

MICROCENSIMENTO MOBILITÀ E TRASPORTI 2010

IL TICINO A CONFRONTO CON LE ALTRE REGIONI SVIZZERE

Matteo Borioli

Ufficio di statistica (Ustat)

Con il Microcensimento mobilità e trasporti (MCMT) si inaugura la serie di indagini tematiche del nuovo Censimento federale della popolazione (CFP). Il MCMT non è però un rilevamento inedito nel panorama statistico dell'Ufficio federale di statistica (UST), ma vanta già una lunga e consolidata tradizione. Oggi come ieri i risultati di questa inchiesta, basati su di un campione di quasi 63.000 persone a livello svizzero, ci permettono di capire come, quanto e per quali scopi la popolazione si sposta, quali e quanti sono i mezzi di trasporto a disposizione di ogni economia domestica, come pure di conoscere le opinioni in materia di politica dei trasporti della popolazione svizzera. Informazioni disponibili per il 2010 sia a livello di grande regione (e il Ticino ne è una), sia dei 50 più grandi agglomerati svizzeri (tra i quali troviamo Lugano).

È dal 1974 che in Svizzera si effettua a cadenza quinquennale il Microcensimento mobilità e trasporti. Il MCMT, grazie anche ai costanti adeguamenti, si conferma uno degli strumenti più importanti nell'ambito della politica e della pianificazione dei trasporti in Svizzera ed una fonte importantissima per le ricerche scientifiche sul tema.

I principali risultati a livello svizzero sono disponibili sul sito dell'UST¹, ma mancano specifici approfondimenti regionali, in particolare con riferimento alle grandi regioni ed alle regioni linguistiche. Con questo contributo si vuole colmare parte di questa lacuna, seppur consapevoli che non sarà possibile rendere conto in poche pagine della ricchezza informativa del MCMT.

Le possibilità di descrivere in maniera minuziosa la mobilità della popolazione grazie ai dati raccolti non mancano. Vi è però il rischio – quando si indagano realtà minoritarie – di descrivere comportamenti statisticamente poco rappresentativi a causa dell'esiguità del campione. Va quindi segnalato che alcune situazioni, che a livello nazionale possono essere degne di attenzione e di approfondimento, a livello ticinese devono purtroppo essere gestite con cautela o trascurate. Per ragioni di sintesi, questi casi non verranno qui trattati.

Quadro generale: i principali risultati

Nel 2010 il 90,0% della popolazione si muove quotidianamente all'interno del territorio svizzero. Questi spostamenti sono costituiti in media da 1,7 percorsi² al giorno, composti da più tappe che iniziano e terminano al proprio domicilio (in pratica si esce di casa 1,7 volte). Questo numero non subisce variazioni statisticamente significative nelle diverse grandi regioni svizzere. Ve ne sono però quando si esaminano questi spostamenti secondo le loro particolarità.

Le ragioni che spingono una persona a spostarsi quotidianamente nel territorio possono essere molteplici. Ci si sposta per recarsi al lavoro, a scuola, per fare acquisti, per le attività ricreative ed altro ancora. La maggior parte delle volte queste attività si susseguono, così che, per poter descrivere la mobilità, è necessario suddividere questi spostamenti in base alla distanza percorsa o alla durata.

La distanza giornaliera percorsa da una persona in Ticino, indipendentemente dal motivo o dal mezzo di trasporto, è di 29,1 km [F. 1]. Il confronto con il dato nazionale, pari a 36,7 km, denota globalmente per il Ticino degli spostamenti quotidiani di minore lunghezza.

Questa distanza è aumentata in maniera significativa nel corso degli anni sia a livello svizzero che nel nostro cantone. Questo fenomeno è

¹ <http://www.portal-stat.admin.ch/mz10/index.html>

² Nel MCMT la mobilità delle persone è stata suddivisa in tappe, spostamenti e percorsi. Più tappe costituiscono uno spostamento, più spostamenti un percorso. Il punto di partenza e di arrivo di un percorso è sempre il luogo di residenza. Ad esempio, lo spostamento per recarsi al lavoro può essere compiuto in più tappe (a piedi fino alla stazione, il viaggio in treno ed infine ancora a piedi fino all'ufficio), mentre il percorso complessivo può includere anche spostamenti (e relative tappe) per acquisti o commissioni fino al rientro a casa.

Gli intervalli di confidenza

Alcune note metodologiche sono d'obbligo affinché si possano utilizzare correttamente i dati di questo rilevamento.

Poiché i dati provengono da un'inchiesta a campione, essi non possono essere generalizzati all'intera popolazione se non introducendo un elemento che indichi il grado di precisione delle stime prodotte. Lo strumento utilizzato per rappresentare questo grado di precisione è l'intervallo di confidenza (IC), che indica i valori entro i quali è compreso (nel caso del MCMT 2010 con una probabilità del 90%) il dato reale.

La lettura di grafici e tabelle risulta quindi più difficoltosa, come pure il confronto tra sottogruppi della popolazione di riferimento, siano questi i residenti in una regione che gli appartenenti ad una determinata classe d'età.

Inoltre, se il sottogruppo che si desidera analizzare diviene troppo piccolo, anche il campione che lo rappresenta assume una consistenza numerica inadeguata a un utilizzo del dato. Di conseguenza, l'affidabilità dei dati può venir meno e si è quindi obbligati ad ignorare determinati valori (normalmente vengono sostituiti con due parentesi "()").

chiaramente visibile tra il 2005 il 2010, mentre tra il 2000 ed il 2005, a causa del sovrapporsi degli IC, non è possibile trarre delle conclusioni.

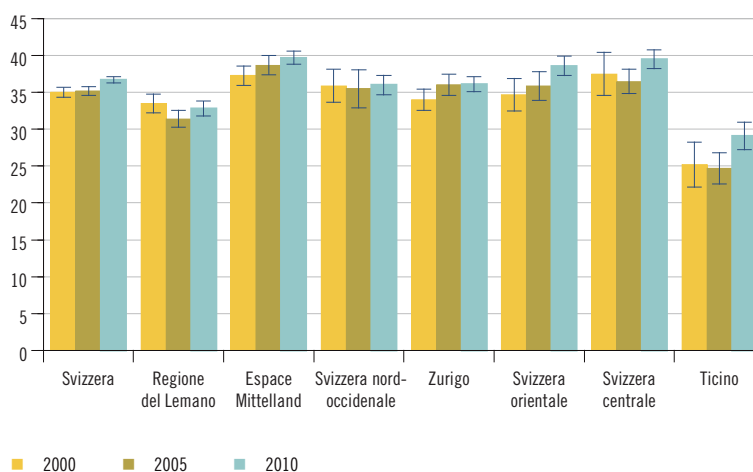
Tra le grandi regioni nelle quali quotidianamente si percorrono più chilometri per gli spostamenti, troviamo la Svizzera centrale, la Svizzera orientale e l'Espace Mittelland, con circa 38-40 km percorsi. Seguono la regione di Zurigo e la Svizzera nordoccidentale con 35-37 km. La Regione del Lemano è la sola, dopo il Ticino, a presentare dei valori inferiori a quelli medi nazionali (circa 32 km).

Queste cifre indicano le distanze percorse complessivamente per qualsiasi tipo di spostamento. Potrebbe trattarsi di una sola uscita quotidiana composta da diverse tappe o di più uscite. Vengono però considerati unicamente i movimenti che vedono concludersi la giornata con il rientro al domicilio. I viaggi con pernottamento non sono invece contemplati.

Ognuno di noi ben sa che, ogni qualvolta decide di uscire di casa per raggiungere una qualsiasi meta, è necessario mettere in conto un lasso di tempo più o meno lungo. I dati del MCMT mostrano che i ticinesi trascorrono mediamente ogni giorno per gli spostamenti 75 minuti (circa 8 minuti in meno rispetto alla media nazionale). Gli abitanti delle altre grandi regioni [F. 2] presentano dei valori superiori al dato ticinese, ma non è possibile stilare una classifica vera e propria, poiché l'estensione degli IC risulta troppo ampia [F. 3].

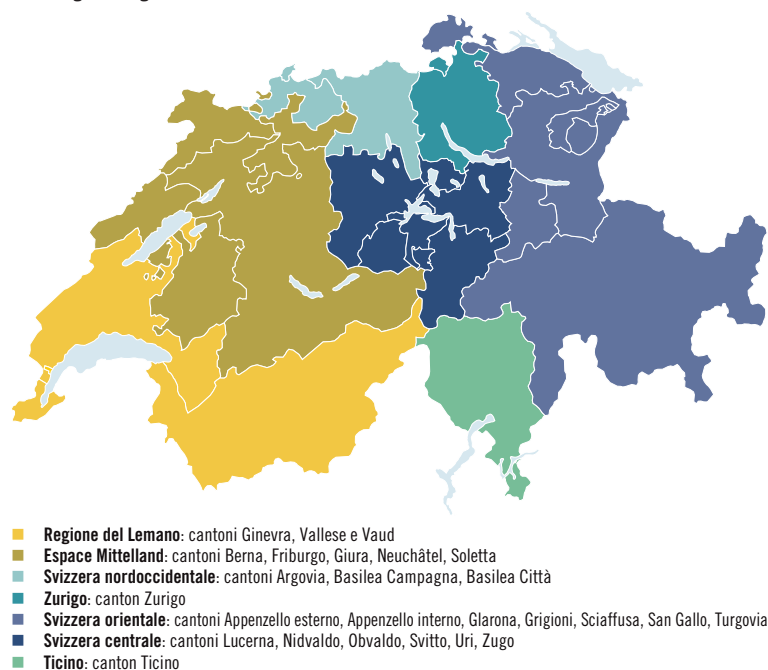
Se da una parte i ticinesi impiegano meno tempo per spostarsi in ragione del minor numero di chilometri percorsi rispetto ai propri connazionali di oltre Gottardo, nel corso degli anni sono i soli a presentare un aumento significativo dei minuti trascorsi in viaggio. Naturalmente, si tratta di pochi minuti sull'arco dell'intera giornata, ma considerando che si tratta di un dato medio, i 10 minuti in più dedicati dai ticinesi agli spostamenti misurati tra il 2000 ed il 2010 rappresentano un dato da tenere in conto, soprattutto in rapporto al dato medio svizzero, che indica invece una piccola diminuzione.

F.1
Distanze percorse negli spostamenti quotidiani (in chilometri), per grande regione, in Svizzera, dal 2000



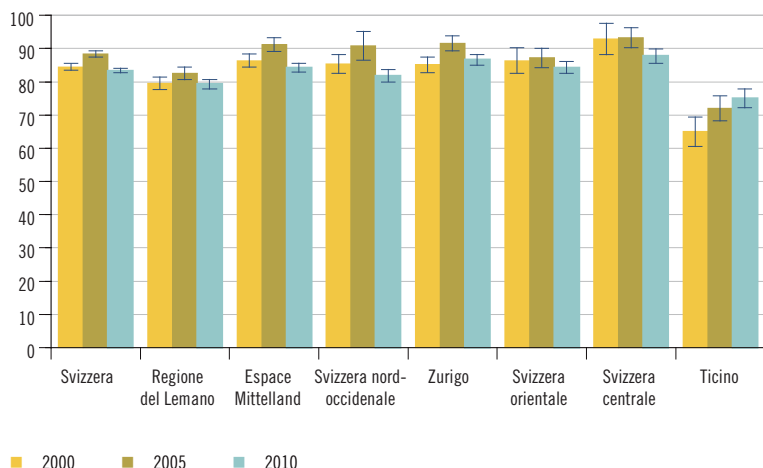
Fonte: MCMT, UST

F.2
Le sette grandi regioni svizzere



Fonte: Annuario statistico ticinese, Ustat

F.3
Tempo impiegato negli spostamenti quotidiani (in minuti), per grande regione, in Svizzera, dal 2000



Fonte: MCMT, UST



Interessante è capire quali sono le attività all'origine di questi spostamenti. Come già accennato, il MCMT ci permette di distinguere tra una discreta serie di motivi. Esporli in base ai chilometri percorsi o al tempo impiegato senza alcuna altra distinzione porterebbe però ad una lettura parziale della realtà. Infatti, chi per esempio lavora, dedica una buona parte dei propri spostamenti per giungere sul luogo di lavoro, mentre chi non è occupato avrà altre priorità. Una prima grande suddivisione è dunque d'obbligo, ed è quella che vede esaminato il comportamento degli occupati separatamente dal resto della popolazione.

Le persone attive occupate infatti percorrono in media circa 40 km al giorno, 20 in più delle persone non attive professionalmente [T. 1], una differenza osservabile (con piccoli scarti) in tutta la Svizzera. Da notare che gli attivi occupati oltre Gottardo percorrono più chilometri rispetto ai ticinesi.

T.1
Distanze percorse e tempo impiegato negli spostamenti quotidiani¹ (in chilometri e in minuti), secondo lo statuto sul mercato del lavoro, per grande regione di residenza, in Svizzera, nel 2010

		Totale		Occupati		Disocc./Pers. non attive	
		Media	+/-	Media	+/-	Media	+/-
Regione del Lemano	km	34,4	1,1	41,9	1,6	22,5	1,5
	min	80,8	1,6	88,3	2,1	68,9	2,4
Espace Mittelland	km	41,6	1,1	48,8	1,4	27,7	1,7
	min	85,7	1,5	92,6	1,9	72,5	2,6
Svizzera nord occidentale	km	37,6	1,3	44,3	1,7	24,8	2,1
	min	83,1	1,9	89,0	2,3	71,7	3,3
Zurigo	km	37,9	1,1	43,6	1,4	26,0	1,7
	min	88,3	1,7	92,7	2,0	79,3	3,1
Svizzera orientale	km	41,1	1,4	47,2	1,8	28,0	2,3
	min	85,8	2,0	89,8	2,4	77,4	3,4
Svizzera centrale	km	41,7	1,6	47,2	1,9	28,7	2,7
	min	89,5	2,5	92,8	3,0	81,6	4,6
Ticino	km	30,5	2,0	39,1	3,1	19,7	2,3
	min	76,2	3,1	85,9	4,3	63,9	4,4
Svizzera	km	38,5	0,5	45,3	0,6	25,6	0,7
	min	84,9	0,7	90,7	0,9	73,7	1,2

¹ La stima del totale dei chilometri e del tempo impiegato negli spostamenti varia leggermente quando declinata per altre variabili (qui lo statuto sul mercato del lavoro).

Fonte: MCMT, UST; elaborazione Ustat

T.2

Spostamenti quotidiani (in valori percentuali), secondo lo statuto sul mercato del lavoro e alcuni motivi, per grande regione di residenza, in Svizzera, nel 2010

	Svizzera		Regione del Lemano		Espace Mittelland		Svizzera nordoccidentale		Zurigo		Svizzera orientale		Svizzera centrale		Ticino	
	%	+/-	%	+/-	%	+/-	%	+/-	%	+/-	%	+/-	%	+/-	%	+/-
Occupati																
Lavoro	44,7	0,5	43,9	1,3	43,8	1,1	44,2	1,6	45,7	1,3	46,4	1,5	46,9	1,6	38,7	2,9
Acquisti	13,2	0,4	12,0	0,8	14,0	0,7	14,0	1,1	13,2	0,9	12,8	0,9	12,9	1,1	13,0	2,0
Tempo libero	23,8	0,5	23,1	1,1	24,4	0,9	23,3	1,3	23,3	1,1	24,7	1,2	22,3	1,2	28,3	2,6
Disoccupati/Persone non attive																
Lavoro	1,2	0,2	1,3	0,3	1,3	0,3	1,0	0,4	1,0	0,3	1,2	0,4	1,0	0,4	1,3	0,7
Acquisti	29,1	0,6	27,0	1,3	30,2	1,3	28,2	1,8	31,5	1,6	29,9	1,8	27,3	2,0	28,0	2,8
Tempo libero	42,8	0,7	42,6	1,5	41,8	1,4	44,3	2,0	40,5	1,7	45,0	2,0	45,5	2,3	41,7	3,2

Fonte MCMT, UST; elaborazione Ustat

Molto simili appaiono i risultati in termini di tempo impiegato. I ticinesi occupati sono in viaggio per circa 85 minuti al giorno, mentre i non attivi per circa un'ora. In questo caso non si notano differenze significative tra le grandi regioni in termini di durata degli spostamenti.

Come detto prima, per questa tipologia il tragitto casa-lavoro non è però l'unico motivo di spostamento. Pur rimanendo il principale motivo (circa il 39% in Ticino), sono importanti anche le uscite per il tempo libero (circa il 28%) e per gli acquisti (circa il 13%). Seguono poi altre ragioni (formazione, servizi di accompagnamento, viaggi di lavoro ecc.) che non hanno però lo stesso peso [T.2]. Gli spostamenti dovuti al lavoro sono leggermente inferiori rispetto alla media nazionale (circa il 45%), l'opposto di quanto avviene per quelli legati al tempo libero, che in Svizzera rappresentano circa il 23%.

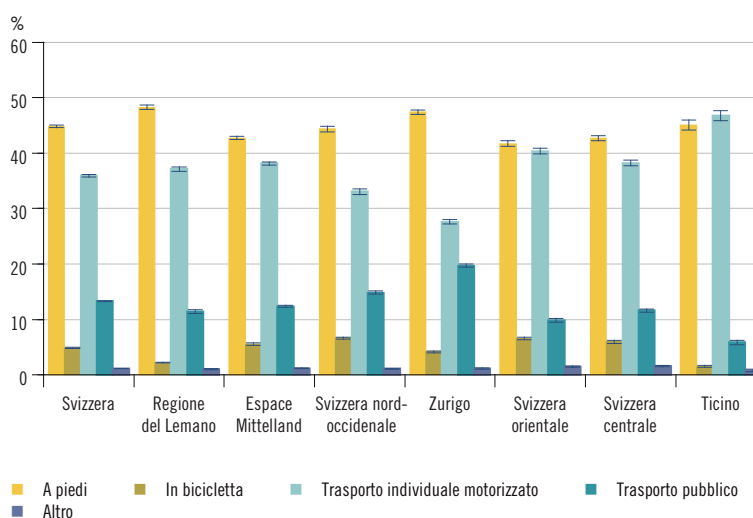
Ovviamente per la popolazione non attiva le ragioni degli spostamenti presentano una distribuzione differente. Questa categoria di popolazione si muove essenzialmente per il tempo libero (più del 40% degli spostamenti) e per fare acquisti (circa il 28%), in linea con quanto avviene mediamente in Svizzera.

Il mezzo di trasporto

La scelta del mezzo di trasporto può essere osservata da differenti punti di vista. Il MCMT esamina ad esempio le diverse tappe degli spostamenti di una persona in base a determinate caratteristiche, tra le quali vi è anche il mezzo di trasporto. Se si considerano tutte le tappe³ effettuate quotidianamente, in Ticino i mezzi di trasporto individuali motorizzati e gli spostamenti a piedi sono utilizzati, in parti uguali, nel 90% delle tappe [F.4]. I mezzi pubblici lo sono invece solo per una piccola quota, circa il 5,9%, mentre il restante 0,8% è rappresentato da altri mezzi di trasporto. Nel resto della Svizzera invece, con il 35,9% degli spostamenti, i veicoli privati sono meno importanti rispetto al nostro cantone, mentre la quota di percorsi effettuati con mezzi pubblici è più del doppio (il 13,3%).

F.4

Tappe percorse quotidianamente (in valori percentuali), secondo il mezzo di trasporto utilizzato, per grande regione, in Svizzera, nel 2010



Fonte: MCMT, UST

Il mezzo utilizzato per spostarsi può essere studiato anche attraverso il numero di chilometri percorsi quotidianamente. Ad esempio, nelle grandi regioni della Svizzera si cammina giornalmente per più di 2 km, ad eccezione però della Regione del Lemano e del Ticino, dove si cammina leggermente meno (in Ticino si percorrono mediamente 1,78 km) [F.5]. Come ci si poteva aspettare, è invece con il mezzo privato che, in ogni regione svizzera, si percorrono più chilometri (in media 24,3 km). A guidare la classifica con qualche chilometro giornaliero in più rispetto alle altre regioni la Svizzera centrale, quella orientale e l'Espace Mittelland, mentre sono gli abitanti della regione di Zurigo a percorrerne di meno (20,7 km). Le regioni restanti mostrano valori nella media nazionale.

È però nelle distanze percorse con i mezzi pubblici che si osservano gli scarti più significativi tra il Ticino e le altre grandi regioni. Nel nostro cantone si percorrono giornalmente 3,2 km, quando la media svizzera è invece di 8,6 km. La regione di Zurigo, probabilmente grazie ad una maggiore offerta, è da questo punto di vista la più virtuosa, con ben 11,7 km.

³ V. la nota 2 in prima pagina.



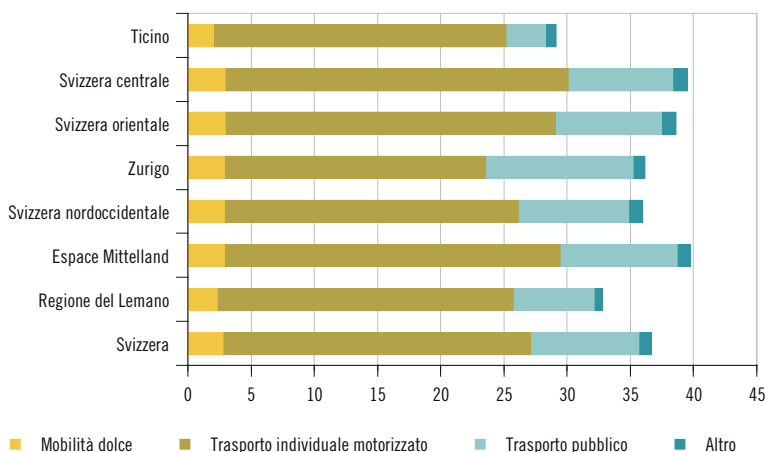
foto: JPress / Samuel Golay

La ripartizione dei mezzi di trasporto osservata invece attraverso la “lente” del tempo impiegato negli spostamenti ci restituisce un’altra immagine della realtà. Infatti, se i chilometri percorsi dai mezzi motorizzati privati coprono da soli quasi l’80% della distanza totale percorsa in media da una persona, la durata degli spostamenti sottolinea piuttosto il peso della mobilità dolce. L’andare a piedi o in bicicletta occupa infatti più di mezzora al giorno, ossia più del 40% del tempo complessivo impiegato per spostarsi [F. 6]. Si trascorrono invece in media quasi 40 minuti in automobile o in motocicletta (più della metà del tempo complessivo) e solo 5 minuti sui mezzi pubblici. Rispetto alla media svizzera i minuti passati sui mezzi pubblici in Ticino sono meno della metà.

Un rapido confronto tra chilometri percorsi e tempo impiegato ci restituisce una stima⁴ della velocità media degli spostamenti. Ovviamente la mobilità dolce è quella con la velocità inferiore, mentre tra trasporto individuale motorizzato e trasporto pubblico le differenze sono minime e sempre a favore di quest’ultimo. Considerando tutti i mezzi di trasporto le regioni più veloci risultano essere la Svizzera orientale (28,3 km/h) e l’Espace Mittelland (27,5 km/h), mentre il Ticino, con 23,3 km/h, risulta il più lento.

F. 5

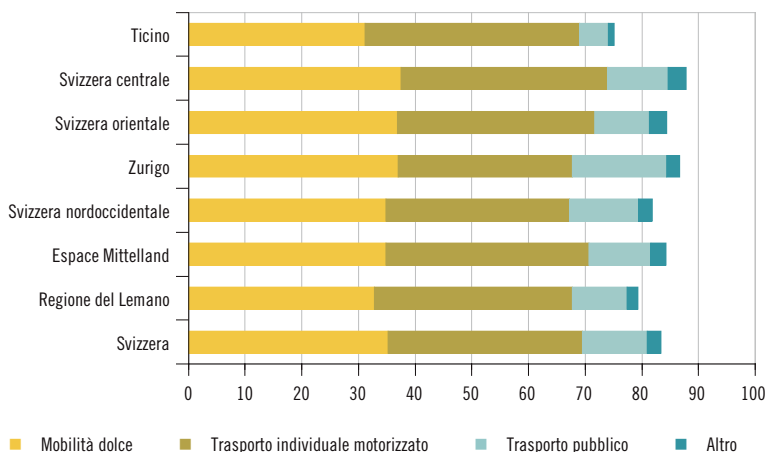
Distanze percorse negli spostamenti quotidiani (in chilometri), secondo il mezzo di trasporto utilizzato, per grande regione, in Svizzera, nel 2010



Avvertenza: per questioni grafiche non sono rappresentati gli intervalli di confidenza.
Fonte: MCMT, UST

F. 6

Tempo impiegato negli spostamenti quotidiani (in minuti), secondo il mezzo di trasporto utilizzato, per grande regione, in Svizzera, nel 2010



Avvertenza: per questioni grafiche non sono rappresentati gli intervalli di confidenza.
Fonte: MCMT, UST

La disponibilità di mezzi individuali

I dati esposti finora evidenziano una marcata preferenza della popolazione ad utilizzare i mezzi privati per spostarsi. Questo atteggiamento è deducibile anche dal grado di motorizzazione, ossia dal numero di veicoli per nucleo familiare. A livello svizzero il nostro cantone presenta la quota più alta di economie domestiche che possiedono più di un’automobile (circa il 39%, contro una media svizzera di circa il 30%) e la quota più bassa di quelle che invece non ne possiedono (il 15% contro il 20% a livello nazionale) [T. 3]. La medesima situazione la si riscontra nel numero di motociclette, con il Ticino a guidare la classifica svizzera di economie domestiche con almeno una due ruote a motore (sono il 17,5% contro una media nazionale del 12,5%).

Se da una parte le famiglie ticinesi dispongono in media di più veicoli a motore rispetto

⁴ Per calcolare la stima della velocità media degli spostamenti è stato utilizzato unicamente il valore medio presente nell’intervallo di confidenza dello spazio percorso e del tempo impiegato. La velocità così ottenuta è solo indicativa di quella che può essere in realtà.

T.3
Automobili per economia domestica (in valori percentuali), per grande regione, in Svizzera, nel 2010

	Totale	Nessuna		1		2		3 e più	
	%	%	+/-	%	+/-	%	+/-	%	+/-
Svizzera	100,0	20,8	0,3	48,7	0,4	24,8	0,3	5,7	0,2
Regione del Lemano	100,0	20,3	0,7	48,4	0,9	26,0	0,8	5,4	0,4
Espace Mittelland	100,0	19,8	0,6	49,8	0,8	24,9	0,7	5,5	0,3
Svizzera nordoccidentale	100,0	23,8	0,9	47,0	1,1	23,6	0,9	5,7	0,5
Zurigo	100,0	26,7	0,8	48,0	1,0	20,7	0,8	4,6	0,4
Svizzera orientale	100,0	16,6	0,8	50,7	1,0	25,9	0,9	6,8	0,5
Svizzera centrale	100,0	17,0	0,9	49,4	1,2	27,3	1,1	6,3	0,6
Ticino	100,0	15,7	1,4	45,1	1,9	31,4	1,7	7,9	1,0

Fonte MCMT, UST

T.4
Biciclette per economia domestica (in valori percentuali), per grande regione, in Svizzera, nel 2010

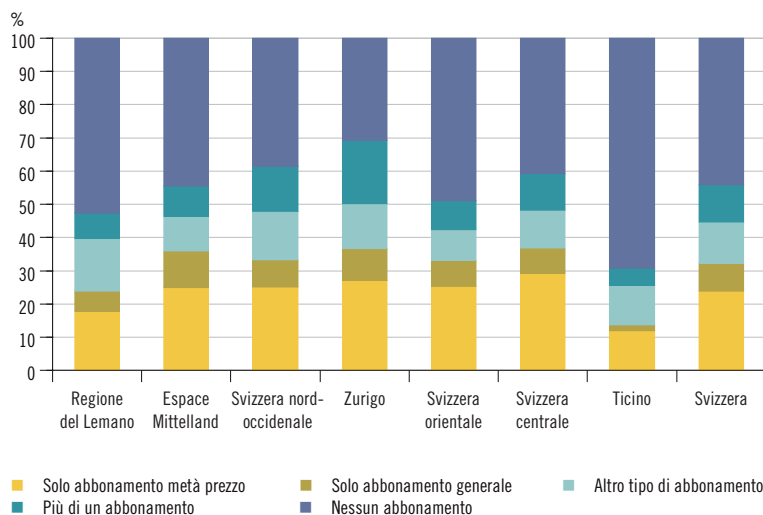
	Totale	Nessuna		1		2		3 e più	
	%	%	+/-	%	+/-	%	+/-	%	+/-
Svizzera	100,0	31,4	0,4	20,5	0,3	22,6	0,3	25,5	0,3
Regione del Lemano	100,0	43,9	0,9	19,8	0,7	18,5	0,7	17,8	0,7
Espace Mittelland	100,0	28,3	0,7	19,9	0,6	23,6	0,6	28,2	0,7
Svizzera nordoccidentale	100,0	28,0	1,0	21,3	0,9	24,8	1,0	25,8	1,0
Zurigo	100,0	30,2	0,9	22,3	0,8	22,2	0,8	25,3	0,8
Svizzera orientale	100,0	23,2	0,9	20,2	0,8	25,1	0,9	31,6	1,0
Svizzera centrale	100,0	24,4	1,0	19,7	1,0	24,1	1,0	31,8	1,1
Ticino	100,0	49,3	1,9	18,4	1,5	17,9	1,4	14,4	1,3

Fonte MCMT, UST

a quanto si trova nel resto del paese, dall'altra esse scarseggiano di biciclette. Infatti quasi la metà delle economie domestiche non dispone neanche di una bicicletta, contro un 30% circa a livello nazionale [T. 4]. La differenza di comportamento in questo specifico campo è ancora più significativa se si considera la quota di famiglie con più di una bicicletta: in diverse grandi regioni svizzere la loro quota supera ampiamente il 50%, contro il 30% circa del Ticino. Anche in questo caso si potrebbe ipotizzare che in Svizzera interna possedere una bicicletta fa parte di un costume sostenuto dal nucleo familiare, mentre in Ticino è principalmente una scelta lasciata al singolo individuo.

Di rimando, il Ticino è la regione con la più bassa quota di abbonamenti per i mezzi pubblici. Ad esempio la quota di ticinesi titolari di un abbonamento a metà prezzo è del 16,8% contro il 34,5% della media nazionale, mentre quella di coloro che hanno un abbonamento generale è solo del 2,9% contro il 9,0% a livello svizzero. Lo scarto è dunque particolarmente significativo con questo genere di titolo di trasporto, ma le differenze si attenuano allorché si considerano altri tipi di abbonamento, lasciando supporre che in Ticino gli spostamenti quotidiani con i mezzi pubblici avvengono all'interno di determinati territori che non necessitano di abbonamenti validi a livello nazionale. Ad esempio il 9,2% dei ticinesi possiede un abbonamento ad una comunità tariffale (in Svizzera la quota è del 13,3%) ed il 7,7% un altro genere di abbonamento (in questo caso la media nazionale è del 10,9%).

F.7
Abbonamenti per mezzi pubblici (in valori percentuali), secondo il tipo, per grande regione, in Svizzera, nel 2010



Fonte: MCMT, UST

Il Ticino appare chiaramente come la grande regione Svizzera con la quota più alta di persone che non possiedono un abbonamento (il 69,2%), seguito dalla Regione del Lemano e da quella della Svizzera orientale; mentre sono le regioni del centro e del nord della Svizzera a presentare le percentuali più basse. La conformazione del territorio, la pianura in opposizione alla montagna, e la conseguente possibilità di costruire una rete di trasporti pubblici più capillare sembrerebbero avere dunque un certo peso nell'uso dei mezzi pubblici [F. 7].

Il Microcensimento mobilità e trasporti 2010 (MCMT): storia e metodologia del rilevamento

L'inchiesta sulla mobilità e i trasporti del 2010 è realizzata nell'ambito del nuovo Censimento federale della popolazione (CFP) ed inaugura il ciclo delle inchieste tematiche che saranno ripetute a cadenza quinquennale. Essa è integrata nel nuovo sistema SHAPE (sistema statistico sulle economie domestiche e le persone), che ha quale obiettivo di rispondere ai bisogni nazionali e alle norme internazionali limitando al minimo indispensabile il disturbo per le persone intervistate. Grazie a un sistema sempre più integrato, molte informazioni demografiche sono già presenti nei dati di base del nCFP e non devono più essere richieste alla persona intervistata, agevolando in tal modo sia chi fornisce sia chi raccoglie le informazioni.

L'esperienza accumulata con i rilevamenti precedenti è servita quale punto di partenza per migliorare e perfezionare ulteriormente la qualità dei dati raccolti. Il metodo utilizzato per raccogliere le informazioni è quello dell'inchiesta telefonica assistita tramite computer (*Computer Assisted Telephone Interview, CATI*), lo stesso già utilizzato a partire dal 1994. A differenza però di quanto avveniva in passato, non solo è stato chiesto agli intervistati di stimare le distanze percorse, ma, grazie all'informaticizzazione dei percorsi stradali e dei trasporti pubblici, è stato possibile calcolare esattamente queste distanze (almeno per quanto riguarda i trasporti motorizzati individuali e pubblici) con un grande guadagno in qualità e precisione dell'informazione. Sempre per quanto riguarda gli spostamenti delle persone, nel 2010 è stato inoltre introdotto il concetto di percorso (o circuito), ossia quella serie di spostamenti che hanno origine e fine nel proprio domicilio (ad esempio il circuito "casa -> lavoro -> acquisti -> casa"), essenziale per la comprensione della mobilità della popolazione.

Il questionario utilizzato per condurre le interviste del MCMT è strutturato in 5 moduli tematici. Le domande contenute nel primo di questi moduli, al quale rispondono tutte le persone intervistate, sono volte a descrivere le persone, le economie domestiche e la mobilità giornaliera. Alle domande dei 4 moduli restanti risponde invece solo una parte del campione. I moduli dedicati alle "escursioni" ai "viaggi con pernottamento" ed alla "mobilità lenta in ambito lavorativo" vengono sottoposti ognuno a 30 persone su 100. L'ultimo modulo, contenente le domande sulle opinioni in materia di politica dei trasporti, viene invece sottoposto al restante 10% del campione.

Un'altra grande differenza rispetto al passato è legata al numero di persone contattate per questa inchiesta. Dal 1974 ad oggi il loro numero è notevolmente cresciuto. A livello nazionale il campione è passato da poche migliaia di persone alle attuali 40.500. A queste vanno poi aggiunte le interviste supplementari, finanziate dai partner regionali, che hanno permesso di raggiungere le quasi 63.000 persone intervistate (di 6 anni e più) – 2.571 delle quali in Ticino – con un tasso di risposta del 66,0%. Una buona numerosità è importante, perché incide (positivamente) sulla qualità delle stime, riducendo l'ampiezza degli intervalli di confidenza. Questo è visibile soprattutto dal punto di vista delle rappresentazioni geografiche, ora utilizzabili a livello dei 50 più grandi agglomerati svizzeri. Va comunque sottolineato che per dei gruppi più ristretti di popolazione i risultati devono essere comunque interpretati con cautela.

Questi risultati sono oggi la principale fonte di informazione riguardo al comportamento della popolazione in materia di mobilità e trasporti e costituiscono il riferimento in ambito politico e pianificatorio (ad esempio per quanto riguarda il *Mobility Pricing*, le tariffe del trasporto pubblico ed i controlli dell'efficacia delle strategie della Confederazione).

Il parere della popolazione

Grazie alle domande presenti nel modulo sulle opinioni in materia di politica dei trasporti, il MCMT permette di fare un po' di luce sulle motivazioni che spingono la popolazione a determinati comportamenti.

L'analisi di questo modulo viene però affrontata suddividendo la popolazione non più per grande regione ma secondo la regione linguistica di appartenenza. Questa scelta è dettata soprattutto dal fatto che questo modulo è stato sottoposto solamente al 10% del campione: una sua ulteriore suddivisione in 7 grandi regioni avrebbe portato all'uso di campioni troppo piccoli e quindi a dei risultati con intervalli di confidenza molto ampi. Ripartendo invece le 5.239 persone intervistate in sole 4 regioni linguistiche si ottengono dei risultati più significativi.

Riagganciandoci alla questione della minore diffusione di abbonamenti ai mezzi pubblici osservata in Ticino, le risposte date dagli intervistati residenti nella regione di lingua italiana hanno evidenziato la necessità di diminuire il costo dei biglietti. Il 45,8% ritiene infatti che, per rendere più attraente il trasporto pubblico, bisogna lavorare in questa direzione (la media svizzera per questo specifico aspetto è pari al 32,2%). Questa differenza risulta ancora più significativa se si considera che solo il 28,6% dei tedescofoni⁵ ritiene necessario intervenire in questo campo. Migliorare le corrispondenze dei mezzi pubblici appare invece meno importante per gli italofoeni: solo il 4,1% ha infatti citato questa misura contro l'8,1% dei tedescofoni ed il 9,4% dei francofoni (la media svizzera è pari all'8,3%) [T. 5].

⁵ Per francofoni, italofoeni e tedescofoni si intende qui i residenti nelle rispettive regioni linguistiche.



T.5
Pareri sulle misure da attuare per rendere più attraenti i mezzi pubblici (in valori percentuali), per regione linguistica, in Svizzera, nel 2010

	Svizzera		Regione di lingua tedesca		Regione di lingua francese		Regione di lingua italiana		Regione di lingua romancia	
	%	+/-	%	+/-	%	+/-	%	+/-	%	+/-
Diminuzione dei prezzi	32,2	1,2	28,6	1,4	40,5	2,5	45,8	6,3	11,3	17,9
Aumento delle corse	27,2	1,2	24,4	1,3	34,1	2,4	33,3	5,9	46,3	28,2
Altro	20,6	1,0	21,8	1,3	17,4	1,9	19,0	4,9	0,0	...
Collegamenti più rapidi	7,2	0,7	7,5	0,8	5,9	1,2	8,2	3,5	23,0	23,8
Collegamenti diretti	7,3	0,7	7,0	0,8	8,5	1,4	6,4	3,1	0,0	...
Migliore corrispondenza	8,3	0,7	8,1	0,8	9,4	1,5	4,1	2,5	11,3	17,9

Fonte MCMT, UST

Per quanto riguarda le opinioni restanti, non vi sono differenze significative tra le regioni linguistiche, se non per quanto riguarda la frequenza delle corse. Nella regione di lingua tedesca coloro che citano questa soluzione sono significativamente meno rispetto a quanto si osserva nelle altre regioni linguistiche (il 24,4% contro un 33-34% dei francofoni ed italo-foni).

L'interesse a sud delle alpi per il trasporto pubblico emerge anche dalle indicazioni riguardanti la promozione di questo modo di spostarsi: il

44,3% della popolazione si dice infatti a favore di una tale politica. In questo caso la media svizzera è significativamente inferiore e pari al 37,6%.

Anche sul modo di finanziare tale promozione gli italo-foni si distanziano significativamente dal resto del paese. Alla domanda su di un possibile utilizzo dei soldi provenienti dalle imposte sul traffico stradale per promuovere il mezzo pubblico, gli italo-foni che si dicono d'accordo sono il 75,3% contro il 67,0% della media nazionale.

T. 6
Coinvolgimenti in imbottigliamenti del traffico (in valori percentuali), secondo il motivo dello spostamento, per regione linguistica, in Svizzera, nel 2010

	Svizzera		Regione di lingua tedesca		Regione di lingua francese		Regione di lingua italiana	
	%	+/-	%	+/-	%	+/-	%	+/-
Lavoro / formazione	100,0	...	100,0	...	100,0	...	100,0	...
Quotidianamente	6,1	0,7	4,0	0,7	9,8	1,8	20,1	5,8
Più volte a settimana	7,4	0,8	6,8	0,9	7,7	1,6	15,5	5,2
Una volta a settimana	5,3	0,7	4,9	0,8	6,4	1,5	6,0	3,4
Più volte al mese	6,1	0,7	6,1	0,9	7,0	1,5	1,6	1,8
Una volta al mese	4,1	0,6	3,9	0,7	4,9	1,3	3,1	2,5
Meno sovente	12,6	1,0	13,6	1,2	9,7	1,8	11,4	4,6
Mai	58,5	1,5	60,7	1,7	54,4	3,0	42,3	7,1
Acquisti	100,0	...	100,0	...	100,0	...	100,0	...
Quotidianamente	1,0	0,3	0,5	0,3	2,0	0,8	2,4	2,2
Più volte a settimana	2,2	0,4	0,7	0,3	5,4	1,3	9,9	4,3
Una volta a settimana	3,9	0,6	2,7	0,6	5,4	1,3	14,3	5,0
Più volte al mese	3,8	0,6	3,0	0,6	5,7	1,4	7,2	3,7
Una volta al mese	6,3	0,7	4,8	0,8	10,9	1,8	6,9	3,6
Meno sovente	16,0	1,1	16,2	1,3	14,7	2,1	19,8	5,7
Mai	66,8	1,4	72,1	1,6	55,8	2,9	39,5	7,0
Tempo libero	100,0	...	100,0	...	100,0	...	100,0	...
Quotidianamente	0,3	0,2	0,1	0,1	0,6	0,5	1,8	1,9
Più volte a settimana	1,4	0,4	1,1	0,4	2,1	0,9	3,9	2,8
Una volta a settimana	2,6	0,5	2,0	0,5	4,2	1,2	3,2	2,5
Più volte al mese	4,0	0,6	3,6	0,7	5,8	1,4	3,3	2,6
Una volta al mese	8,4	0,8	7,9	1,0	11,1	1,9	3,7	2,7
Meno sovente	26,0	1,3	26,5	1,6	24,4	2,5	25,9	6,3
Mai	57,3	1,5	58,9	1,8	51,8	3,0	58,1	7,1

Fonte MCMT, UST

Il maggiore uso che i ticinesi fanno del mezzo privato per gli spostamenti quotidiani, aspetto evidenziato più sopra, produce inevitabilmente degli effetti indesiderati. Tra i più appariscenti si possono senz'altro riportare i rallentamenti e gli imbottigliamenti che mettono a dura prova la pazienza degli automobilisti. Una delle domande sottoposte al campione del MCMT ha sondato proprio questo aspetto, chiedendo loro con quale frequenza si sono trovati bloccati nel traffico negli ultimi 12 mesi.

Il 41,6% delle persone residenti nella regione di lingua italiana hanno dichiarato di ritrovarsi almeno una volta a settimana in questa situazione durante gli spostamenti per lavoro [T. 6], quasi il doppio rispetto a quanto rilevato da francofoni (23,9%) e tedescofoni (15,8%). Gli italofoeni presentano inoltre la più alta percentuale di persone che devono quotidianamente sopportare questi disagi (il 20,1%), quando a livello nazionale è toccato solo il 6,1% della popolazione.

La situazione non migliora né negli spostamenti per gli acquisti né in quelli per il tempo libero. Benché la quota di coloro che rimangono bloccati nel traffico almeno una volta a settimana sia decisamente inferiore rispetto a quanto visto in precedenza, gli scarti con le altre regioni linguistiche rimangono importanti. Ad esempio il 26,6% degli italofoeni che si spostano per fare acquisti dichiara di avere questi problemi almeno una volta a settimana, contro il 12,8% dei francofoni e il 4,0% dei tedescofoni.

Forse è per queste circostanze che, alla domanda riguardante in quali settori del traffico stradale investire, la popolazione della regione di lingua italiana sostiene quasi sempre con maggiore convincimento interventi sulla rete stradale, siano strade principali, secondarie o autostrade.

Molto altro si potrebbe scrivere e presentare sulla mobilità della popolazione svizzera. Le tematiche affrontate sono però così vaste che in un solo contributo sarebbe impossibile renderne conto. Molti aspetti risultano poi molto tecnici e difficilmente riassumibili in poche righe, così che il loro uso rimane spesso confinato nell'am-



foto: IPress / Francesca Agosta

biente dei tecnici e degli esperti della pianificazione del traffico.

Sugeriamo però a chi fosse interessato di consultare il sito internet dell'Ufficio federale di statistica⁶ e di scorrere la pubblicazione (presentata purtroppo solo in francese o in tedesco) riguardante questa prima inchiesta tematica del nCFP 2010.

⁶ Vedi l'URL alla nota 1 in prima pagina.