



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

b a s e s

L'impatto del mutamento demografico sulla mobilità

Il comportamento nel traffico degli anziani
di oggi e di domani

Impressum**Editore**

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Autore

Davide Marconi, Sezione Dati di pianificazione ARE

Produzione

Stato maggiore dell'informazione ARE

Citazione

Ufficio federale dello sviluppo territoriale (2008). L'impatto del mutamento demografico sulla mobilità. Il comportamento nel traffico degli anziani di oggi e di domani, Berna.

Distribuzione

www.are.admin.ch

11.2008

**L'impatto del mutamento
demografico sulla mobilità**

Il comportamento nel traffico degli anziani
di oggi e di domani

Sommario

1.	Obiettivi.....	5
2.	Situazione iniziale.....	5
2.1	Giovani molto mobili, anziani mobili	6
2.2	Grado di motorizzazione in aumento tra gli anziani	6
2.3	Le persone anziane evitano le situazioni di stress	7
3.	Differenze territoriali.....	7
3.1	Quote di pensionati eterogenee nei Comuni svizzeri	7
3.2	Differenze territoriali del comportamento nel traffico.....	8
3.3	Collegamento alla rete dei trasporti pubblici	9
4.	In futuro circoleranno sempre più automobili	10
5.	La sfida per la pianificazione dei trasporti e del territorio	11
	Bibliografia.....	12

1. Obiettivi

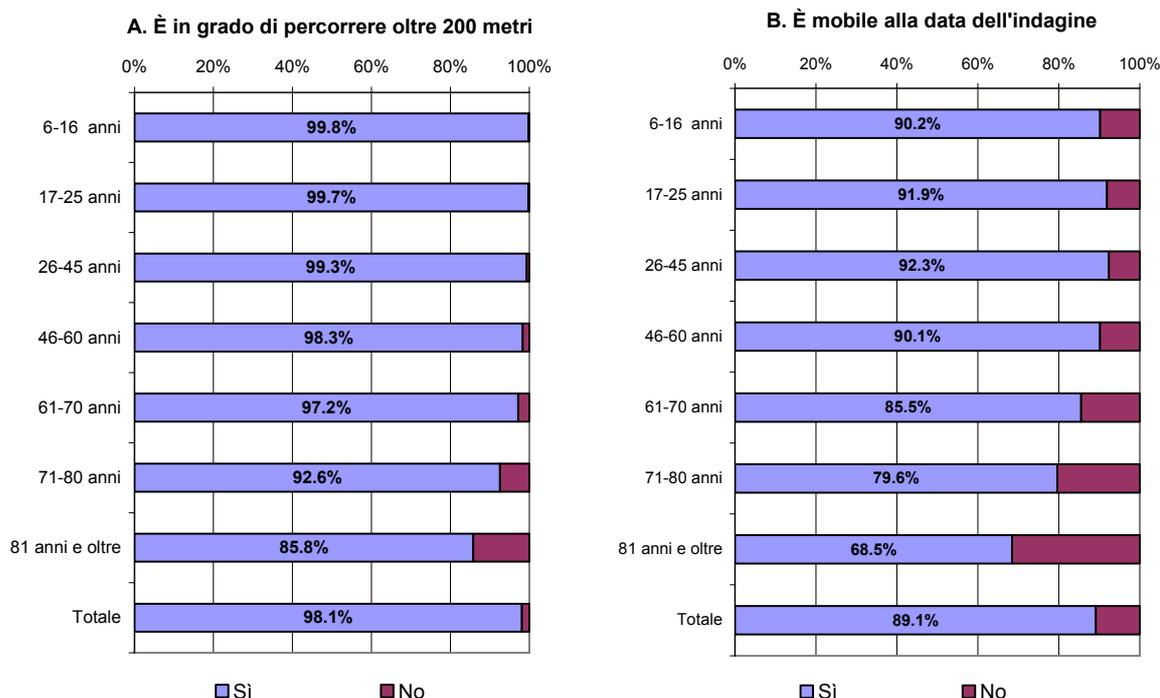
L'invecchiamento della popolazione è un fenomeno che si osserva già da diversi decenni ed è destinato ad acuirsi ulteriormente nei prossimi anni. Oltre a produrre effetti socio-demografici, questa evoluzione influisce anche sul volume di traffico e sul comportamento nel traffico della popolazione svizzera. Per la pianificazione dei trasporti e del territorio, il mutamento demografico rappresenta una sfida importante. Si tratta di riconoscere le esigenze di mobilità e il comportamento specifico nel traffico di un gruppo in costante crescita, quello dei pensionati, e di individuare soluzioni a lungo termine.

Il presente studio esamina il comportamento nel traffico attuale e futuro delle persone anziane¹ in base alle valutazioni del microcensimento sul traffico dell'Ufficio federale di statistica e dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (UFS/ARE 2007) nonché ad altre fonti. L'obiettivo è quello di illustrare le sfide che incombono sulla pianificazione del territorio e dei trasporti.

2. Situazione iniziale

Nel 2005, in Svizzera gli over 65 costituivano il 16 per cento circa della popolazione. Secondo gli scenari dell'evoluzione demografica elaborati dall'Ufficio federale di statistica, questa percentuale aumenterà fino a superare quota 24 per cento nel 2030 e quota 28 per cento nel 2050 (UFS 2006).

Figura 1: Stato di salute e grado di mobilità dei pensionati (2005)



Fonte: Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale; Microcensimento 2005 sul comportamento nel traffico
© ARE

Quello dei pensionati non è un gruppo omogeneo. Occorre distinguere tra gli anziani giovani, che godono di ottima salute e mostrano un elevato grado di mobilità, e quelli più avanti negli anni, che hanno una salute cagionevole e denotano limitazioni a livello motorio e della mobilità. Secondo il microcensimento sul comportamento nel traffico, nel 2005 solo poco meno del 3 per cento degli individui di età compresa tra i 61 e i 70 anni e il 7 per cento di quelli nella fascia 71-80 anni non era in grado di percorrere oltre 200 metri a piedi, mentre tra gli over 80 questa quota saliva al 14 per cento. La media svizzera si situava al 2 per cento (cfr. figura 1/A). Lo stato di salute incide direttamente sulla mobilità:

¹ Nel presente rapporto con il termine anziani si intendono le persone (donne e uomini) a partire dai 65 anni.

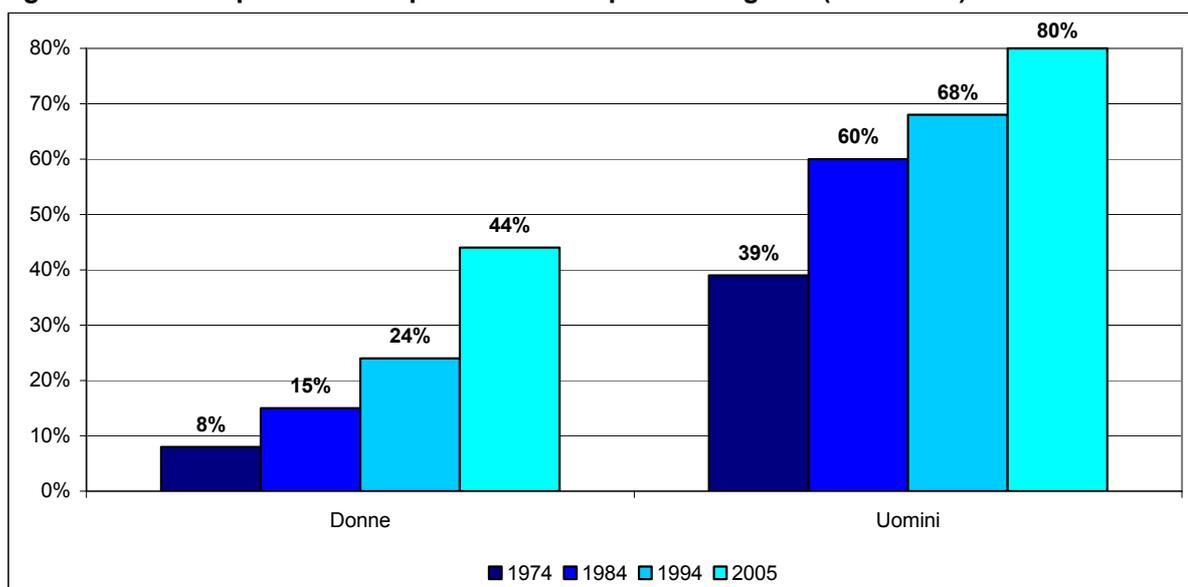
alla data dell'indagine oltre il 31 percento degli over 81 non era mobile, mentre nella fascia di età 61-70 anni questa quota si attestava al 14 percento (cfr. figura 1/B). In virtù dei previsti progressi della medicina e del conseguente allungamento della speranza di vita – nel 2007 si situava a 84 anni per le donne e 79 per gli uomini – è lecito supporre che il passaggio dalla categoria degli anziani giovani a quella dei grandi anziani si sposterà ulteriormente.

2.1 Giovani molto mobili, anziani mobili

Nel 2005, le persone residenti in Svizzera di età superiore ai 6 anni hanno percorso in media 37 chilometri al giorno sul territorio nazionale. Come evidenzia il nuovo microcensimento (UFS/ARE 2007), il comportamento nel traffico varia sensibilmente a dipendenza del gruppo di età. Nel 2005, con una distanza giornaliera percorsa di oltre 20 chilometri, i giovani fino ai 17 anni e i pensionati dai 66 anni in avanti risultavano ugualmente mobili. Tale distanza, tuttavia, non corrisponde nemmeno alla metà di quella percorsa dai giovani altamente mobili di età compresa tra i 18 e i 25 anni (53 chilometri) o dalle persone nei gruppi di età intermedi, ossia tra i 26 e i 65 anni (42 chilometri). Inoltre, con una media di 2,4 tragitti al giorno, i pensionati compiono un tragitto in meno rispetto alle generazioni più giovani. Infine, la quota di persone over 65 non mobili (21 percento) è nettamente superiore alla media svizzera dell'11 percento.

2.2 Grado di motorizzazione in aumento tra gli anziani

Figura 2: Quota di pensionati in possesso della patente di guida (1974-2005)



Fonte: Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale; Microcensimento sul comportamento nel traffico 1974-2005

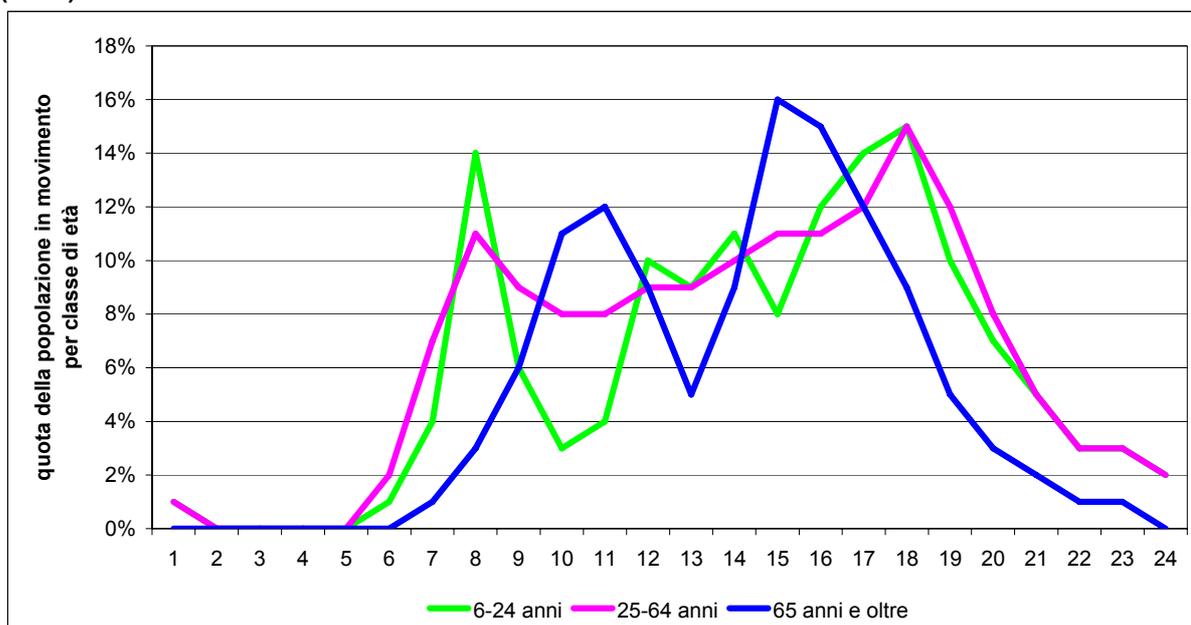
© ARE

Tuttavia, la mobilità dei pensionati è tutt'altro che irrilevante, come dimostra in particolare la tendenza in atto negli ultimi anni. Ad esempio, tra il 2000 e il 2005, le distanze giornaliere percorse dagli anziani si sono allungate, mentre la mobilità media della popolazione in generale si è stabilizzata. Questo cambiamento va ascritto non da ultimo al crescente grado di motorizzazione dei pensionati. Nel corso degli ultimi 30 anni, infatti, il numero di persone di età superiore ai 65 anni in possesso della patente di guida è pressoché triplicato, salendo dal 20 percento del 1974 al 58 percento del 2005. L'aumento risulta superiore alla media soprattutto tra le donne pensionate: dall'8 percento del 1974 al 44 percento del 2005 (cfr. figura 2). Questa evoluzione non può che andare a discapito dei trasporti pubblici. Eppure, con una quota di traffico attualmente pari al 27 percento, le donne più anziane continuano a servirsi dei mezzi pubblici con una frequenza di gran lunga superiore rispetto agli uomini della stessa fascia di età, la cui quota TP raggiunge appena il 17 percento (UFS/ARE, 2007).

2.3 Le persone anziane evitano le situazioni di stress

A differenza delle persone appartenenti ai gruppi di età più giovani, i pensionati hanno più tempo libero a disposizione e possono organizzare la propria giornata in modo più individuale. Tra l'altro, sfruttano questa libertà d'azione per evitare le ore di punta, concentrando i loro spostamenti tra le 9 e le 11 del mattino e tra le 14 e le 16 del pomeriggio (cfr. figura 3). La preferenza per queste fasce orarie dimostra che, nel limite del possibile, gli anziani tendono a evitare le situazioni di traffico stressanti. Per loro i maggiori problemi si manifestano durante le ore di punta o agli incroci stradali particolarmente complessi dove, non a caso, si verifica il maggior numero di incidenti che vede coinvolte persone anziane. In generale, i pensionati sono consapevoli dei limiti legati all'età e nel traffico adottano un comportamento difensivo (SVI 2005).

Figura 3: Distribuzione oraria del traffico della popolazione nei giorni feriali per classe di età (2005)



Fonte: Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale; Microcensimento 2005 sul comportamento nel traffico
© ARE

3. Differenze territoriali

I risultati esposti sinora si riferiscono a valori medi calcolati per tutta la Svizzera. Il comportamento nel traffico, tuttavia, può variare sensibilmente anche in considerazione delle diverse strutture territoriali.

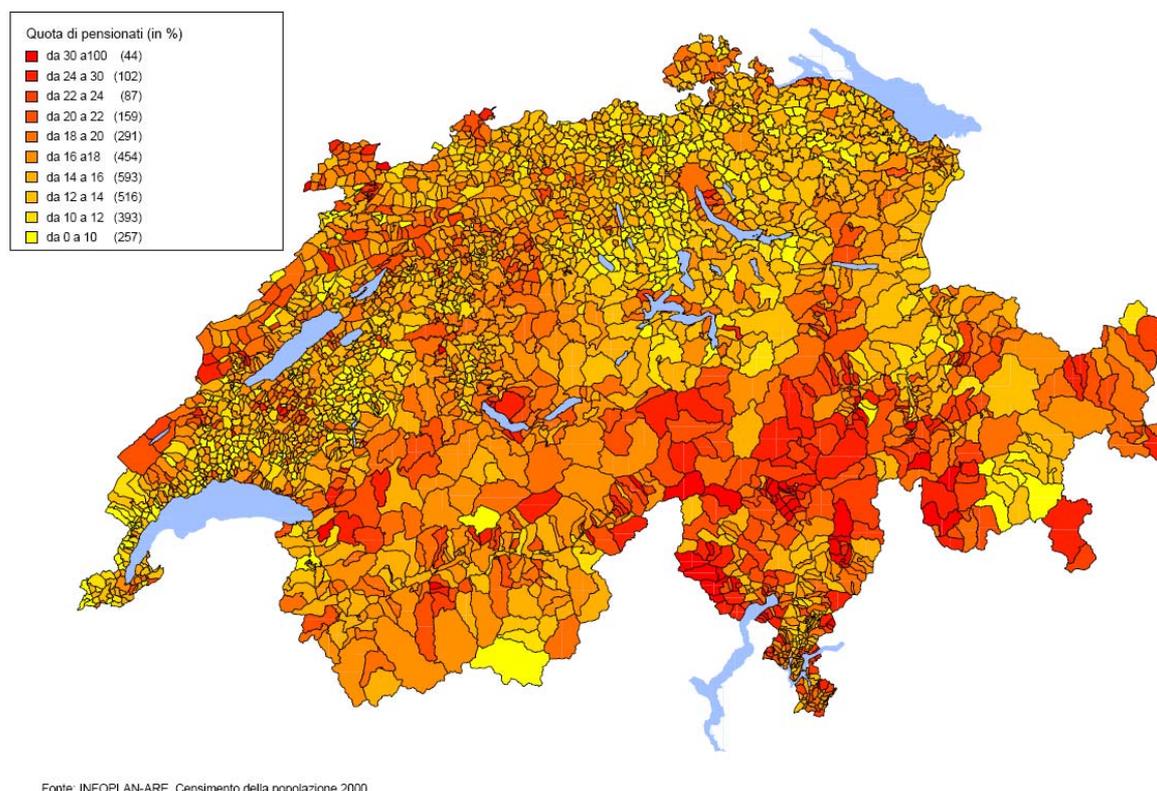
3.1 Quote di pensionati eterogenee nei Comuni svizzeri

Dal punto di vista territoriale, la quota di anziani rispetto alla popolazione è distribuita in modo discontinuo. I Comuni dell'arco alpino e del Giura, ad esempio, rilevano un tasso di pensionati nettamente superiore rispetto a quelli dell'Altopiano. Questa divergenza va imputata soprattutto all'emigrazione di giovani lavoratori dalle valli nel corso del XX secolo.

Negli agglomerati si osservano differenze in parte anche significative tra i Comuni nucleo, con un alto tasso di popolazione anziana, e i Comuni delle cinture degli agglomerati, caratterizzati da una più bassa presenza di anziani. All'origine di questo divario, i fenomeni di suburbanizzazione e di periurbanizzazione di cui la Svizzera è stata teatro negli ultimi decenni e che hanno visto soprattutto le giovani famiglie trasferirsi dai centri verso le cinture degli agglomerati, mentre le persone più avanti negli anni sono rimaste nelle città. Nel frattempo, i membri più anziani di queste famiglie hanno a loro volta già raggiunto l'età di pensionamento. In futuro, quindi, nelle cinture degli agglomerati si assisterà a un drastico invecchiamento della popolazione.

Nella regione alpina, i centri turistici si distinguono nettamente dagli altri Comuni per il loro basso tasso di popolazione anziana. In questo caso, la differenza va verosimilmente ascritta all'elevata offerta di posti di lavoro che attira persone attive giovani. Tra le peculiarità regionali, la Goldküste sul Lago di Zurigo e i Comuni situati attorno al Lago Maggiore spiccano per la massiccia presenza di anziani, perlopiù facoltosi, verosimilmente attirati dalla prospettiva di trascorrere la pensione in un contesto geografico privilegiato (cfr. figura 4).

Figura 4: Quota di pensionati sulla popolazione totale (2000)



3.2 Differenze territoriali del comportamento nel traffico

Le aree rurali si differenziano da quelle urbane per l'approvvigionamento relativamente scarso di servizi e la conseguente pessima accessibilità. A questi svantaggi si aggiunge la difficoltà a raggiungere i centri più vicini con i trasporti pubblici. L'accessibilità in auto è per contro abbastanza buona (ARE 2008).

Le diverse condizioni quadro regionali incidono sul comportamento nel traffico dei pensionati (cfr. tabella 1). Il grado di mobilità più elevato è detenuto dagli anziani delle città nucleo. Più ci si allontana dai centri, maggiore è la probabilità di rimanere a casa. Di conseguenza, mentre nelle aree rurali periferiche tre persone su dieci non si spostano da casa, nelle città nucleo questo valore non raggiunge nemmeno le due unità. Anche per quanto riguarda le distanze giornaliere percorse e il numero di tragitti compiuti si rileva uno scenario pressoché identico: solo 16 chilometri scarsi e 2,15 tragitti al giorno nei Comuni rurali periferici contro 23 chilometri e 2,53 tragitti nelle città. In merito alla quota di anziani in possesso della patente di guida, le aree rurali periferiche e le città nucleo mostrano valori analoghi (attorno al 54 per cento), mentre nei restanti Comuni dell'agglomerato e delle aree rurali periurbane questa percentuale sale rispettivamente al 67 e al 64 per cento. Tale differenza potrebbe essere ascritta alla maggiore quota di pensionati giovani (dai 65 ai 74 anni) provvisti di patente di guida nelle aree suburbane e periurbane. Riguardo al possesso dell'abbonamento generale (AG), gli anziani delle città nucleo sono in netto vantaggio rispetto a quelli di tutti gli altri tipi di territorio: per tre abbonamenti generali nelle città se ne registra uno solo nelle zone rurali (cfr. tabella 1).

Tabella 1: Indicatori relativi al traffico degli anziani per tipo di territorio (2005)

	Città-nucleo	Comuni dell'agglomerato restanti	Spazio rurale periurbano	Spazio rurale periferico	Media svizzera
Grado di mobilità (in %)	82.5%	79.9%	75.2%	72.7%	79.6%
Con la licenza di condurre	54.4%	66.7%	63.9%	53.9%	61.7%
Con un abbonamento generale	11.3%	6.9%	4.1%	3.9%	7.6%
Numero medio di tragitti (sul territorio nazionale)	2.53	2.46	2.20	2.15	2.43
Distanza giornaliera media in km (sul terr. naz.)	22.59	22.10	20.25	15.85	21.63
Durata di spostamento media in min. (sul terr. naz.)	85.89	76.14	70.99	75.09	78.35
Distanza giornaliera per mezzo di trasporto (ripartizione modale)					
<i>Traffico lento</i>	12.4%	10.8%	11.0%	16.8%	11.5%
<i>Traffico motorizzato privato</i>	51.0%	67.4%	69.4%	70.8%	62.2%
<i>Trasporti pubblici</i>	32.6%	16.9%	18.5%	6.8%	22.3%
<i>Altri mezzi di trasporto</i>	4.1%	4.9%	1.1%	5.7%	3.9%

Fonte: Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale; Microcensimento 2005 sul comportamento nel traffico

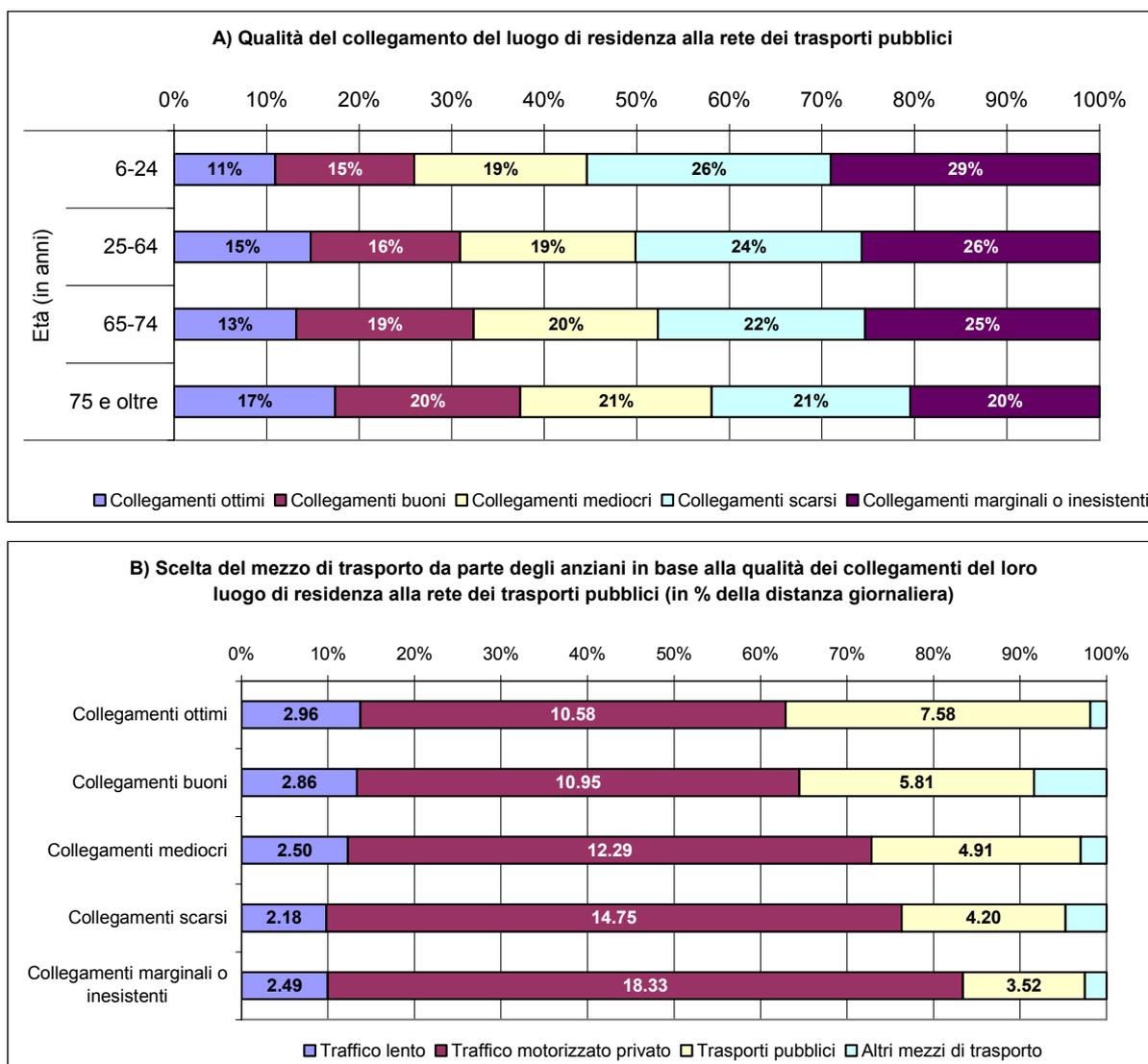
© ARE

Nella scelta del mezzo di trasporto, l'automobile è ovunque saldamente in testa. Tuttavia, le differenze tra le città nucleo e gli altri Comuni sono notevoli. Ad esempio, mentre nelle città la metà circa delle distanze giornaliere viene percorsa con mezzi di trasporto motorizzati privati, nei Comuni restanti dell'agglomerato e nelle aree rurali questo rapporto sale a due terzi e oltre. In merito alla scelta dei mezzi di trasporto pubblici si riscontra una situazione opposta: mentre gli anziani delle città coprono un terzo delle distanze giornaliere con mezzi pubblici, in tutti gli altri Comuni questa quota risulta sensibilmente inferiore. Riguardo all'impiego dei mezzi di trasporto pubblici i Comuni restanti dell'agglomerato e quelli rurali periurbani evidenziano valori simili (16,9 rispettivamente 18,5 per cento). Per contro, i Comuni rurali periferici, complice con ogni probabilità la scarsa offerta di trasporti pubblici, sono nettamente ultimi in classifica con una media pari al 6,8 per cento. Nel raffronto tra tipi di territorio, la quota del traffico lento (spostamenti a piedi o in bicicletta) sulle distanze giornaliere appare abbastanza omogenea, eccetto un leggero picco rilevato nei Comuni rurali periferici (cfr. tabella 1).

3.3 Collegamento alla rete dei trasporti pubblici

Dopo aver esaminato il comportamento nel traffico in base alla posizione geografica dei Comuni di residenza, lo studio ha puntato la lente sulla qualità dei collegamenti dei luoghi di residenza alla rete dei trasporti pubblici e sui relativi effetti a livello di comportamento nel traffico. L'obiettivo era verificare la fondatezza della tesi ricorrente secondo cui le persone in pensione si stabiliscono nelle aree ben collegate con i mezzi di trasporto pubblici.

Le valutazioni del microcensimento 2005 sul comportamento nel traffico mostrano che, rispetto ai giovani, gli anziani risiedono maggiormente nelle vicinanze di una fermata ben integrata nella rete dei trasporti pubblici. Occorre comunque distinguere tra anziani giovani, che tendono a stabilirsi in aree con un grado di allacciamento simile a quello osservato per la popolazione attiva, e grandi anziani, che preferiscono abitare nelle immediate vicinanze dei trasporti pubblici (cfr. figura 5/A). Quest'analisi, tuttavia, può spiegare solo in parte la propensione al trasloco che si riscontra nelle persone in età avanzata in Svizzera. Ancora non è chiaro, infatti, se la popolazione più anziana trasloca per poter usufruire di una migliore offerta di trasporti pubblici o se l'attuale situazione è riconducibile piuttosto al fenomeno di suburbanizzazione menzionato in precedenza. Sinora la ricerca non è stata in grado di fornire una risposta definitiva al riguardo.

Figura 5: Collegamento alla rete dei trasporti pubblici e scelta del mezzo di trasporto (2005)

Fonte: Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale; Microcensimento 2005 sul comportamento nel traffico
© ARE

La scelta del luogo di residenza influisce in misura significativa sul comportamento nel traffico dei pensionati. L'anziano decide con quale mezzo di trasporto spostarsi soprattutto sulla base della qualità dei collegamenti alla rete dei trasporti pubblici del luogo in cui abita. Se i collegamenti sono ottimi, un pensionato percorre il 35 per cento della distanza giornaliera con i mezzi pubblici. Per contro, se i collegamenti sono marginali o inesistenti, solo il 14 per cento delle prestazioni di trasporto avviene con i mezzi pubblici (cfr. figura 5/B). Per le persone anziane, quindi, una buona offerta di trasporti pubblici è fondamentale: se dispongono di un'alternativa all'automobile, la utilizzano con assiduità. Ciò è tanto più cruciale in caso di ridotte possibilità di spostamento con l'automobile, in quanto consente al pensionato di mantenere comunque un buon livello di mobilità.

4. In futuro circoleranno sempre più automobili

Entro il 2030, le prestazioni di traffico su strada e rotaia aumenteranno complessivamente di altri 15-29 punti percentuali (ARE 2006). In futuro soprattutto le persone più anziane saranno responsabili di un volume di traffico nettamente maggiore rispetto a oggi. Da una parte, perché il loro numero aumenterà sensibilmente. Dall'altra, perché rispetto ai pensionati di oggi, quelli di domani percorreranno distanze giornaliere maggiori e compiranno un numero di tragitti pro capite superiore. Il comportamento nel traffico del gruppo di popolazione più anziano, quindi, subirà un cambiamento sostanziale. Anche le premesse per la partecipazione al traffico saranno diverse da quelle odierne: stando alle previsioni,

nel 2030 la quota di pensionati in possesso della patente di guida lieviterà dall'attuale 58 per cento a oltre l'80 per cento (IVT 2004). Inoltre, una volta andati in pensione, gli odierni ultracinquantenni utilizzeranno l'automobile con maggiore frequenza rispetto agli anziani di oggi, anche perché godranno più a lungo di una buona salute. In questo caso si parla di cosiddetti effetti di coorte.

Oltre alle distanze giornaliere più lunghe e al numero maggiore di tragitti pro capite compiuti, il comportamento nel traffico dei pensionati di domani sarà contraddistinto da un massiccio incremento dei tragitti percorsi con l'automobile (fattore 3,7 tra le donne e 2,9 tra gli uomini) e da un leggero aumento di quelli effettuati con i mezzi di trasporto pubblici. Di conseguenza, nel 2030 le prestazioni di trasporto complessive dei pensionati dovrebbero aumentare di 2,6 volte per gli uomini e di 2,8 volte per le donne rispetto ai valori attuali (SVI 2005).

5. La sfida per la pianificazione dei trasporti e del territorio

Il mutamento demografico comporterà inevitabilmente nuove sfide per il sistema dei trasporti. Con ogni probabilità, il prospettato incremento della quota di anziani avverrà soprattutto nelle cinture degli agglomerati, mentre le regioni di montagna e le città nucleo, già oggi colpite da questo fenomeno, saranno confrontate con un invecchiamento della popolazione meno accentuato.

La sfida più importante per la pianificazione dei trasporti risiede nell'integrazione ottimale degli utenti più anziani nel sistema dei trasporti. In particolare, occorrerà ridurre le strutture troppo complesse nel traffico stradale per impedire un aumento delle situazioni di pericolo e degli incidenti. Per quanto riguarda i trasporti pubblici si tratterà soprattutto di renderli più attrattivi. Per gli anziani, fattori come tempi di trasbordo più lunghi, piani di offerta comprensibili, posti a sedere più numerosi, partenze e fermate più lente e meno brusche di autobus, tram ecc. rivestiranno una crescente importanza.

Vista la maggiore presenza di anziani nelle cinture degli agglomerati urbani, dove spesso non esiste un'infrastruttura adatta alle loro necessità, anche la pianificazione del territorio sarà chiamata a svolgere ulteriori compiti. Ad esempio, dovrà interrogarsi sulle condizioni da creare affinché i pensionati si trasferiscano in aree con una buona offerta di servizi e decidano di passare ai mezzi di trasporto pubblici. Per la pianificazione del territorio una cosa è sin d'ora certa: abitare nelle vicinanze di una fermata e dei servizi rappresenterà la carta vincente. Per le regioni poco o per nulla collegate alla rete dei trasporti pubblici, la sfida consisterà nell'offrire soluzioni alternative all'automobile. Oltre ai trasporti pubblici, gli anziani potrebbero continuare a beneficiare di una buona mobilità anche attraverso formule innovative come gli autobus su chiamata o i passaggi organizzati.

Bibliografia

- ARE 2006: Ufficio federale dello sviluppo territoriale (2006), Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030, Berna (disponibile solo in tedesco).
- ARE 2007: Davide Marconi e Kurt Infanger (2007), La mobilità e il mutamento demografico. Articolo pubblicato su: Ufficio federale dello sviluppo territoriale (settembre 2007), Forum Sviluppo territoriale 2/2007. Bollettino, pagg. 67-69, Berna.
- ARE 2008: Ufficio federale dello sviluppo territoriale (2008), Mobilität im ländlichen Raum. Kennzahlen zum Verkehrsverhalten im ländlichen Raum, Berna (disponibile in tedesco e francese).
- UFS 2006: Ufficio federale di statistica (2006), Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz, 2005-2050, Neuchâtel. *Aggiornato nel 2008* (disponibile in tedesco e francese).
- UFS/ARE 2007: Ufficio federale di statistica e Ufficio federale dello sviluppo territoriale (2007), Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel, Berna (disponibile in tedesco e francese).
- IVT 2004: Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme ETHZ (2004), Grundlagenbericht für die Perspektiven des Schweizer Personenverkehrs bis 2030. Prognose über Besitz und Nutzenintensität von Mobilitätswerkzeugen im Personenverkehr, Zurigo (disponibile solo in tedesco).
- SVI 2005: Büro Widmer e Institut für Psychologie der Universität Bern (2009), Mobilitätsmuster zukünftiger Rentnerinnen und Rentner: eine Herausforderung für das Verkehrssystem 2030? Frauenfeld, Berna. Mandato di ricerca SVI 2005/005 su richiesta dell'Associazione svizzera degli ingegneri del traffico (SVI) (disponibile solo in tedesco).