedi	7,2	5,1	4,5	5,2	7,1	3,6
bicicletta	6,5	4,5	12,9	8,2	4,7	0,0
ciclomotore	1,1	0,4	1,8	4,6	0,0	0,0
motocicletta	0,8	5,0	0,0	13,2	2,0	0,0
autoveicolo come guidatore	24,5	59,4	0,0	30,4	51,9	31,7
autoveicolo come passeggero	46,7	15,6	70,0	28,6	25,8	34,1
TPAg	0,8	1,2	1,8	0,0	0,3	5,0
TPLD	5,1	4,2	2,8	8,5	3,6	8,5
bicicletta/ciclomotore e TP	0,0	1,5	2,8	0,0	0,4	1,9
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	1,4	2,5	0,0	0,0	2,3	3,5
autoveicolo come passeggero e TP	4,1	0,7	3,4	1,4	1,0	10,1
TPAg e TPLD	1,8	0,0	0,0	0,0	1,1	1,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabella E5-6: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda del tipo di agglomerato (scopo = gite di fine settimana)

	Centro dell'agglomerato	Agglomerato senza il centro	Zone esterne all'agglomerato
Mezzo di trasporto			
a piedi	7,2	5,0	7,1
bicicletta	9,3	4,3	3,7
ciclomotore	0,9	0,7	0,7
motocicletta	0,7	2,9	5,0
autoveicolo come guidatore	37,9	44,4	41,2
autoveicolo come passeggero	30,2	32,2	31,1
TPAg	2,2	0,0	1,4
TPLD	4,8	4,9	4,1
bicicletta/ciclomotore e TP	0,0	1,0	1,0
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	3,0	1,8	1,1
autoveicolo come passeggero e TP	2,0	1,9	3,6
TPAg e TPLD	1,8	0,9	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Tabella E5-7: Percentuale delle persone che impiegano i seguenti mezzi di trasporto a seconda delle dimensioni delle località (scopo = gite di fine settimana)

	- 1.000	5.001- 10.000	10.001- 20.000	20.001- 50.000
Mezzo di trasporto				
a piedi	8,4	6,3	4,9	4,9
bicicletta	4,7	3,1	10,3	2,0
ciclomotore	0,0	0,8	0,6	2,4
motocicletta	5,7	2,4	1,9	2,0
autoveicolo come guidatore	39,1	45,1	39,7	40,8
autoveicolo come passeggero	29,5	34,0	29,5	31,1
TPAg	1,8	0,0	0,7	4,0
TPLD	3,9	3,8	6,8	3,0
bicicletta/ciclomotore e TP	0,0	0,7	1,5	0,0
motocicletta e TP	0,0	0,0	0,0	0,0
autoveicolo come guidatore e TP	1,5	1,6	1,1	6,5
autoveicolo come passeggero e TP	5,5	1,7	0,8	3,2
PNV e TPLD	0,0	0,5	2,3	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

TP = Trasporti pubblici

TPAg = Trasporti pubblici nell'agglomerato

TPLD = Trasporti pubblici a lunga distanza

Grado d'occupazione media delle autovetture

Per l'analisi del grado d'occupazione medio non è stato possibile considerare tutti gli spostamenti¹. I risultati possono quindi rappresentare la realtà soltanto con una certa approssimazione.

Nell'anno 1989 il grado d'occupazione medio per il giorno lavorativo (lunedì - venerdì) era di 1.36 persone per autovettura; durante il finesettimana, di 1.55 persone (vedi la tabella F). Il grado d'occupazione medio più basso è stato registrato per i viaggi d'affari o di servizio, seguito dagli spostamenti pendolari, da quelli per acquisti e da quelli per turismo o svago.

Tabella F: Grado d'occupazione media delle autovetture per motivo del viaggio

	Grado d'occupazione media	
	giorno feriale	fine settimana
Motivo del viaggio		
Spostamento pendolare	1,22	1,08
Acquisti	1,56	1,76
Spostamento professionale	1,17	1,19
Turismo - svago	1,79	1,81
Totale	1,36	1,55

¹Sia i guidatori che i passeggeri di autovetture hanno dato indicazioni sul grado d'occupazione dell'autovettura; di conseguenza, si sono ricevuti dati, su uno spostamento con un'autovettura, da diverse persone che hanno intrapreso insieme il viaggio. Spostamenti di membri della stessa economia domestica che hanno viaggiato insieme, sarebbero stati così conteggiati più volte; questi casi hanno dunque dovuto essere esclusi dall'analisi. Pertanto sono stati scelti solo quegli spostamenti con autovetture (da economie domestiche con una sola autovettura) guidate da persone con piena disponibilità di un'autovettura.

Allegato

Tabelle statistiche relative alle economie domestiche svizzere

A: Caratteristiche delle economie domestiche

Tabella A1-1: Caratteristiche regionali delle economie domestiche in % 61

Tabella A2: Caratteristiche delle persone in % (Totale ponderato: 50.661 persone) 63

B: Detentori di autoveicoli e percorrenza media annua

Tabella B1-1: Caratteristiche regionali del possesso di autovetture nelle economie domestiche 64

Tabella B1-2: Caratteristiche per economia domestica del possesso di autovetture 66

Tabella B2-1: Caratteristiche regionali della percorrenza annuale media delle autovetture, nel 1988 in Km 67

Tabella B2-2: Caratteristiche per economia domestica della percorrenza annua media delle autovetture, nel 1988 in Km 68

Tabella B4-1: Caratteristiche regionali della percorrenza annua all'estero delle autovetture, nel 1988 in Km 69

Tabella B4-2: Caratteristiche per economia domestica della percorrenza annua all'estero delle autovetture, nel 1988 in Km 70

Tabella B5-1: Caratteristiche regionali del possesso di motociclette nelle economie domestiche 71

Tabella B5-2: Caratteristiche per economia domestica del possesso di motociclette 72

Tabella B6-1: Caratteristiche regionali della percorrenza annua media delle motociclette, nel 1988 in Km 73

Tabella B6-2: Caratteristiche per economia domestica della percorrenza annua media delle motociclette, nel 1988 in Km 74

Tabella B7-1: Caratteristiche regionali del possesso di ciclomotori nelle economie domestiche 75

Tabella B7-2: Caratteristiche per economia domestica del possesso di ciclomotori 76

Tabella B8-1: Caratteristiche regionali del possesso di biciclette nelle economie domestiche 77

Tabella B8-2: Caratteristiche per economia domestica del possesso di biciclette 78

Tabella B9: Possesso di motociclette, ciclomotori e biciclette a dipendenza del possesso di autovetture (economie domestiche in %) 79

C: Spostamenti

Tabella C1: Persone che non si spostano (in %) 80

Tabella C2-1: Numero medio di spostamenti per persona e giorno (solo persone che si spostano) 82

Tabella C2-2: Numero medio di spostamenti per persona e giorno, media lunedì - domenica (solo persone che si spostano) 83

Tabella C3-1: Lunghezza e durata media degli spostamenti 84

Tabella C3-2: Media degli spostamenti, in Km (media lunedì - domenica)	85
Tabella C3-6: Durata media degli spostamenti, in minuti (media lunedì - domenica)	85
Tabella C4-1: Distanze e tempi giornalieri di percorso, per persone che si spostano e per giorno	86
D: Abitudini dei pendolari	
Tabella D: Analisi delle abitudini dei pendolari, in rapporto al numero di spostamenti giornalieri (in %, media lunedì - venerdì)	87
E: Grado di occupazione media delle autovetture	
Tabella E: Grado di occupazione media delle autovetture per motivo di viaggio (persone/auto)	89

Tabella A1-1: Caratteristiche regionali delle economie domestiche in %¹

	Totale		Persone nell'ec. domestica					ec. domestiche	
	Ass.	in %	1	2	3	4	5+	con au- tomobile	senza au- tomobile
Totale Svizzera	20.472	100,0	28,8	30,2	15,9	16,6	8,6	25,3	74,7
Per regione linguistica									
tedesco	14.734	72,0	28,4	29,9	15,8	16,6	9,3	26,8	73,2
francese	4.854	23,7	30,3	31,4	15,5	16,3	6,6	22,1	77,9
italiano	884	4,3	27,3	28,4	18,4	19,3	6,7	18,5	81,5
Grandi regioni²									
Ginevra	1.421	6,9	36,7	30,2	14,3	14,6	4,2	21,3	78,7
Losanna	1.806	8,8	32,9	31,1	15,5	15,0	5,5	25,3	74,7
Sion	592	2,9	19,3	26,8	19,5	19,5	14,8	19,3	80,7
Friburgo	544	2,7	19,1	29,9	16,3	19,9	14,7	17,9	82,1
Neuchâtel	537	2,6	26,1	34,9	16,0	17,8	5,3	22,8	77,2
Bienne-Biel	928	4,5	24,8	33,0	16,4	17,8	8,0	23,6	76,4
Berna	2.168	10,6	28,5	30,8	14,5	17,6	8,7	28,8	71,2
Basilea	1.770	8,6	31,9	31,7	14,8	15,5	6,1	32,8	67,2
Aarau/Olten	1.068	5,2	21,0	30,1	20,1	16,2	12,5	21,4	78,6
Zurigo	4.601	22,5	32,0	31,1	14,5	15,7	6,7	27,7	72,3
Winterthur/Sciaffusa	1.128	5,5	24,5	27,6	17,7	19,9	10,3	21,2	78,8
St.Gallo	1.314	6,4	27,0	28,7	16,3	16,0	12,0	25,3	74,7
Coira	551	2,7	26,3	27,2	16,1	18,2	12,2	27,9	72,1
Lucerna	1.175	5,7	25,0	26,0	16,8	16,6	15,6	23,5	76,5
Bellinzona	383	1,9	30,4	28,7	13,2	19,4	8,3	21,5	78,5
Lugano	487	2,4	24,9	27,5	23,4	18,7	5,5	15,8	84,2
Agglomerati³									
centro dell'aggl.	6.264	30,6	41,5	31,2	13,2	11,0	3,2	39,1	60,9
aggl. senza il centro	6.234	30,4	26,9	30,7	16,4	19,2	6,7	19,5	80,5
zone esterne all'aggl.	7.975	39,0	20,2	28,9	17,6	19,1	14,3	19,0	81,0
Dimensioni delle località									
- 1.000 ab.	1.870	9,1	17,6	29,0	17,7	20,5	15,2	18,3	81,7
1.001 - 5.000 ab.	5.806	28,4	19,9	29,4	17,8	20,0	13,0	16,9	83,1
5.001 - 20.000 ab.	6.633	32,4	28,2	29,9	16,1	17,6	8,1	22,4	77,6
20.001 - 50.000 ab.	1.550	7,6	32,4	31,4	15,4	16,9	3,9	25,1	74,9
50.001 - 100.000 ab.	921	4,5	38,7	29,2	14,6	13,5	4,0	38,6	61,4
100.001 - 200.000 ab.	2.370	11,6	44,3	32,4	12,2	8,5	2,6	41,3	58,7
> 200.000 ab.	1.321	6,5	47,3	31,5	11,6	8,0	1,5	48,7	51,3
Tipo di zona⁴									
Centro di grande città	5.311	25,9	39,7	31,6	13,4	11,9	3,4	36,2	63,8
Corona residenziale di grande città	1.789	8,7	27,8	32,3	15,2	17,7	6,9	20,0	80,0
Corona di grande città con attività produttiva	719	3,5	28,1	30,1	16,9	18,7	6,3	14,8	85,2
Centro terziario di media grandezza	2.288	11,2	29,1	29,7	15,6	18,4	7,2	23,5	76,5

(continua)

Tabella A1-1: Caratteristiche regionali delle economie domestiche in %¹ (continuazione)

	Totale		Persone nell'ec. domestica					ec. domestiche	
	Ass.	in %	1	2	3	4	5+	con au- tomobile	senza au- tomobile
Centro industriale di media grandezza	3.053	14,9	26,7	30,2	17,0	17,4	8,7	25,0	75,0
Piccolo centro industriale	3.033	14,8	21,9	29,6	16,9	19,7	11,9	19,3	80,7
Periferia industriale	1.010	4,9	22,9	32,2	17,9	17,7	9,4	22,5	77,5
Piccolo centro terziario	989	4,8	23,8	24,8	19,9	17,5	14,0	22,0	78,0
Centro turistico	228	1,1	21,6	23,0	21,9	21,3	12,2	20,7	79,3
Periferia agricola/turistica	213	1,0	18,3	35,1	14,9	14,2	17,5	31,6	68,4
Periferia agricola	285	1,4	17,4	24,2	13,6	16,4	28,4	20,7	79,3
Periferia agricola/industriale	1.553	7,6	21,2	28,1	16,8	19,1	14,9	18,3	81,7
Appartenenza alle regioni di montagna									
Sì	4.373	21,4	23,1	28,3	17,6	18,6	12,4	21,7	78,3
No	16.100	78,6	30,3	30,7	15,4	16,1	7,5	26,3	73,7
Situazione riguardo all'alloggio									
Inquilino	11.663	57,7	37,7	28,9	14,5	13,6	5,2	29,7	70,3
Subaffittuario	392	1,9	50,4	23,7	13,3	7,5	5,1	44,9	55,1
Proprietario in cooperativa	532	2,6	25,6	36,4	16,5	17,7	3,8	39,4	60,6
Proprietario	7.305	36,2	12,9	32,0	18,3	22,2	14,6	14,9	85,1
Alloggio di servizio /provvisorio	306	1,5	27,5	28,0	16,8	17,6	10,1	27,7	72,3
Numero di persone attive nell'economia domestica									
nessuna	4.219	20,6	54,3	41,6	3,2	0,6	0,3	60,7	39,3
almeno 1 pers. a tempo parziale	1.252	6,1	48,2	32,9	11,9	5,7	1,3	41,7	58,3
1 persona a tempo pieno	7.147	34,9	42,1	18,2	15,0	16,3	8,5	20,8	79,2
1 pers. a tempo pieno e almeno 1 pers. a tempo parziale	2.959	14,5	0,0	36,4	22,2	30,9	10,4	7,8	92,2
almeno 2 persone a tempo pieno	3.820	18,7	0,1	42,7	21,9	19,9	15,5	8,2	91,8
almeno 2 pers. a tempo pieno e almeno 1 pers. a tempo parziale	1.074	5,2	0,0	0,4	36,7	43,0	20,0	6,0	94,0
Nazionalità									
svizzera	17.180	86,5	29,5	31,2	15,0	15,8	8,5	25,5	74,5
straniera	1.592	8,0	34,3	21,0	18,1	19,6	6,9	24,3	75,7
economie miste	1.087	5,5	0,0	34,1	26,5	27,5	11,9	13,1	86,9

¹Differenze d'arrotondamento non compensate²Secondo la definizione "Schuler"³Definizione UFS 1980⁴Secondo la definizione "Schuler"

Tabella A2: Caratteristiche delle persone in % (Totale ponderato: 50.661 persone)

	Totale	Sesso		Classi d'età								
		donne	uomini	10-13	14-15	16-17	18-24	25-61	donne		uomini	
									+ 62	25-64	+ 65	
Totale												
numero persone	50.661	24.549	24.083	2.193	1.124	1.254	5.041	12.413	4.906	13.251	3.325	
in %	100,0	50,5	49,5	5,0	2,6	2,9	11,6	28,5	11,3	30,5	7,6	
Nazionalità												
svizzera	85,8	87,6	83,9	85,0	86,1	80,9	85,4	85,7	95,3	80,1	94,3	
straniera	14,2	12,4	16,1	15,0	13,9	19,1	14,6	14,3	4,7	19,9	5,7	
Sesso												
donne	50,5	100,0	-	49,4	49,1	48,4	48,0	100,0	100,0	0,0	0,0	
uomini	49,5	-	100,0	50,6	50,9	51,6	52,0	0,0	0,0	100,0	100,0	
Situazione professionale attuale¹												
occupato a tempo pieno	47,1	28,2	66,2	1,0	3,2	29,0	70,6	34,8	4,6	92,2	12,6	
occupato a tempo parziale	12,1	20,1	4,0	0,1	0,3	2,0	5,3	33,0	6,0	4,1	7,0	
al momento non occupato	0,5	0,8	0,3	0,0	0,0	1,0	0,5	1,3	0,2	0,3	0,1	
casalingo	9,3	18,2	0,2	0,0	0,0	0,3	2,0	28,9	9,3	0,3	0,2	
pensionato	15,4	17,8	13,1	0,0	0,0	0,0	0,1	1,0	79,7	1,7	80,1	
studente, apprendista	15,3	14,6	16,0	98,7	96,5	67,8	20,6	0,7	0,0	1,2	0,1	
altro	0,3	0,3	0,2	0,3	0,0	0,0	0,8	0,3	0,3	0,2	0,1	
Possesso di una licenza di guida												
per auto												
sì	60,8	51,4	70,3	0,0	0,0	0,0	59,5	71,1	20,8	86,2	56,9	
no	39,2	48,6	29,7	100,0	100,0	100,0	40,5	28,9	79,2	13,8	43,1	
per moto												
sì	16,0	6,0	26,1	0,0	0,0	0,0	15,4	8,8	1,1	34,6	10,5	
no	84,0	94,0	73,9	100,0	100,0	100,0	84,6	91,2	98,9	65,4	89,5	
altre licenze												
sì	8,1	4,1	12,1	0,7	15,6	32,9	13,2	2,5	0,8	12,8	4,8	
no	91,9	95,9	87,9	99,3	84,4	67,1	86,8	97,5	99,2	87,2	95,2	
Possesso di abbonamenti												
Abb. FFS a mezza tariffa												
sì	32,1	34,8	29,5	1,6	3,8	13,7	29,2	33,9	49,3	30,6	46,8	
no	67,9	65,2	70,5	98,4	96,2	86,3	70,8	66,1	50,7	69,4	53,2	
Altri abbonamenti												
sì	25,4	28,0	22,8	16,1	28,2	40,7	36,3	22,9	34,0	19,9	27,9	
no	74,6	72,0	77,2	83,9	71,8	59,3	63,7	77,1	66,0	80,1	72,1	

¹Erano possibili risposte multiple

²In cerca di impiego e non

³Per la persona, il bus, il tram, l'autopostale, più mezzi di trasporto, altri tipi

Tabella B1-1: Caratteristiche regionali del possesso di autovetture nelle economie domestiche¹

	Numero di autovetture per economia domestica					Econ. dom. con auto %	Auto / 1.000 econ. dom.	Auto / 1.000 persone ²
	0	1	2	3	4+			
Totale Svizzera	25,3	52,7	18,2	3,3	0,5	74,7	1.013	407
Per regione linguistica								
tedesco	26,8	52,9	16,6	3,1	0,6	73,2	982	390
francese	22,1	52,6	21,5	3,4	0,4	77,9	1.076	449
italiano	18,5	50,5	26,4	4,2	0,4	81,5	1.176	469
Grandi regioni²								
Ginevra	21,3	52,7	21,7	3,8	0,4	78,7	1.093	494
Losanna	25,3	51,6	20,2	2,7	0,1	74,7	1.006	438
Sion	19,3	50,2	24,1	5,1	1,2	80,7	1.191	419
Friburgo	17,9	53,6	23,7	4,1	0,7	82,1	1.162	407
Neuchatel	22,8	55,5	19,3	2,0	0,4	77,2	1.015	415
Bienne-Biel	23,6	54,6	18,0	3,5	0,3	76,4	1.021	398
Berna	28,8	53,7	14,7	2,8	0,1	71,2	919	369
Basilea	32,8	51,3	12,7	2,5	0,7	67,2	879	379
Aarau/Olten	21,4	54,8	20,2	2,9	0,8	78,6	1.072	394
Zurigo	27,7	50,1	17,5	4,0	0,8	72,3	1.003	423
Winterthur/Sciaffusa	21,2	56,3	19,7	2,2	0,7	78,8	1.052	396
St.Gallo	25,3	54,5	16,7	3,2	0,4	74,7	993	380
Coira	27,9	56,7	13,8	1,2	0,4	72,1	905	335
Lucerna	23,5	55,4	16,6	3,5	1,0	76,5	1.032	368
Bellinzona	21,5	51,3	22,5	4,7	0,0	78,5	1.105	447
Lugano	15,8	50,0	29,9	3,5	0,7	84,2	1.233	492
Agglomerati³								
centro dell'aggl.	39,1	48,0	10,8	1,8	0,3	60,9	761	373
aggl. senza il centro	19,5	54,5	21,7	3,6	0,7	80,5	1.119	449
zone esterne all'aggl.	19,0	55,0	21,3	4,1	0,7	81,0	1.128	398
Dimensioni delle località								
- 1.000 ab.	18,3	48,9	25,9	5,9	1,0	81,7	1.223	417
1.001 - 5.000 ab.	16,9	54,8	23,6	3,9	0,7	83,1	1.172	417
5.001 - 20.000 ab.	22,4	55,4	18,4	3,2	0,6	77,6	1.045	420
20.001 - 50.000 ab.	25,1	56,4	15,7	2,7	0,1	74,9	963	421
50.001 - 100.000 ab.	38,6	50,1	9,9	0,9	0,5	61,4	744	346
100.001 - 200.000 ab.	41,3	48,8	8,4	1,4	0,1	58,7	703	364
> 200.000 ab.	48,7	39,9	8,8	2,2	0,4	51,3	657	346
Tipo di zona⁴								
Centro di grande città	36,2	47,7	13,3	2,5	0,2	63,8	830	399
Corona residenziale di grande città	20,0	54,9	20,6	3,7	0,8	80,0	1.107	451
Corona di grande città con attività produttiva	14,8	53,3	25,4	5,6	0,9	85,2	1.250	504
Centro terziario di media grandezza	23,5	53,2	20,6	2,3	0,4	76,5	1.031	418

(continua)

Tabella B1-1: Caratteristiche regionali del possesso di autovetture nelle economie domestiche¹ (continuazione)

	Numero di autovetture per economia domestica					Econ. dom. con auto %	Auto / 1.000 econ. dom.	Auto / 1.000 persone ²
	0	1	2	3	4+			
Centro industriale di media grandezza	25,0	53,6	17,9	2,8	0,7	75,0	1.010	398
Piccolo centro industriale	19,3	56,3	20,0	3,7	0,7	80,7	1.108	437
Periferia industriale	22,5	53,3	19,9	4,0	0,4	77,5	1.064	407
Piccolo centro terziario	22,0	54,9	18,5	3,7	0,9	78,0	1.066	382
Centro turistico	20,7	60,7	16,9	1,7	0,0	79,3	997	350
Periferia agricola/turistica	31,6	57,3	10,0	0,0	1,1	68,4	839	297
Periferia agricola	20,7	56,6	16,9	5,7	0,1	79,3	1.081	330
Periferia agricola/industriale	18,3	53,5	22,6	5,0	0,6	81,7	1.161	409
Appartenenza alle regioni di montagna								
Sì	21,7	54,7	19,3	3,6	0,6	78,3	1.070	392
No	26,3	52,2	17,9	3,1	0,5	73,7	997	412

¹ Differenze d'arrotondamento non compensate

² Il tasso di motorizzazione è minore di quello indicato nella statistica federale dei veicoli a motore, perchè qui sono considerati solo i veicoli delle economie domestiche

³ Secondo la definizione "Schuler"

⁴ Definizione UFS 1980

Tabella B1-2: Caratteristiche per economia domestica del possesso di autovetture¹

	Numero di autovetture per economia domestica					Econ. dom. con auto %	Auto / 1.000 econ. dom.	Auto / 1.000 persone ²
	0	1	2	3	4+			
Grandezza dell'economia domestica								
1 persona	52,4	45,0	2,4	0,1	0,1	47,6	504	504
2 persone	21,9	56,3	19,9	1,8	0,1	78,1	1.023	512
3 persone	10,8	54,6	28,8	5,1	0,7	89,2	1.305	435
4 persone	7,4	55,9	29,3	6,6	0,8	92,6	1.377	344
5 persone e più	6,5	58,2	24,0	8,6	2,7	93,5	1.441	271
Situazione riguardo all'alloggio								
Inquilino	29,7	54,7	13,8	1,7	0,2	70,3	882	399
Subaffittuario	44,9	47,2	6,1	1,8	0,0	55,1	648	332
Proprietario in cooperativa	39,4	51,1	7,1	1,8	0,5	60,6	728	306
Proprietario	14,9	50,6	27,2	6,1	1,2	85,1	1.286	431
Alloggio di servizio/provvisorio	27,7	55,0	15,3	1,9	0,1	72,3	918	357
Numero di persone attive nell'economia domestica								
nessuna	60,7	35,7	3,3	0,2	0,0	39,3	430	285
almeno 1 persona a tempo parziale	41,7	50,2	8,0	0,2	0,0	58,3	667	371
1 persona a tempo pieno	20,8	63,5	13,9	1,6	0,2	79,2	970	417
1 persona a tempo pieno e almeno 1 persona a tempo parziale	7,8	59,4	29,3	3,1	0,5	92,2	1.294	407
almeno 2 persone a tempo pieno	8,2	49,5	33,2	7,5	1,7	91,8	1.459	461
almeno 2 persone a tempo pieno e almeno 1 persona a tempo parziale	6,0	43,9	33,3	15,2	1,6	94,0	1.629	417
Nazionalità								
Svizzeri	25,5	52,6	18,1	3,2	0,6	74,5	1.011	411
Stranieri	24,3	56,5	16,2	2,7	0,2	75,7	982	402
Economie miste	13,1	53,7	27,9	4,8	0,5	86,9	1.259	390

¹ Differenze d'arrotondamento non compensate² Il tasso di motorizzazione è minore di quello indicato nella statistica federale dei veicoli a motore, perchè qui sono considerati solo i veicoli delle economie domestiche

Tabella B2-1: Caratteristiche regionali della percorrenza annuale media delle autovetture¹, nel 1988 in Km

	1 auto	2 auto	3 auto	Per auto
Numero di autovetture considerate	15.293	4.502	777	20.572
di cui con informazioni relative alla percorrenza annua	14.034	3.728	635	18.397
Totale Svizzera	15.435	8.880	6.193	13.788
Per regione linguistica				
tedesco	15.357	8.720	6.361	13.749
francese	15.729	9.004	6.082	13.955
italiano	15.073	10.147	4.237	13.486
Grandi regioni				
Ginevra	14.351	8.373	5.650	12.724
Losanna	16.680	9.997	5.838	15.014
Sion	15.376	7.473	6.336	13.045
Friburgo	16.903	9.320	7.486	14.741
Neuchatel	15.706	9.404	7.218	14.239
Bienne-Biel	15.395	8.944	6.051	13.777
Berna	15.275	8.143	7.326	13.751
Basilea	13.855	8.704	6.246	12.737
Aarau/Olten	15.969	8.466	5.775	14.070
Zurigo	15.867	8.986	6.015	13.989
Winterthur/Sciaffusa	15.403	8.725	4.170	13.883
St.Gallo	15.231	8.846	6.900	13.784
Coira	14.070	6.674	-	12.769
Lucerna	15.570	9.317	7.396	14.001
Bellinzona	14.859	9.914	3.877	13.258
Lugano	15.174	10.087	4.885	13.580
Agglomerati				
centro dell'agglomerato	14.361	8.583	5.912	13.257
agglomerato senza il centro	15.835	8.885	5.838	13.995
zone esterne all'agglomerato	15.758	8.986	6.538	13.912
Dimensioni delle località				
- 1.000 ab.	16.347	9.363	6.743	14.027
1.001 - 5.000 ab.	15.882	9.292	6.267	14.064
5.001 - 20.000 ab.	15.654	8.605	6.023	13.950
20.001 - 50.000 ab.	14.112	7.351	5.048	12.607
50.001 - 100.000 ab.	15.618	9.386	5.629	14.574
100.001 - 200.000 ab.	13.512	8.700	7.190	12.782
> 200.000 ab.	14.652	8.062	5.660	13.185
Tipo di zona				
Centro di grande città	14.638	8.496	6.197	13.280
Corona residenziale di grande città	16.167	9.441	6.473	14.408
Corona di grande città con attività produttiva	16.338	9.504	5.912	14.194
Centro terziario di media grandezza	14.979	8.985	5.578	13.550
Centro industriale di media grandezza	15.812	8.514	5.051	14.006

(continua)

Tabella B2-1: Caratteristiche regionali della percorrenza annuale media delle autovetture¹, nel 1988 in Km
(continuazione)

	1 auto	2 auto	3 auto	Per auto
Piccolo centro industriale	15.294	9.075	6.101	13.670
Periferia industriale	15.998	9.517	6.745	14.273
Piccolo centro terziario	16.244	9.110	6.947	14.316
Centro turistico	13.824	7.995	-	12.596
Periferia agricola/turistica	13.140	4.064	-	11.845
Periferia agricola	15.511	8.070	6.237	13.734
Periferia agricola/industriale	16.173	8.823	7.335	14.060
Regioni di montagna				
Sì	15.354	8.658	6.314	13.606
No	15.458	8.946	6.153	13.840

¹Solo autovetture nelle economie domestiche; differenze di arrotondamento non compensate

Tabella B2-2: Caratteristiche per economia domestica della percorrenza annua media delle autovetture¹, nel 1988 in Km

	1 auto	2 auto	3 auto	Per auto
Numero di autovetture considerate	15.293	4.502	777	20.572
di cui con informazioni relative alla percorrenza annua	14.034	3.728	635	18.397
Totale Svizzera	15.435	8.880	6.193	13.788
Grandezza dell'economia domestica				
1 persona	15.063	6.467	7.613	14.647
2 persone	15.141	8.935	4.850	13.746
3 persone	16.006	8.662	5.276	13.707
4 persone	15.799	9.077	6.549	13.666
5 persone e più	15.382	9.383	7.621	13.420
Situazione riguardo all'alloggio				
Inquilino	15.424	8.662	5.847	14.150
Subaffittuario	17.283	12.125	-	16.388
Proprietario in cooperativa	13.345	9.015	-	12.669
Proprietario	15.550	8.983	6.306	13.388
Alloggio di servizio/provisorio	13.834	8.430	-	12.724
Numero di persone attive nell'economia domestica				
nessuna	11.199	6.518	-	10.811
almeno 1 persona a tempo parziale	13.185	7.883	-	12.572
1 persona a tempo pieno	15.711	7.778	5.299	14.370
1 persona a tempo pieno e almeno 1 persona a tempo parziale	16.151	9.068	5.038	14.163
almeno 2 persone a tempo pieno	16.664	9.424	6.412	14.049
almeno 2 persone a tempo pieno e almeno 1 persona a tempo parziale	16.248	10.038	7.185	13.569
Nazionalità				
Svizzeri	15.462	8.902	5.965	13.803
Stranieri	14.961	8.545	5.912	13.566
Economie miste	15.972	8.330	6.725	13.755

¹Solo autovetture nelle economie domestiche; differenze di arrotondamento non compensate

Tabella B4-1: Caratteristiche regionali della percorrenza annua all'estero delle autovetture¹, nel 1988 in Km

	1 auto	2 auto	3 auto	Per auto
Numero di autovetture considerate	15.293	4.502	777	20.572
di cui con informazioni relative alla percorrenza annua	7.693	1.515	220	9.428
Totale Svizzera	2.755	1.873	1.467	2.583
Per regione linguistica				
tedesca	2.578	1.751	1.570	2.430
francese	3.172	1.937	1.219	2.905
italiana	3.105	2.735	-	2.995
Grandi regioni				
Ginevra	3.961	2.544	1.998	3.661
Losanna	2.875	1.921	800	2.651
Sion	2.584	1.356	-	2.394
Friburgo	2.471	551	-	2.096
Neuchatel	2.886	2.061	-	2.705
Bienne-Biel	2.543	1.459	-	2.298
Berna	2.897	2.300	871	2.789
Basilea	2.903	1.750	933	2.683
Aarau/Olten	2.591	1.604	2.608	2.426
Zurigo	2.542	1.743	1.708	2.387
Winterthur/Sciaffusa	2.376	1.652	-	2.251
St.Gallo	2.514	1.770	1.371	2.384
Coira	1.846	1.960	-	1.845
Lucerna	2.306	1.700	2.104	2.220
Bellinzona	2.303	2.407	-	2.336
Lugano	3.539	2.617	-	3.306
Agglomerati				
centro dell'agglomerato	3.078	2.397	1.450	2.965
agglomerato senza il centro	2.903	1.861	1.742	2.693
zone esterne all'agglomerato	2.383	1.642	1.159	2.223
Dimensioni delle località				
- 1.000 ab.	2.411	1.659	1.785	2.209
1.001 - 5.000 ab.	2.458	1.767	1.444	2.306
5.001 - 20.000 ab.	2.757	1.734	1.460	2.564
20.001 - 50.000 ab.	2.995	2.204	625	2.850
50.001 - 100.000 ab.	2.629	2.637	-	2.616
100.001 - 200.000 ab.	3.565	2.601	1.598	3.442
> 200.000 ab.	2.915	2.635	1.914	2.844
Tipo di zona				
Centro di grande città	3.390	2.275	1.478	3.186
Corona residenziale di grande città	2.464	1.663	2.204	2.321
Corona di grande città con attività produttiva	2.609	1.702	1.210	2.386
Centro terziario di media grandezza	2.753	2.224	1.601	2.661
Centro industriale di media grandezza	2.620	1.712	1.560	2.453

(continua)

Tabella B4-1: Caratteristiche regionali della percorrenza annua all'estero delle autovetture¹, nel 1988 in Km

	1 auto	2 auto	3 auto	Per auto
Piccolo centro industriale	2.467	1.544	1.389	2.283
Periferia industriale	2.254	1.718	582	2.111
Piccolo centro terziario	2.440	1.345	–	2.257
Centro turistico	2.094	3.074	–	2.242
Periferia agricola/turistica	1.386	–	–	1.371
Periferia agricola	2.079	1.680	–	2.010
Periferia agricola/industriale	2.854	1.997	702	2.646
Regioni di montagna				
Sì	2.555	1.709	1.262	2.390
No	2.806	1.918	1.505	2.633

¹Solo autovetture nelle economie domestiche; differenze di arrotondamento non compensate

Tabella B4-2: Caratteristiche per economia domestica della percorrenza annua all'estero delle autovetture¹, nel 1988 in Km

	1 auto	2 auto	3 auto	Per auto
Numero di autovetture considerate	15.293	4.502	777	20.572
di cui con informazioni relative alla percorrenza annua	7.693	1.515	220	9.428
Totale Svizzera	2.755	1.873	1.467	2.583
Grandezza dell'economia domestica				
1 persona	2.792	1.651	–	2.742
2 persone	2.870	1.883	1.694	2.705
3 persone	2.845	1.874	1.334	2.612
4 persone	2.727	2.016	1.732	2.553
5 persone e più	2.358	1.585	1.065	2.164
Situazione riguardo all'alloggio				
Inquilino	2.980	2.047	1.715	2.840
Subaffittuario	3.191	–	–	3.348
Proprietario in cooperativa	2.058	2.064	–	2.029
Proprietario	2.443	1.659	1.314	2.240
Alloggio di servizio/provvisorio	2.618	2.594	–	2.573
Numero di persone attive nell'economia domestica				
nessuna	2.416	1.709	–	2.356
almeno 1 persona a tempo parziale	2.564	972	–	2.419
1 persona a tempo pieno	2.758	1.875	1.496	2.642
1 persona a tempo pieno e almeno 1 persona a tempo parziale	2.567	1.990	1.030	2.445
almeno 2 persone a tempo pieno	3.149	1.814	1.791	2.797
almeno 2 persone a tempo pieno e almeno 1 persona a tempo parziale	2.518	2.029	1.106	2.300
Nazionalità				
Svizzeri	2.330	1.721	1.340	2.208
Stranieri	4.967	3.017	2.563	4.623
Economie miste	3.846	1.908	1.155	3.437

¹Solo autovetture nelle economie domestiche; differenze di arrotondamento non compensate

Tabella B5-1: Caratteristiche regionali del possesso di motociclette nelle economie domestiche¹

	Numero di motociclette per economia domestica (in %)			Econ. dom. con moto %	Moto / 1.000 econ. dom.	Moto / 1.000 persone ²
	0	1	2+			
Totale Svizzera	91,2	7,7	1,1	8,8	101	41
Per regione linguistica						
tedesco	91,5	7,3	1,2	8,5	99	39
francese	90,8	8,5	0,7	9,2	100	42
italiano	87,9	11,4	0,7	12,1	127	52
Grandi regioni						
Ginevra	89,4	9,4	1,3	10,6	122	55
Losanna	90,4	8,9	0,7	9,6	103	44
Sion	92,3	7,3	0,4	7,7	81	28
Friburgo	92,8	6,7	0,6	7,2	78	28
Neuchatel	94,3	5,3	0,4	5,7	60	26
Bienne-Biel	92,2	7,1	0,7	7,8	87	34
Berna	92,1	7,4	0,5	7,9	84	33
Basilea	93,2	6,5	0,2	6,8	72	32
Aarau/Olten	89,5	7,7	2,7	10,5	136	51
Zurigo	91,1	7,3	1,6	8,9	106	44
Winterthur/Sciaffusa	90,1	8,4	1,5	9,9	124	48
St. Gallo	91,6	7,5	0,9	8,4	95	36
Coira	93,3	5,9	0,9	6,7	76	29
Lucerna	90,5	7,9	1,7	9,5	114	41
Bellinzona	91,6	7,8	0,6	8,4	90	37
Lugano	84,7	14,6	0,7	15,3	160	65
Agglomerati						
centro dell'aggl.	93,6	5,9	0,5	6,4	71	34
aggl. senza il centro	90,1	8,4	1,5	9,9	117	47
zone esterne all'aggl.	90,2	8,7	1,1	9,8	111	40
Dimensioni delle località						
- 1.000 ab.	87,5	11,9	0,7	12,5	133	45
1.001 - 5.000 ab.	89,8	8,6	1,5	10,2	118	43
5.001 - 20.000 ab.	91,4	7,3	1,3	8,6	100	40
20.001 - 50.000 ab.	92,2	7,2	0,6	7,8	89	39
50.001 - 100.000 ab.	94,7	4,8	0,5	5,3	60	28
100.001 - 200.000 ab.	93,5	6,3	0,3	6,5	68	36
> 200.000 ab.	93,3	5,7	1,0	6,7	79	39
Tipo di zona						
Centro di grande città	92,0	7,3	0,7	8,0	88	42
Corona residenziale di grande città	91,4	6,3	2,2	8,6	112	47
Corona di grande città con attività produttiva	90,8	8,1	1,1	9,2	102	41
Centro terziario di media grandezza	91,0	8,5	0,5	9,0	95	38

(continua)

Tabella B5-1: Caratteristiche regionali del possesso di motociclette nelle economie domestiche¹ (continuazione)

	Numero di motociclette per economia domestica (in %)			Econ. dom. con moto %	Moto / 1.000 econ. dom.	Moto / 1.000 persone ²
	0	1	2+			
Centro industriale di media grandezza	91,6	7,1	1,3	8,4	102	41
Piccolo centro industriale	89,5	9,3	1,1	10,5	117	43
Periferia industriale	91,2	8,0	0,8	8,8	96	37
Piccolo centro terziario	91,2	6,6	2,3	8,8	111	40
Centro turistico	92,1	7,9	0,0	7,9	79	30
Periferia agricola/turistica	95,2	3,7	1,1	4,8	59	21
Periferia agricola	90,1	9,1	0,8	9,9	108	33
Periferia agricola/industriale	90,3	8,9	0,9	9,7	106	38
Appartenenza alle regioni di montagna						
Sì	91,6	7,4	1,0	8,4	93	34
No	91,1	7,8	1,1	8,9	103	43

¹ Differenze di arrotondamenti non compensate

² Il tasso di motorizzazione è minore di quello indicato nella statistica federale dei veicoli a motore, perchè qui sono considerati solo i veicoli delle economie domestiche

Tabella B5-2: Caratteristiche per economia domestica del possesso di motociclette¹

	Numero di motociclette per economia domestica in %			Econ. dom. con moto in %	Moto / 1.000 econ. dom.	Moto / 1.000 persone ²
	0	1	2+			
Grandezza dell'economia domestica						
1 persona	95,3	4,2	0,6	4,7	54	54
2 persone	92,5	6,4	1,1	7,5	87	44
3 persone	88,8	9,9	1,3	11,2	130	43
4 persone	85,7	13,0	1,3	14,3	156	39
5 persone e più	87,5	10,7	1,8	12,5	145	27
Situazione riguardo all'alloggio						
Inquilino	91,5	7,5	1,1	8,5	98	44
Subaffittuario	93,2	6,2	0,6	6,8	73	38
Proprietario in cooperativa	91,7	7,3	1,0	8,3	93	41
Proprietario	90,2	8,6	1,2	9,8	111	37
Alloggio di servizio/provvisorio	94,5	5,4	0,1	5,5	57	22
Nazionalità						
Svizzera	90,8	8,0	1,1	9,2	105	43
Straniera	96,1	3,7	0,2	3,9	41	17
Economia mista	88,5	9,9	1,6	11,5	133	41

¹ Differenze d'arrotondamento non compensate

² Il tasso di motorizzazione è minore di quello indicato nella statistica federale dei veicoli a motore, perchè qui sono considerati solo i veicoli delle economie domestiche

Tabella B6-1: Caratteristiche regionali della percorrenza annua media delle motociclette¹, nel 1988 in Km

	1 moto	2 moto	Per moto
Totale Svizzera	4.755	3.445	4.618
Per regione linguistica			
tedesca	4.858	3.835	4.734
francese	4.586	1.792	4.395
italiana	4.203	-	4.055
Grandi regioni			
Ginevra	4.884	3.379	4.741
Losanna	4.571	153	4.248
Sion	3.962	-	3.962
Friburgo	4.579	-	4.349
Neuchatel	4.512	-	4.512
Bienne-Biel	3.652	-	3.955
Berna	4.818	2.720	4.675
Basilea	6.231	-	6.299
Aarau/Olten	4.456	4.599	4.486
Zurigo	5.335	3.923	5.130
Winterthur/Sciaffusa	3.560	2.494	3.388
St.Gallo	4.412	-	4.299
Coira	3.094	-	2.929
Lucerna	5.199	3.634	4.981
Bellinzona	2.858	-	2.858
Lugano	4.504	-	4.308
Agglomerati			
centro dell'agglomerato	5.213	3.486	5.073
agglomerato senza il centro	4.540	4.091	4.487
zone esterne all'agglomerato	4.687	2.865	4.494
Dimensioni delle località			
- 1.000 ab.	4.807	3.580	4.739
1.001 - 5.000 ab.	4.436	3.527	4.327
5.001 - 20.000 ab.	4.457	3.234	4.294
20.001 - 50.000 ab.	5.071	-	5.005
50.001 - 100.000 ab.	4.753	-	4.625
100.001 - 200.000 ab.	5.516	-	5.415
> 200.000 ab.	7.030	-	6.667
Tipo di zona			
Centro di grande città	5.624	3.109	5.430
Corona residenziale di grande città	5.077	4.050	4.895
Corona di grande città con attività produttiva	3.469	-	3.626
Centro terziario di media grandezza	4.539	2.137	4.394
Centro industriale di media grandezza	4.303	4.109	4.277
Piccolo centro industriale	4.545	3.250	4.419
Periferia industriale	4.066	-	4.285
Piccolo centro terziario	3.981	2.635	3.714
Centro turistico	2.522	-	2.522
Periferia agricola/turistica	1.731	-	1.517
Periferia agricola	5.344	-	5.184
Periferia agricola/industriale	5.247	2.074	4.992
Regioni di montagna			
Sì	4.653	2.454	4.418
No	4.780	3.700	4.668

¹Solo motociclette nelle economie domestiche; differenze di arrotondamento non compensate

Tabella B6-2: Caratteristiche per economia domestica della percorrenza annua media delle motociclette¹, nel 1988 in km

	1 moto	2 moto	Per moto
Grandezza dell'economia domestica			
1 persona	5.925	3.953	5.711
2 persone	5.260	3.332	5.018
3 persone	4.745	4.413	4.711
4 persone	4.067	2.915	3.986
5 persone e più	4.143	2.449	3.924
Situazione riguardo all'alloggio			
Inquilino	5.312	3.958	5.167
Subaffittuario	2.806	–	2.816
Proprietario in cooperativa	6.373	–	6.283
Proprietario	3.914	2.674	3.780
Alloggio di servizio/provisorio	7.131	–	6.885
Nazionalità			
Svizzera	4.742	3.564	4.618
straniera	4.410	–	4.197
economia mista	4.914	3.446	4.737

¹ Solo motociclette nelle economie domestiche; differenze di arrotondamento non compensate

Tabella B7-1: Caratteristiche regionali del possesso di ciclomotori nelle economie domestiche¹

	Numero di ciclomotori per economia domestica (in%)			Econ. dom. con ciclom. %	Ciclom. / 1.000 econ. dom.	Ciclom. / 1.000 persone ²
	0	1	2+			
Totale Svizzera	83,3	13,4	3,3	16,7	209	84
Per regione linguistica						
tedesca	82,8	13,7	3,5	17,2	217	86
francese	84,6	12,3	3,1	15,4	189	79
italiana	83,7	14,4	1,8	16,3	183	75
Grandi regioni						
Ginevra	88,3	9,6	2,1	11,7	142	64
Losanna	84,9	11,7	3,4	15,1	190	80
Sion	84,7	13,7	1,6	15,3	169	62
Friburgo	77,3	18,8	3,9	22,7	270	93
Neuchatel	81,2	14,1	4,7	18,8	238	101
Bienne-Biel	79,9	16,6	3,5	20,1	240	94
Berna	80,5	14,4	5,1	19,5	256	102
Basilea	84,6	12,9	2,5	15,4	185	80
Aarau/Olten	77,8	17,3	4,9	22,2	292	105
Zurigo	86,7	10,7	2,7	13,3	167	71
Winterthur/Sciaffusa	80,6	15,5	3,9	19,4	259	96
St. Gallo	80,4	15,9	3,7	19,6	243	93
Coira	81,8	15,5	2,8	18,2	210	81
Lucerna	80,5	15,2	4,3	19,5	244	87
Bellinzona	87,3	11,2	1,5	12,7	142	58
Lugano	81,3	17,0	1,8	18,7	208	85
Agglomerati						
centro dell'agglomerato	89,4	9,2	1,4	10,6	124	60
agglomerato senza il centro	82,4	14,5	3,1	17,6	213	86
zone esterne all'agglomerato	79,1	15,9	5,0	20,9	272	96
Dimensioni delle località						
- 1.000 ab.	74,1	18,8	7,1	25,9	351	122
1.001 - 5.000 ab.	79,3	16,1	4,6	20,7	264	94
5.001 - 20.000 ab.	83,9	13,2	2,9	16,1	197	78
20.001 - 50.000 ab.	82,9	14,6	2,6	17,1	199	88
50.001 - 100.000 ab.	87,4	10,7	1,9	12,6	153	71
100.001 - 200.000 ab.	90,1	8,6	1,3	9,9	114	58
> 200.000 ab.	95,6	3,9	0,4	4,4	48	26
Tipo di zona						
Centro di grande città	89,9	8,6	1,4	10,1	117	56
Corona residenziale di grande città	85,3	12,6	2,1	14,7	174	73
Corona di grande città con attività produttiva	81,9	13,9	4,2	18,1	230	96
Centro terziario di media grandezza	80,8	15,5	3,7	19,2	240	96

(continua)

Tabella B7-1: Caratteristiche regionali del possesso di ciclomotori nelle economie domestiche¹ (continuazione)

	Numero di ciclomotori per economia domestica (in%)			Econ. dom. con ciclom. %	Ciclom. / 1.000 econ. dom.	Ciclom. / 1.000 persone ²
	0	1	2+			
Centro industriale di media grandezza	82,0	14,9	3,1	18,0	223	88
Piccolo centro industriale	78,8	15,7	5,5	21,2	281	102
Periferia industriale	79,0	16,3	4,7	21,0	269	103
Piccolo centro terziario	82,6	13,7	3,8	17,4	214	78
Centro turistico	83,1	13,8	3,1	16,9	199	73
Periferia agricola/turistica	81,3	16,1	2,6	18,7	213	77
Periferia agricola	72,5	21,5	6,0	27,5	351	109
Periferia agricola/industriale	78,9	16,2	4,9	21,1	271	95
Regioni di montagna						
Sì	79,7	15,8	4,5	20,3	257	94
No	84,2	12,8	3,0	15,8	196	81

¹ Differenze di arrotondamenti non compensate

² Il tasso di motorizzazione è minore di quello indicato nella statistica federale dei veicoli a motore, perchè qui sono considerati solo i veicoli delle economie domestiche

Tabella B7-2: Caratteristiche per economia domestica del possesso di ciclomotori¹

	Numero di ciclomotori per economia domestica (in %)			Econ. dom. con ciclom. %	Ciclom. / 1.000 econ. dom.	Ciclom. / 1.000 persone ²
	0	1	2+			
Grandezza dell'economia domestica						
1 persona	95,1	4,8	0,1	4,9	49	50
2 persone	87,2	11,4	1,5	12,8	144	72
3 persone	77,0	19,6	3,4	23,0	267	89
4 persone	70,8	21,5	7,7	29,2	386	97
5 persone e più	64,5	23,2	12,3	35,5	524	98
Situazione riguardo all'alloggio						
Inquilino	87,0	10,9	2,2	13,0	156	70
Subaffittuario	84,2	13,6	2,2	15,8	179	93
Proprietario in cooperativa	83,0	12,8	4,2	17,0	224	97
Proprietario	76,9	17,8	5,3	23,1	298	100
Alloggio di servizio/provisorio	84,2	12,9	2,9	15,8	189	73
Nazionalità						
svizzera	83,4	13,2	3,3	16,6	208	85
straniera	83,5	14,5	2,0	16,5	189	77
economia mista	79,3	16,8	3,9	20,7	251	78

¹ Differenze di arrotondamenti non compensate

² Il tasso di motorizzazione è minore di quello indicato nella statistica federale dei veicoli a motore, perchè qui sono considerati solo i veicoli delle economie domestiche

Tabella B8-1: Caratteristiche regionali del possesso di biciclette nelle economie domestiche¹

	Numero di biciclette per economia domestica (in %)						Econ. dom. con bicicl. %	Bicicl. / 1.000 econ. dom.	Bicicl. / 1.000 persone ²
	0	1	2	3	4	5+			
Totale Svizzera	42,6	19,6	17,4	8,7	7,4	4,3	57,4	1.335	537
Per regione linguistica									
tedesca	35,0	21,0	19,4	10,1	9,0	5,4	65,0	1.559	620
francese	62,1	15,8	12,2	4,7	3,7	1,4	37,9	768	322
italiana	62,5	17,6	10,9	6,2	1,4	1,3	37,5	708	287
Grandi regioni									
Ginevra	62,4	16,3	11,6	5,3	3,1	1,3	37,6	746	337
Losanna	66,5	13,8	10,7	4,1	3,9	0,9	33,5	682	297
Sion	55,4	16,3	15,2	5,7	5,3	2,1	44,6	962	334
Friburgo	43,0	22,0	17,2	6,4	7,8	3,7	57,0	1.261	427
Neuchatel	59,6	17,3	12,0	4,3	4,9	1,9	40,4	832	348
Bienne-Biel	36,5	19,9	22,2	9,4	6,3	5,6	63,5	1.508	595
Berna	36,0	21,4	19,7	8,9	9,3	4,7	64,0	1.512	603
Basilea	36,0	24,0	18,4	10,5	8,0	3,0	64,0	1.407	605
Aarau/Olten	38,2	17,7	22,6	12,1	11,6	7,9	71,8	1.887	695
Zurigo	39,0	22,0	17,6	9,5	7,8	4,1	61,0	1.394	591
Winterthur/Sciaffusa	26,5	17,5	21,6	13,5	11,3	9,6	73,5	1.984	747
St.Gallo	33,1	21,0	20,6	9,8	8,5	7,0	66,9	1.648	630
Coira	38,7	17,9	17,5	12,1	8,5	5,4	61,3	1.538	584
Lucerna	35,5	19,6	19,8	9,3	9,7	6,1	64,5	1.596	570
Bellinzona	55,6	18,4	13,0	8,6	2,8	1,7	44,4	898	368
Lugano	68,0	17,1	9,2	4,1	0,4	1,1	32,0	554	222
Agglomerati									
centro dell'agglomerato	53,7	20,5	13,8	6,1	4,2	1,8	46,3	930	456
agglomerato senza il centro	40,7	19,1	18,0	10,3	8,4	3,6	59,3	1.389	560
zone esterne all'agglomerato	35,5	19,4	19,7	9,5	9,1	6,7	64,5	1.610	568
Dimensioni delle località									
- 1.000 ab.	43,4	18,8	16,1	8,6	7,9	5,3	56,6	1.373	471
1.001 - 5.000 ab.	34,6	18,4	21,4	9,4	10,1	6,1	65,4	1.633	580
5.001 - 20.000 ab.	38,3	20,8	17,9	10,4	7,7	4,9	61,7	1.458	586
20.001 - 50.000 ab.	50,4	18,4	14,8	7,4	7,2	1,8	49,6	1.083	474
50.001 - 100.000 ab.	42,4	22,0	18,0	9,6	5,2	2,8	57,6	1.235	576
100.001 - 200.000 ab.	60,7	19,9	10,7	4,7	3,0	1,0	39,3	728	375
> 200.000 ab.	57,2	20,3	13,2	5,2	3,0	1,0	42,8	809	436
Tipo di zona									
Centro di grande città	57,0	18,8	13,1	5,5	4,0	1,6	43,0	864	415
Corona residenziale di grande città	34,7	24,4	17,5	9,5	9,9	4,1	65,3	1.489	609
Corona di grande città con attività produttiva	41,3	15,5	18,8	13,9	7,0	3,5	58,7	1.404	575

(continua)

Tabella B8-1: Caratteristiche regionali del possesso di biciclette nelle economie domestiche¹*(continuazione)*

	Numero di biciclette per economia domestica (in %)						Econ. dom. con bicic. %	Bicicl. / 1.000 econ. dom.	Bicicl. / 1.000 persone ²
	0	1	2	3	4	5+			
Centro terziario di media grandezza	51,8	18,3	14,2	7,1	6,5	2,2	48,2	1.064	432
Centro industriale di media grandezza	34,8	19,3	19,7	11,1	9,0	6,1	65,2	1.619	640
Piccolo centro industriale	30,3	19,8	21,3	11,1	10,4	7,1	69,7	1.763	645
Periferia industriale	37,3	22,7	20,3	9,3	6,6	3,8	62,7	1.391	532
Piccolo centro terziario	41,3	18,9	18,7	8,5	7,6	4,9	58,7	1.397	501
Centro turistico	29,6	23,4	25,5	8,2	8,6	4,8	70,4	1.584	588
Periferia agricola/turistica	53,3	12,1	14,5	7,4	7,5	5,3	46,7	1.222	428
Periferia agricola	35,3	18,6	24,8	7,9	7,3	6,0	64,7	1.538	474
Periferia agricola/industriale	35,5	20,5	18,5	9,3	9,0	7,2	64,5	1.605	560
Regioni di montagna									
Sì	44,7	19,9	17,5	7,6	6,6	3,8	55,3	1.242	453
No	42,1	19,6	17,3	9,0	7,6	4,4	57,9	1.360	563

¹ Differenze di arrotondamenti non compensate² Il tasso di motorizzazione è minore di quello indicato nella statistica federale dei veicoli a motore, perchè qui sono considerati solo i veicoli delle economie domestiche**Tabella B8-2: Caratteristiche per economia domestica del possesso di biciclette¹**

	Numero di biciclette per economia domestica (in %)						Econ. dom. con bicic. %	Bicicl. / 1.000 econ. dom.	Bicicl. / 1.000 persone ²
	0	1	2	3	4	5+			
Grandezza dell'economia domestica									
1 persona	65,7	30,4	3,3	0,5	0,1	0,0	34,3	390	390
2 persone	50,0	19,5	25,9	3,3	1,1	0,2	50,0	864	432
3 persone	29,8	19,2	25,3	20,0	4,3	1,4	70,2	1.546	515
4 persone	16,1	9,3	20,0	17,9	29,7	7,0	83,9	2.602	651
5 persone e più	12,1	7,1	15,1	16,6	16,1	32,9	87,9	3.340	628
Situazione riguardo all'alloggio									
Inquilino	46,6	22,0	16,4	6,8	5,6	2,6	53,4	1.119	508
Subaffittuario	54,3	27,3	12,2	3,5	2,6	0,1	45,7	732	379
Proprietario in cooperativa	37,6	20,1	22,8	9,9	7,2	2,5	62,4	1.380	585
Proprietario	35,2	15,9	19,0	12,0	10,8	7,2	64,8	1.731	579
Alloggio di servizio/provisorio	36,9	18,7	22,1	8,1	8,4	5,9	63,1	1.515	589
Nazionalità									
Svizzera	41,3	20,1	17,7	8,6	7,7	4,6	58,7	1.376	561
straniera	53,0	20,8	13,3	8,3	3,9	0,7	47,0	916	375
economia mista	37,7	12,9	21,2	13,1	10,4	4,7	62,3	1.623	504

¹ Differenze di arrotondamenti non compensate² Il tasso di motorizzazione è minore di quello indicato nella statistica federale dei veicoli a motore, perchè qui sono considerati solo i veicoli delle economie domestiche

Tabella B9: Possesso di motociclette, ciclomotori e biciclette a dipendenza del possesso di autovetture¹ (economie domestiche in %)

	Economie domestiche senza auto	Economie domestiche con auto	Totale
Senza moto	24,4	66,7	91,1
con 1 moto	0,8	7,0	7,7
con 2 o più moto	0,1	1,0	1,1
Totale	25,3	74,7	100,0
Senza ciclomotore	22,0	61,2	83,3
con 1 ciclomotore	2,6	10,8	13,4
con 2 ciclomotori	0,7	2,7	3,4
Totale	25,3	74,7	100,0
Senza bicicletta	15,7	26,9	42,6
con 1 bicicletta	5,5	14,2	19,6
con 2 biciclette	2,3	15,1	17,4
con 3 biciclette	0,9	7,8	8,7
con 4 biciclette	0,6	6,8	7,4
con 5 e più biciclette	0,4	3,9	4,3
Totale	25,4	74,7	100,0

¹Differenze di arrotondamento non compensate

Tabella C1: Persone che non si spostano (in %)

	Non si spostano	Si spostano
Classi d'età		
10 – 13 anni	14,8	85,2
14 – 15 anni	16,2	83,8
16 – 17 anni	13,3	86,7
18 – 24 anni	12,4	87,6
Donne 25 – 61 anni	17,5	82,5
Donne con 62 anni e più	38,8	61,2
Uomini 25 – 64 anni	9,8	90,2
Uomini con 65 anni e più	31,1	68,9
Sesso		
femminile	21,7	78,3
maschile	13,6	86,4
Classi d'età e sesso		
Donne		
10 – 13	15,8	84,2
14 – 15 anni	17,9	82,1
16 – 17 anni	16,0	84,0
18 – 24 anni	13,9	86,1
25 – 61 anni	17,5	82,5
62 anni e più	38,8	61,2
Uomini		
10 – 13 anni	14,1	85,9
14 – 15 anni	14,8	85,2
16 – 17 anni	10,7	89,3
18 – 24 anni	11,1	88,9
25 – 64 anni	9,8	90,2
65 anni e più	31,1	68,9
Totale	17,6	82,4
Gruppi di persone¹		
scolari fino a 13 anni	14,8	85,2
scolari di 14 – 17 anni, senza motorino	16,0	84,0
scolari di 14 – 17 anni, con motorino	10,9	89,1
scolari/studenti con 18 anni e più, senza auto	12,8	87,2
scolari/studenti con 18 anni e più, con auto	6,5	93,5
apprendisti senza auto	11,6	88,4
apprendisti con auto	8,7	91,3
persone occupate a tempo parziale, senza auto	14,5	85,5
persone occupate a tempo parziale, con auto	13,4	86,6
persone occupate a tempo pieno, senza auto	16,4	83,6
persone occupate a tempo pieno, con auto	8,8	91,2
persone casalinghe, senza auto	26,7	73,3
persone casalinghe, con auto	24,3	75,7
persone pensionate, senza auto	40,9	59,1
persone pensionate, con auto	26,9	73,1
Situazione professionale attuale		
occupato a tempo pieno	11,1	88,9
occupato a tempo parziale	13,6	86,4
al momento non occupato	41,6	58,4
casalingo	24,9	75,1
pensionato	37,0	63,0
studente, apprendista	14,3	85,7

(continua)

Tabella C1: Persone che non si spostano (in %) *(continuazione)*

	Non si spostano	Si spostano
Disponibilità dell'autovettura		
nessuna	23,8	76,2
piena	12,1	87,9
parziale	17,2	82,8
Giorni della settimana		
da lunedì a venerdì	15,9	84,1
sabato	18,9	81,1
domenica	25,6	74,4
da lunedì a domenica	17,6	82,4
Totale	17,6	82,4
Regione linguistica		
tedesca e romancia	16,6	83,4
francese	20,0	80,0
italiana	22,5	77,5
Dimensioni delle località		
– 1.000 ab.	24,6	75,4
1.001 – 5.000 ab.	19,9	80,1
5.001 – 20.000 ab.	15,2	84,8
20.001 – 50.000 ab.	15,4	84,6
50.001 – 100.000 ab.	15,6	84,4
100.001 – 200.000 ab.	15,4	84,6
> 200.000 ab.	14,8	85,2
Agglomerati		
centro dell'agglomerato	15,5	84,5
agglomerato senza il centro	15,3	84,7
zone esterne all'agglomerato	20,6	79,4
Tipo di zona		
Centro di grande città	15,5	84,5
Corona residenziale di grande città	14,2	85,8
Corona di grande città con attività produttiva	13,5	86,5
Centro terziario di media grandezza	18,4	81,6
Centro industriale di media grandezza	16,2	83,8
Piccolo centro industriale	18,3	81,7
Periferia industriale	20,6	79,4
Piccolo centro terziario	20,6	79,4
Centro turistico	16,8	83,2
Periferia agricola/turistica	23,5	76,5
Periferia agricola	26,3	73,7
Periferia agricola/industriale	22,6	77,4
Grandi regioni		
Ginevra	18,0	82,0
Losanna	20,9	79,1
Sion	22,9	77,1
Friburgo	19,9	80,1
Neuchatel	17,4	82,6
Biel–Bienne	20,9	79,1
Berna	17,9	82,1
Basile	12,7	87,3
Aarau/Olten	16,7	83,3
Zurigo	15,5	84,5

(continua)

Tabella C1: Persone che non si spostano (in %)*(continuazione)*

	Non si spostano	Si spostano
Winterthur/Sciaffusa	16,9	83,1
St. Gallo	17,6	82,4
Coira	18,3	81,7
Lucerna	17,6	82,4
Bellinzona	24,8	75,2
Lugano	21,2	78,8
Totale	17,6	82,4
Motivi per non spostarsi²		
Malattia	12,4	...
Nessun bisogno	31,7	...
Lavoro casalingo	22,7	...
Brutto tempo	6,9	...
Posto di lavoro a casa	12,9	...
Visite	8,0	...
Altri motivi	11,4	...
Totale	106,0	...

¹Gruppi di persone con comportamento analogo, secondo le definizioni di E. Meier²Erano possibili risposte multiple**Tabella C2-1: Numero medio di spostamenti per persona e giorno
(solo persone che si spostano)**

	Frequenza media degli spostamenti
Sesso	
donne	3,3
uomini	3,7
Gruppi di persone	
scolari fino a 13 anni	3,4
scolari da 14 – 17 anni, senza motorino	3,6
scolari da 14 – 17 anni, con motorino	3,6
scolari/studenti con 18 anni e più, senza auto	3,6
scolari/studenti con 18 anni e più, con auto	3,7
apprendisti senza auto	3,5
apprendisti con auto	3,6
persone occupate a tempo parziale, senza auto	3,4
persone occupate a tempo parziale, con auto	3,7
persone occupate a tempo pieno, senza auto	3,4
persone occupate a tempo pieno, con auto	3,8
persone casalinghe, senza auto	3,1
persone casalinghe, con auto	3,2
persone pensionate, senza auto	2,6
persone pensionate, con auto	3,0
Disponibilità dell'autovettura	
nessuna	3,7
piena	3,4
parziale	3,2
Giorni della settimana	
da lunedì a venerdì	3,6
sabato	3,5
domenica	2,9
da lunedì a domenica	3,5
Totale	3,5

Tabella C2-2: Numero medio di spostamenti per persona e giorno, media lunedì – domenica (solo persone che si spostano)

	Motivo dello spostamento					Totale
	P	E	N	T	I	
Mezzo di trasporto						
a piedi	0,23	0,22	0,03	0,27	0,01	0,76
bicicletta	0,14	0,07	0,01	0,10	0,00	0,32
ciclomotore	0,06	0,01	0,01	0,03	0,00	0,11
traffico individuale motorizzato	0,58	0,37	0,22	0,55	0,02	1,74
trasporti pubblici nell'agglomerato	0,12	0,07	0,01	0,07	0,00	0,27
trasporti pubblici a lunga distanza	0,05	0,01	0,01	0,03	0,00	0,10
bicicletta/motorino + trasporti pubblici	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02
traffico individuale motorizzato + trasporti pubblici	0,01	0,00	0,00	0,01	0,00	0,02
trasporti pubblici nell'agglomerato + trasporti pubblici a lunga distanza	0,02	0,01	0,00	0,02	0,00	0,05
mezzo di trasporto ignoto	0,03	0,02	0,02	0,03	0,00	0,10
Totale	1,26	0,78	0,31	1,11	0,03	3,49
P = spostamento pendolare	E = acquisti	N = spostamenti utilitari e professionali				
T = turismo, svago	I = motivo ignoto					

Tabella C3-1: Lunghezza e durata media degli spostamenti

	Lunghezza media in Km	Durata media in min.
Sesso		
donne	11,3	21,0
uomini	13,5	21,6
Gruppi di persone		
scolari fino a 13 anni	9,3	19,1
scolari 14 – 17 anni, senza motorino	6,7	18,3
scolari 14 – 17 anni, con motorino	8,3	18,0
scolari/studenti con 18 anni e più, senza auto	15,0	27,7
scolari/studenti con 18 anni e più, con auto	14,5	21,6
apprendisti senza auto	12,9	24,4
apprendisti con auto	12,2	21,5
persone occupate a tempo parziale, senza auto	10,7	20,5
persone occupate a tempo parziale, con auto	13,3	20,4
persone occupate a tempo pieno, senza auto	11,6	22,2
persone occupate a tempo pieno, con auto	15,0	21,0
persone casalinghe, senza auto	9,8	21,4
persone casalinghe, con auto	13,0	21,1
persone pensionate, senza auto	8,8	23,9
persone pensionate, con auto	11,8	21,4
Disponibilità dell'autovettura		
nessuna	14,6	21,0
piena	13,1	22,4
parziale	9,4	21,6
Giorni della settimana		
da lunedì a venerdì	11,2	20,0
sabato	13,6	21,9
domenica	20,7	30,5
da lunedì a domenica	12,5	21,3
Totale	12,5	21,3
Mezzo di trasporto		
a piedi	1,2	16,3
bicicletta	3,1	12,1
ciclomotore	4,3	10,8
traffico individuale motorizzato	15,8	20,1
trasporti pubblici nell'agglomerato	6,3	25,0
trasporti pubblici a lunga distanza	39,4	55,4
bicicletta/motorino + trasporti pubblici	21,9	42,9
traffico individuale motorizzato + trasporti pubblici	78,6	89,8
trasporti pubblici nell'agglomerato + trasporti pubblici a lunga distanza	59,4	72,5
mezzo di trasporto ignoto	25,0	61,3
Motivo dello spostamento		
spostamento pendolare	9,0	17,6
acquisti	6,6	15,3
spostamento professionale	22,3	26,1
turismo, svago	17,9	28,5
motivo ignoto	14,8	24,9
Totale	12,5	21,3

Tabella C3-2: Media degli spostamenti, in km (media lunedì – domenica)

	Motivo dello spostamento					Totale
	P	E	N	T	I	
Mezzo di trasporto						
a piedi	1,0	0,8	3,1	1,5	1,6	1,2
bicicletta	2,2	2,4	13,4	3,9	1,6	3,1
ciclomotore	4,2	6,3	3,1	3,7	1,6	4,3
traffico individuale motorizzato	11,5	10,1	20,3	22,2	24,0	15,8
trasporti pubblici nell'agglomerato	6,7	3,8	6,8	8,3	5,5	6,3
trasporti pubblici a lunga distanza	20,4	18,0	62,3	78,5	17,0	39,4
bicicletta/motorino + trasporti pubblici	20,0	16,0	53,7	29,0	–	21,9
traffico individuale motorizzato + trasporti pubblici	42,5	35,9	138,6	129,9	34,7	78,6
trasporti pubblici nell'agglomerato + trasporti pubblici a lunga distanza	42,9	41,7	78,5	90,1	25,3	59,4
mezzo di trasporto ignoto	9,3	4,3	55,3	35,3	11,1	25,0
Totale	9,0	6,6	22,3	17,9	14,8	12,5

P = spostamento pendolare E = acquisti N = spostamenti utilitari e professionali
T = turismo, svago I = motivo ignoto

Tabella C3-6: Durata media degli spostamenti, in minuti (media lunedì – domenica)

	Motivo dello spostamento					Totale
	P	E	N	T	I	
Mezzo di trasporto						
a piedi	11,9	13,9	15,1	22,0	21,2	16,3
bicicletta	10,3	8,6	9,0	17,3	7,5	12,1
ciclomotore	11,4	9,1	9,4	11,0	6,2	10,8
traffico individuale motorizzato	16,1	14,8	24,3	26,0	26,2	20,1
trasporti pubblici nell'agglomerato	24,2	20,2	26,3	30,9	25,3	25,0
trasporti pubblici a lunga distanza	37,1	34,2	79,0	93,4	39,8	55,4
bicicletta/motorino + trasporti pubblici	39,6	40,2	66,1	56,9	–	42,9
traffico individuale motorizzato + trasporti pubblici	58,3	43,2	133,4	140,4	84,7	89,8
trasporti pubblici nell'agglomerato + trasporti pubblici a lunga distanza	56,8	54,9	113,9	99,3	53,1	72,5
mezzo di trasporto ignoto	30,0	14,6	44,2	130,6	–	61,3
Totale	17,6	15,3	26,1	28,5	24,9	21,3

P = spostamento pendolare E = acquisti N = spostamenti utilitari e professionali
T = turismo, svago I = motivo ignoto

Tabella C4-1: Distanze e tempi giornalieri di percorso, per persone che si spostano e per giorno

	Percorso giornaliero Km	Tempo di viaggio giornaliero min.
Sesso		
donne	36,2	68,9
uomini	49,7	79,9
Gruppi di persone		
scolari fino a 13 anni	31,3	64,4
scolari di 14 – 17 anni, senza motorino	24,1	65,6
scolari di 14 – 17 anni, con motorino	29,7	64,5
scolari/studenti con 18 anni e più, senza auto	53,4	99,3
scolari/studenti con 18 anni e più, con auto	53,2	79,9
apprendisti senza auto	45,4	86,1
apprendisti con auto	43,4	76,9
persone occupate a tempo parziale, senza auto	36,5	69,9
persone occupate a tempo parziale, con auto	48,9	74,3
persone occupate a tempo pieno, senza auto	38,4	76,7
persone occupate a tempo pieno, con auto	57,4	80,5
persone casalinghe, senza auto	30,8	66,4
persone casalinghe, con auto	42,2	68,3
persone pensionate, senza auto	22,9	63,0
persone pensionate, con auto	35,8	64,5
Giorni della settimana		
da lunedì a venerdì	39,8	72,0
sabato	47,4	76,4
domenica	59,7	88,0
da lunedì a domenica	43,4	74,6
Totale	43,4	74,6

Tabella D: Analisi delle abitudini dei pendolari, in rapporto al numero di spostamenti giornalieri (in %, media lunedì – venerdì)

	Numero di spostamenti pendolari al giorno				
	0	1	2	3	+ 4
Sesso					
donne	62,9	1,3	22,7	3,1	10,0
uomini	40,2	1,7	31,1	5,7	21,4
Classi d'età					
10 – 13 anni	44,0	0,8	24,0	0,6	30,6
14 – 15 anni	37,4	0,5	31,4	1,4	29,3
16 – 17 anni	36,5	1,3	29,3	2,8	30,1
18 – 24 anni	30,0	2,2	39,4	6,6	21,8
Donne 25 – 61 anni	60,3	1,6	26,2	3,6	8,2
Donne con 62 anni e più	95,8	0,3	3,3	0,1	0,4
Uomini 25 – 64 anni	30,0	2,0	36,0	7,7	24,3
Uomini con 65 anni e più	90,8	0,9	5,7	0,5	2,0
Situazione professionale attuale					
occupato a tempo pieno	28,8	2,2	37,8	7,6	23,6
occupato a tempo parziale	51,4	1,3	36,3	3,0	8,0
al momento non occupato	93,1	0,0	6,0	0,0	0,9
casalingo	97,0	0,6	1,7	0,1	0,5
pensionato	98,2	0,5	1,0	0,0	0,3
studente, apprendista	42,4	1,4	28,2	2,5	25,5
Totale	51,6	1,5	26,8	4,4	15,6
Gruppi di persone					
scolari fino a 13 anni	44,2	0,8	23,8	0,6	30,6
scolari di 14 – 17 anni, senza motorino	39,3	0,4	30,0	2,1	28,1
scolari di 14 – 17 anni, con motorino	38,8	1,1	30,0	2,1	28,6
scolari/studenti con 18 anni e più, senza auto	42,1	4,4	30,2	6,9	16,4
scolari/studenti con 18 anni e più, con auto	46,5	1,1	38,0	4,8	9,6
apprendisti senza auto	23,7	0,6	37,0	6,3	32,5
apprendisti con auto	15,8	1,3	40,2	5,6	37,1
persone occupate a tempo parziale, senza auto	52,6	1,1	35,9	2,7	7,7
persone occupate a tempo parziale, con auto	50,6	1,2	38,0	3,1	7,0
persone occupate a tempo pieno, senza auto	34,2	2,4	37,5	6,9	19,0
persone occupate a tempo pieno, con auto	26,7	2,2	38,0	8,2	24,9
persone casalinghe, senza auto	97,4	0,6	1,6	0,0	0,5
persone casalinghe, con auto	94,0	0,7	3,8	0,4	1,0
persone pensionate, senza auto	99,0	0,5	0,4	0,0	0,2
persone pensionate, con auto	96,4	0,7	2,4	0,0	0,5
Totale	51,6	1,5	26,8	4,4	15,6
Regione linguistica					
tedesca e romancia	52,2	1,5	27,1	4,6	14,7
francese	50,4	1,5	26,0	4,2	17,9
italiana	49,1	1,8	27,2	2,9	19,1
Agglomerati					
centro dell'agglomerato	50,4	1,8	28,3	5,4	14,0
agglomerato senza il centro	48,4	1,4	29,6	5,2	15,4
zone esterne all'agglomerato	54,7	1,4	24,0	3,2	16,8

(continua)

Tabella D: Analisi delle abitudini dei pendolari, in rapporto al numero di spostamenti giornalieri (in %, media lunedì – venerdì) (continuazione)

	Numero di spostamenti pendolari al giorno				
	0	1	2	3	+ 4
Tipo di zona					
Centro di grande città	49,5	1,9	29,8	6,1	12,6
Corona residenziale di grande città	50,5	0,9	32,1	6,3	10,1
Corona di grande città con attività produttiva	44,6	2,0	33,7	6,6	13,0
Centro terziario di media grandezza	49,0	1,0	25,7	3,5	20,7
Centro industriale di media grandezza	50,9	1,8	25,4	3,9	17,9
Piccolo centro industriale	53,8	1,3	24,1	3,5	17,3
Periferia industriale	56,5	2,4	22,9	3,7	14,5
Piccolo centro terziario	55,2	1,3	25,4	1,8	16,3
Centro turistico	54,8	1,4	22,5	1,9	19,4
Periferia agricola/turistica	61,7	2,2	16,7	2,1	17,3
Periferia agricola	61,2	0,4	20,6	2,1	15,8
Periferia agricola/industriale	53,1	1,1	26,4	3,9	15,5
Totale	51,6	1,5	26,8	4,4	15,6
Grandi regioni					
Ginevra	42,9	1,6	32,2	6,3	17,0
Losanna	53,4	1,7	25,5	3,9	15,5
Sion	51,8	0,6	24,3	2,2	21,1
Friburgo	44,3	1,1	30,6	3,2	20,9
Neuchatel	58,9	1,8	18,4	2,1	18,9
Biel-Bienne	55,1	1,5	22,7	3,4	17,3
Berna	54,7	1,1	25,8	4,8	13,6
Basilea	53,3	1,3	28,4	5,8	11,2
Aarau/Olten	49,8	0,9	23,1	3,0	23,2
Zurigo	50,1	1,7	31,0	6,1	11,2
Winterthur/Sciaffusa	52,9	1,7	26,9	4,4	14,0
S.Gallo	54,3	2,6	21,7	3,8	17,6
Coira	55,3	2,7	19,3	2,3	20,4
Lucerna	51,2	1,0	26,7	2,7	18,4
Bellinzona	50,3	2,2	28,3	1,8	17,5
Lugano	48,6	1,2	26,9	3,6	19,7
Dimensioni delle località					
– 1.000 ab.	57,9	1,8	23,2	2,5	14,6
1.001 – 5.000 ab.	53,0	1,3	25,1	3,8	16,8
5.001 – 20.000 ab.	49,5	1,4	28,7	4,5	15,9
20.001 – 50.000 ab.	48,2	1,3	26,8	4,2	19,5
50.001 – 100.000 ab.	52,9	2,6	23,9	5,0	15,6
100.001 – 200.000 ab.	49,6	1,8	28,8	6,0	13,8
> 200.000 ab.	52,7	2,4	30,9	7,9	6,1
Totale	51,6	1,5	26,8	4,4	15,6
Mezzo di trasporto					
a piedi	–	3,1	52,7	3,2	41,1
bicicletta	–	2,1	45,8	5,3	46,8
ciclomotore	–	1,4	49,1	2,6	46,8

(continua)

Tabella D: Analisi delle abitudini dei pendolari, in rapporto al numero di spostamenti giornalieri (in %, media lunedì – venerdì) *(continuazione)*

	Numero di spostamenti pendolari al giorno				
	0	1	2	3	+ 4
traffico individuale motorizzato	-	3,5	53,5	10,4	32,6
trasporti pubblici nell'agglomerato	-	2,2	62,9	10,8	24,2
trasporti pubblici a lunga distanza	-	3,7	61,8	14,8	19,7
bicicletta/motorino + trasporti pubblici	-	3,6	67,7	15,0	13,7
traffico individuale motorizzato + trasporti pubblici	-	3,9	75,1	14,3	6,7
trasporti pubblici nell'agglomerato + trasporti pubblici a lunga distanza	-	4,2	76,8	13,3	8,3
mezzo di trasporto ignoto	-	5,3	57,8	8,3	28,6
Distanza abitazione – posto di lavoro					
0 – 2 km	-	1,6	47,6	6,2	44,5
2 – 5 km	-	2,0	48,3	8,1	41,6
5 – 10 km	-	2,3	56,9	9,0	31,8
più di 10 km	-	3,0	72,9	13,8	10,3
Pendolari interni	-	2,0	49,6	7,2	41,2
Pendolari esterni	-	2,2	60,1	11,2	26,5
Totale	-	2,1	55,2	9,4	33,3

Tabella E: Grado di occupazione media delle autovetture per motivo di viaggio (persone/auto)

Motivo degli spostamenti	Occupazione media	
	Lunedì – Venerdì	Sabato – Domenica
spostamenti pendolari	1,24	1,26
spostamenti per acquisti	1,68	1,88
spostamenti utilitari e professionali	1,34	1,47
spostamenti nel tempo libero	1,84	2,12
Totale	1,45	1,81

Documenti statistici

- 1. I doppi redditi in Ticino**
1981, 72 pagine, Frs. 10.-- (esaurito)
- 2. La popolazione residente nei comuni ticinesi**
1981, 113 pagine, Frs. 10.-- (esaurito)
- 3. I frontalieri nei comuni ticinesi**
1982, 143 pagine, Frs. 10.--
- 4. Censimento della popolazione 1980, primi dati strutturali**
205 pagine, Frs. 10.--
- 5. ESPOP-Ticino 1980-1983**
1985, 196 pagine, Frs. 15.--
- 6. ESPOP-Ticino 1984**
1986, 165 pagine, Frs. 10.--
- 7. ESPOP-Ticino 1985**
1987, 191 pagine, Frs. 10.--
- 8. Statistiche economiche 1985**
1986, 90 pagine, Frs. 10.--
- 9. Statistiche economiche 1986**
1987, 103 pagine, Frs. 10.--
- 10. Demografia ticinese 1986**
1987, 173 pagine, Frs. 10.--
- 11. Statistiche economiche 1987**
1987, 103 pagine, Frs. 10.--
- 12. Statistiche economiche 1988**
1988, 101 pagine, Frs. 10.--
- 13. Demografia ticinese 1987**
1989, 157 pagine, Frs. 10.--
- 14. Trasporti collettivi nel 1986/87**
1989, 73 pagine, Frs. 10.--
- 15. Censimento dei trasporti collettivi nel 1987/88**
1989, 79 pagine, Frs. 10.--
- 16. Tariffe dei trasporti collettivi**
1989, 62 pagine, Frs. 10.--
- 17. Statistiche economiche 1989**
1990, 142 pagine, Frs. 10.--
- 18. Censimento viticolo 1988**
1989, 123 pagine, Frs. 10.--
- 19. Statistiche economiche 1990**
1990, 140 pagine, Frs. 10.--

- 20. Trasporti collettivi nel 1988/89**
1990, 85 pagine, Frs. 15.--
- 21. Demografia ticinese 1989**
1991, 148 pagine, Frs. 15.--
- 22. Il frontallierato nel 1990**
1991, 165 pagine, Frs. 15.--
- 23. Mercato immobiliare 1990**
1991, 130 pagine, Frs. 15.--
- 24. Elezioni cantonali 1991**
1991, 273 pag., Frs. 20.--
- 25. Trasporti collettivi nel 1989/90**
1992, ca. 85 pagine, Frs. 15.--
- 26. Censimento raccolta rifiuti 1990**
1992, ca. 200 pagine, Frs. 20.--
- 27. Il frontallierato nel 1991**
1992, ca. 165 pagine, Frs. 15.--
- 28. Microcensimento dei trasporti 1989**
1992, ca. 150 pagine, Frs. 15.--
- 29. Demografia ticinese 1990**
1992, ca. 150 pagine, Frs. 15.--

Aspetti statistici

- 1. Comportamento linguistico e riuscita scolastica dei giovani ticinesi**
1979, 54 pagine, Frs. 5.-- (esaurito)
- 2. Giovani e religione nel Cantone Ticino**
1984, 100 pagine, Frs. 5.--
- 3. Analisi ecologica del comportamento elettorale nel Cantone Ticino**
1986, 185 pagine, Frs. 10.--
- 4. Analisi del voto del 5 aprile 1987**
1988, 118 pagine, Frs. 10.--
- 5. Le famiglie monoparentali**
1989, 137 pagine, Frs. 15.--
- 6. Doppi redditi in Ticino**
1989, 77 pagine, Frs. 10.--

Ufficio cantonale di statistica

Stabile Torretta - 6500 Bellinzona
Tel. 092/24.42.25/26 - Fax 092/24.44.25

