



## SCHEDA INFORMATIVA «MOBILITÀ PENDOLARE 2010»

Stato: 24.10.2012

**In Svizzera la mobilità pendolare per ragioni di lavoro o di formazione costituisce il principale motivo di spostamento nei giorni feriali. Considerati gli ultimi 16 anni, la popolazione residente in Svizzera effettua spostamenti sistematici più lunghi e con tempi di percorrenza più elevati. Tra il 2005 e il 2010 il traffico pendolare non ha subito sostanziali cambiamenti in relazione alla durata dei percorsi, tuttavia la distanza media giornaliera ha registrato un aumento del 14 per cento (+ 1,4 km). Le esigenze legate ai trasporti pubblici e in particolar modo alla mobilità pendolare risentono in modo determinante dell'aumento della popolazione attiva, che negli ultimi 16 anni è cresciuta del 15 per cento (Statistica delle persone occupate SPO, 1994-2010 a confronto).**

In Svizzera il sistema dei trasporti offre a occupati e studenti la possibilità di scegliere la sede di formazione o il posto di lavoro nel raggio di un territorio molto esteso. Questa evoluzione tiene conto della sempre maggiore specializzazione del mondo del lavoro e della formazione. Inoltre, le aziende possono contare su un ampio bacino di ricerca in cui selezionare gli specialisti più idonei. Da questo punto di vista, la garanzia di una buona raggiungibilità con i trasporti pubblici per lavoro e formazione è strettamente connessa alla crescita economica e alla creazione di reti. I crescenti flussi di traffico, soprattutto nelle ore di punta, spingono il sistema di trasporti ai suoi limiti di capacità.

Stando al microcensimento mobilità e trasporti 2010, la mobilità pendolare è aumentata ulteriormente. La crescita marcata del 14 per cento tra il 2005 e il 2010, fino a raggiungere una distanza giornaliera pari a quasi 11 km, è da ricondurre al notevole aumento di attrattiva derivante dal potenziamento di Ferrovia 2000 e a ottimizzazioni aziendali e infrastrutturali dei trasporti pubblici. In particolare, tra le persone occupate la quota di tappe effettuate in treno, e di conseguenza anche le distanze, sono aumentate passando dal 5,7 per cento del 2005 al 7,4 per cento del 2010. Il fatto che il risparmio di tempo di percorrenza permetta, in particolare ai pendolari, di coprire distanze maggiori costituisce una sfida particolare per la politica dei trasporti. Un'ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza rafforzerebbe infatti la tendenza al rialzo della mobilità pendolare.

Sulla base di tali discussioni, la presente scheda informativa si prefigge di mettere a disposizione le basi necessarie per la mobilità pendolare sulla base dei microcensimenti sul traffico.

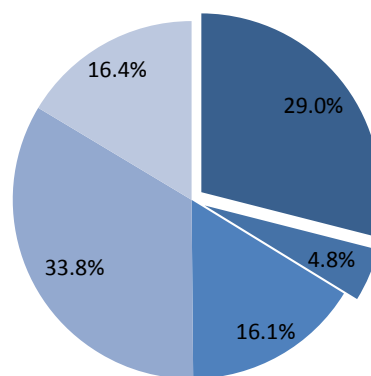
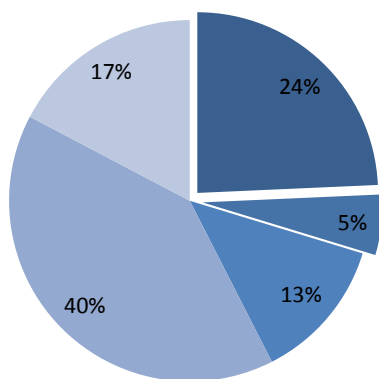
### 1) Il pendolarismo è il principale motivo di spostamento nei giorni feriali.

- In rapporto alla distanza giornaliera che nel 2010 in Svizzera la popolazione ha percorso in media in una giornata (il 100 % corrisponde a 36,7 chilometri), il traffico pendolare (formazione e lavoro) rappresenta il 29 per cento su scala settimanale. Il pendolarismo si presenta quindi come il secondo più importante motivo di spostamento, che segue le attività di tempo libero, dal lunedì alla domenica (40 %).
- Nei giorni feriali dal lunedì al venerdì la quota di traffico pendolare (formazione e lavoro) rappresenta il 39 per cento della distanza giornaliera del nostro Paese (il 100 % corrisponde a 36,7 km). Al pendolarismo si riconduce quindi la quota più significativa di traffico nei giorni feriali.

#### Distanza giornaliera (2010): dal lunedì alla domenica

#### dalle 17 alle 18

- Lavoro
- Formazione, scuola
- Acquisti
- Attività di tempo libero
- Altre (commissioni, spostamenti di accompagnamento e di servizio)



Fonte: UST/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010 / elaborazioni interne dei dati sui giorni da lunedì a venerdì (campione di 62 868 persone)

## 2) Il traffico pendolare è dominante nelle ore di punta al mattino (dalle 7 alle 8).

- Durante «l'ora di punta al mattino» tra le 7 e le 8, si svolgono circa il 7 per cento di tutti gli spostamenti di una giornata feriale in Svizzera. Il 69 per cento di questi tragitti rientra nel traffico pendolare (44 % lavoro; 25 % formazione). Il traffico pendolare si concentra in modo evidente al mattino.
- Durante «l'ora di punta alla sera» tra le 17 e le 18, si svolgono circa il 9 per cento di tutti gli spostamenti di una giornata feriale in Svizzera. Il 36 per cento di questi tragitti rientrano nel traffico pendolare (31 % lavoro; 5 % formazione).

### Quote dei tragitti (2010): dalle 7 alle 8

### dalle 17 alle 18

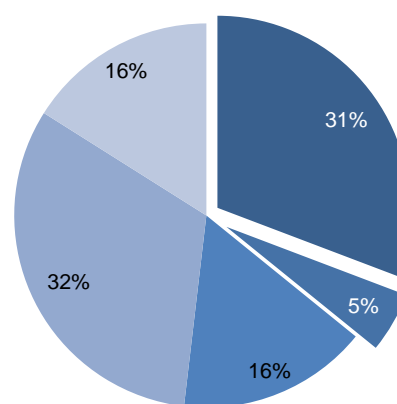
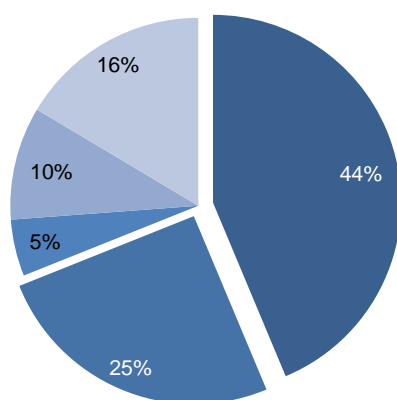
Lavoro

Formazione, scuola

Acquisti

Attività di tempo libero

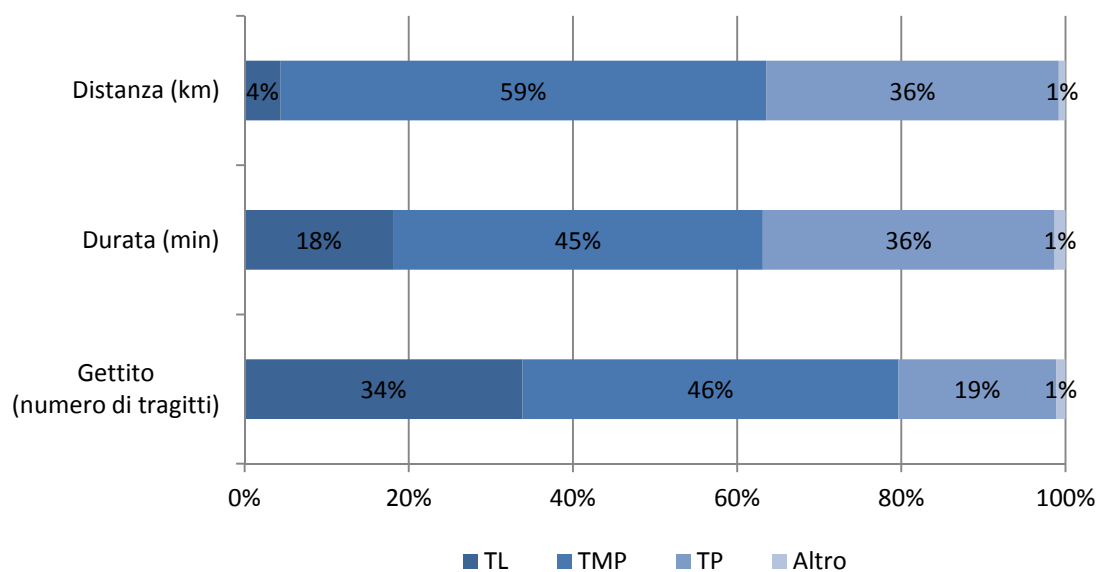
Altre (commissioni, spostamenti di accompagnamento e di servizio)



Fonte: UST/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010 / elaborazioni interne (14 375 tragitti tra le 7 e le 8, 18 381 tragitti tra le 17 e le 18)

### 3) Ripartizione modale per distanze, tempi di percorrenza e volume della mobilità pendolare secondo i principali mezzi di trasporto.

- Durante gli spostamenti per lavoro o formazione, i principali mezzi di trasporto sono il traffico motorizzato privato (TMP; 46%), mentre i mezzi di trasporto pubblico registrano appena il 19%. Il rimanente 34 per cento circa corrisponde alla quota del traffico lento.
- Se si considerano i tempi di percorrenza, un terzo è attribuibile ai trasporti pubblici (TP).
- I pendolari percorrono circa sei chilometri su dieci in automobile.



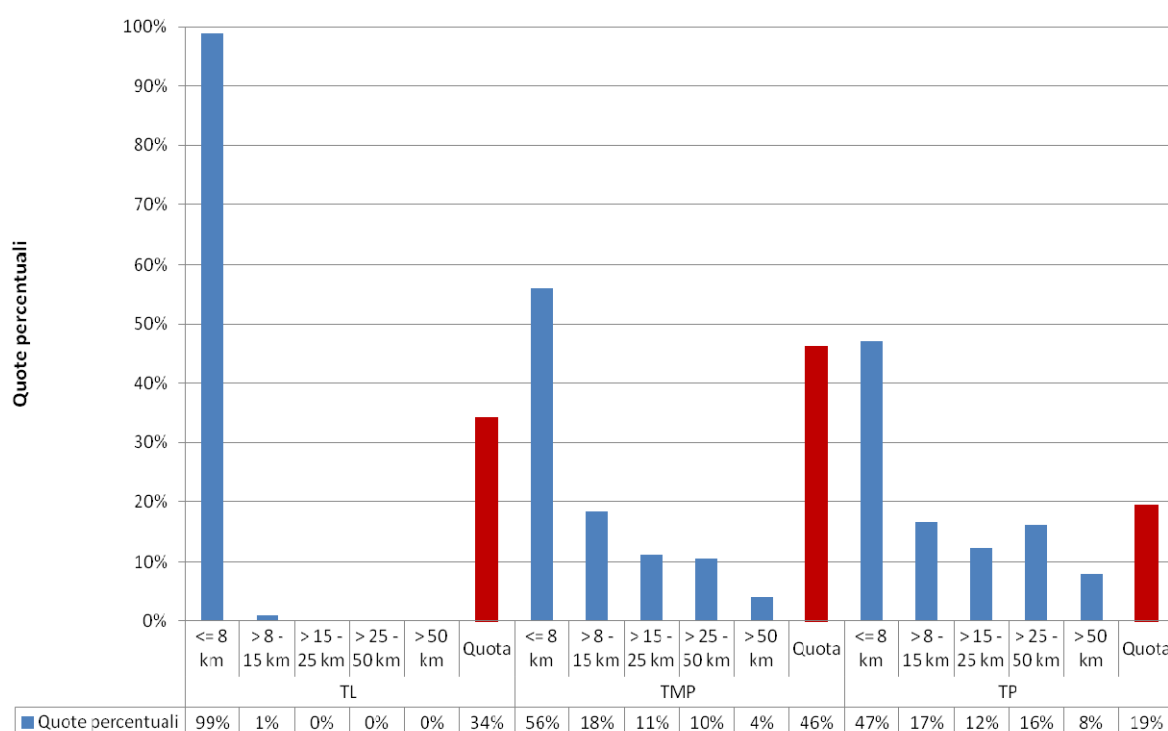
Fonte: UST/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010 / elaborazioni interne (58 440 tragitti con i principali mezzi di trasporto)

**4) Negli spostamenti per lavoro e formazione è dominante il traffico motorizzato privato. Se per lunghe distanze si ricorre maggiormente ai mezzi di trasporto pubblico, in termini assoluti il traffico motorizzato privato resta tuttavia la soluzione più frequente.**

- In termini relativi, le distanze superiori ai 25 chilometri vengono effettuate più frequentemente con i trasporti pubblici (24%) che con il TMP (14%).
- Il dato assoluto dei tragitti per lavoro e formazione effettuati con il TMP e che superano una distanza di 25 chilometri presenta un fattore di frequenza 1,6 rispetto a quelli effettuati con i trasporti pubblici (microcensimento 2010: n. = 2 809 tragitti TMP, n. = 1 805 tragitti con il trasporto pubblico).

**Tragitti per lavoro e formazione per classi distanza (2010)**

**Tragitti per lavoro e formazione per classi distanza (2010)**

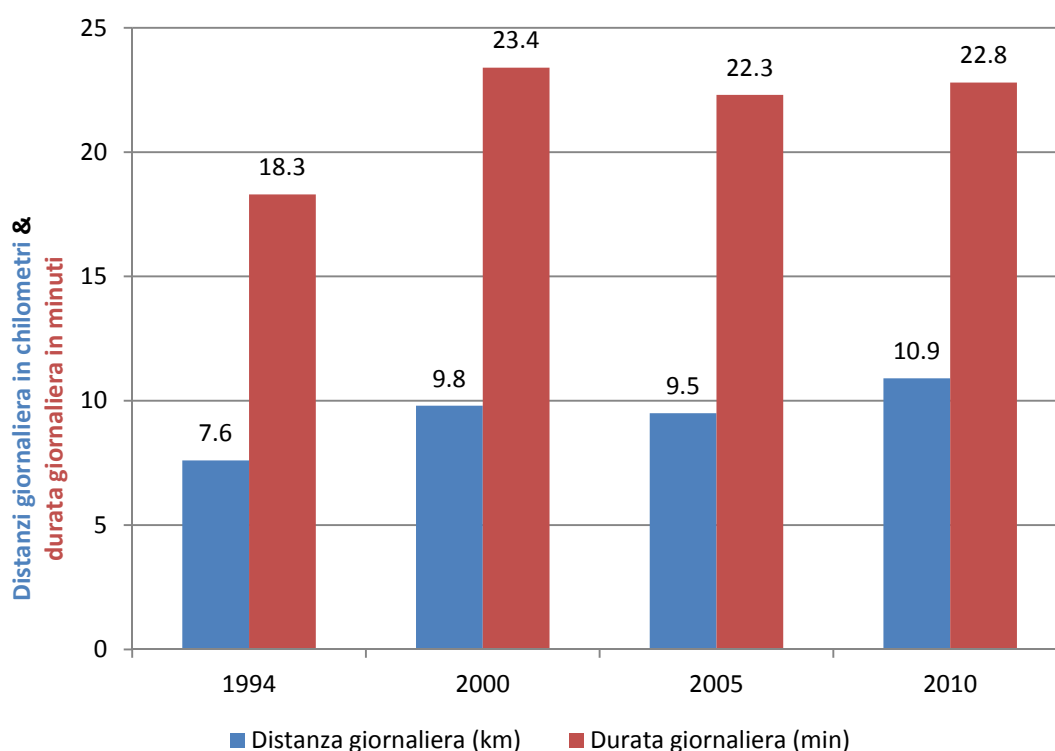


Fonte: UST/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010 / elaborazioni interne (58 440 tragitti con i principali mezzi di trasporto)

## 5) La popolazione residente in Svizzera effettua spostamenti sistematici più lunghi e con tempi di percorrenza più elevati.

- Tra il 1994 e il 2010, la distanza giornaliera media percorsa della popolazione residente per scopo di lavoro o formazione nell'ambito del traffico giornaliero medio (TGM) ha mostrato una crescita del 43 per cento. Tra il 2000 e il 2005 la distanza giornaliera è rimasta pressoché invariata, mentre nel 2010 ha nuovamente registrato una crescita marcata (14%, pari a 1,4 km).
- La durata quotidiana dei tragitti del traffico pendolare ha registrato una tendenza analoga: dal 1994 è infatti aumentata del 25 per cento, tra il 2000 e il 2005 ha subito un lieve calo, per poi tornare ad essere positiva nel 2010.

### Evoluzione negli spostamenti per lavoro e formazione

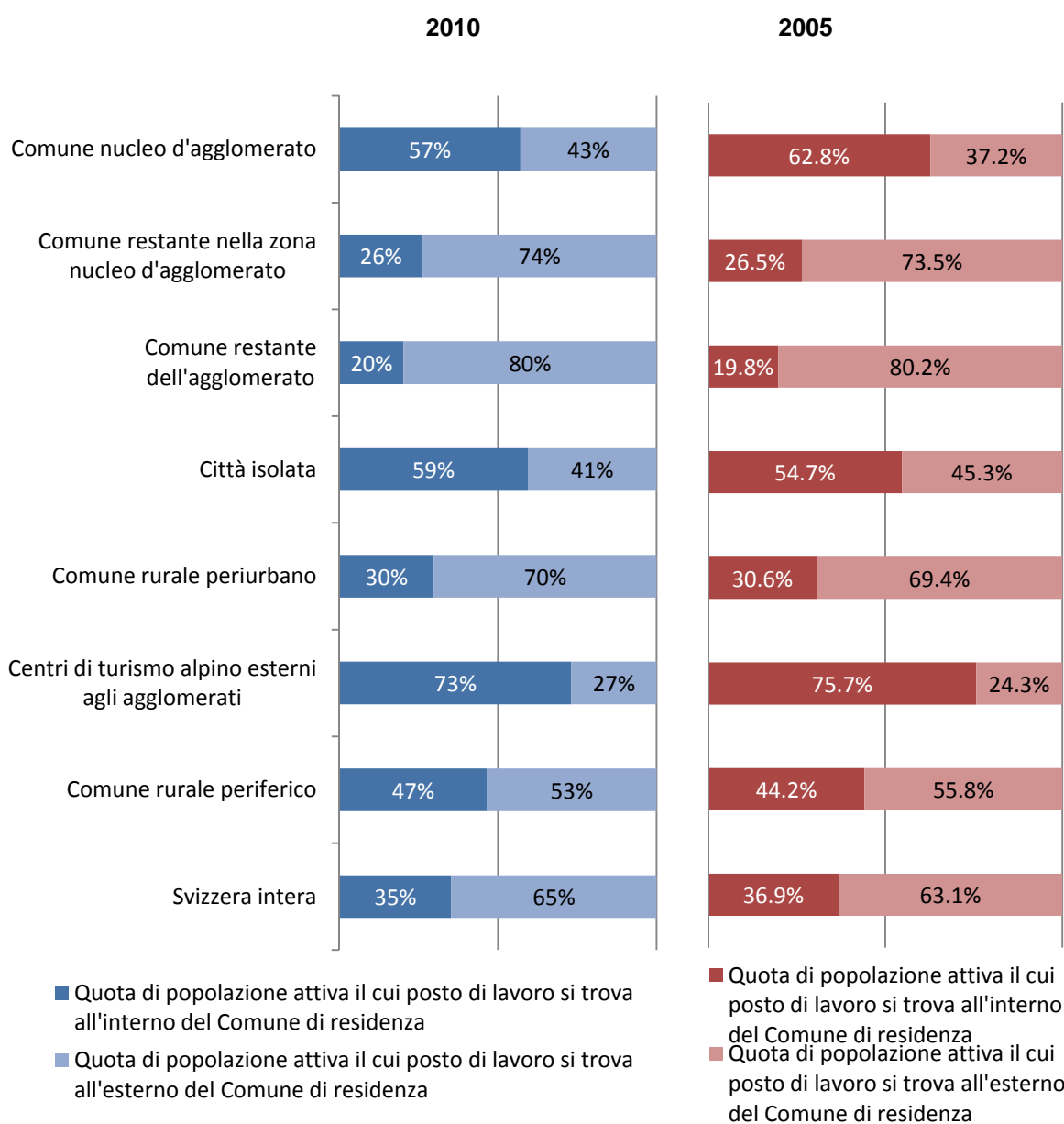


Fonte: UST/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010 (campione di 62 868 persone)

**6) Per pochi abitanti delle cinture degli agglomerati il luogo di lavoro corrisponde al Comune di residenza. Tra il 2005 e il 2010 la quota di popolazione attiva che lavora nel proprio Comune di residenza ha registrato un calo del 3 per cento.**

- Circa il 34 per cento della popolazione attiva lavora nel proprio Comune di residenza e si definisce «pendolare intracomunale»
- «I Comuni restanti dell'agglomerato» detengono le quote più elevate di popolazione la cui attività si svolge al di fuori del proprio Comune di residenza: «pendolare intercomunale».
- È degno di nota il fatto che i pendolari intercomunali nei Comuni delle cinture degli agglomerati tra il 2005 e il 2010 sono aumentati del 7 per cento.

**Luogo di lavoro e comune di residenza**



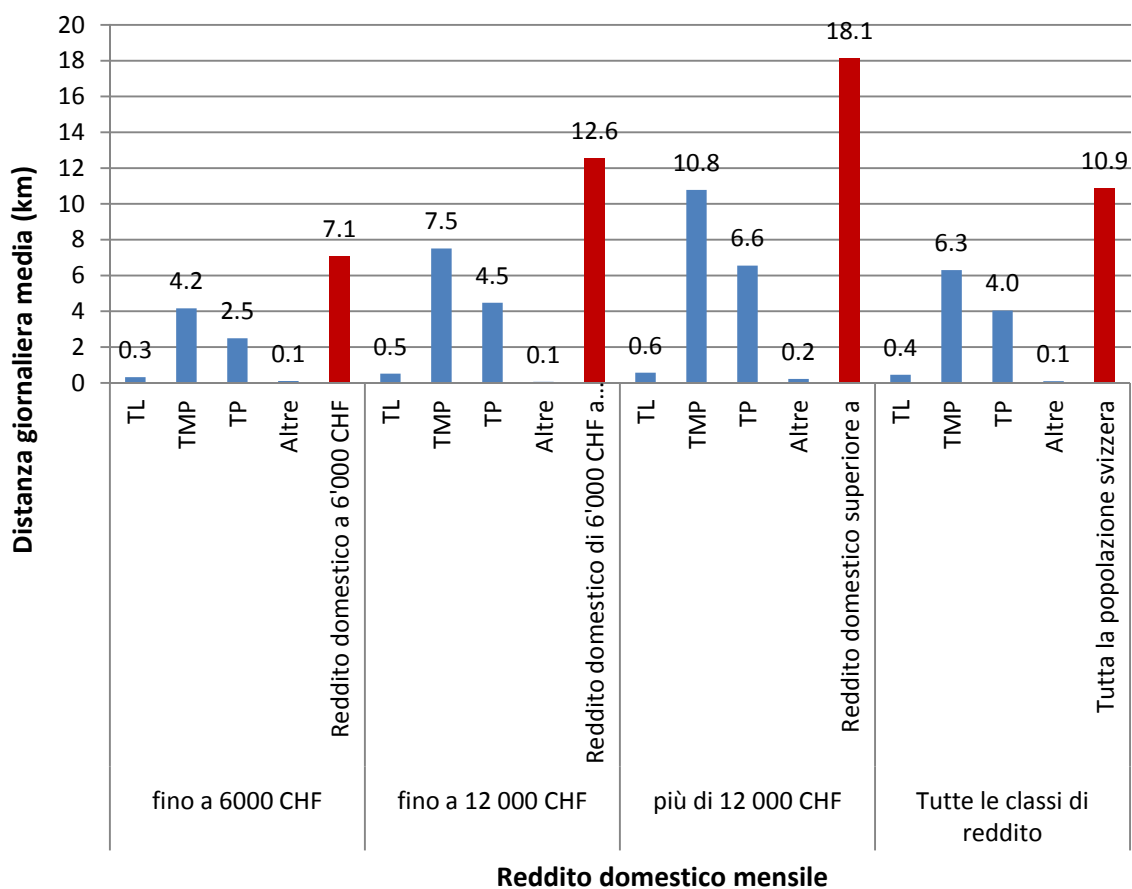
Fonte: UST/ARE, 2007, Microcensimento mobilità e trasporti 2010, elaborazioni interne (popolazione)

attiva nel 2010: 32 155 persone, nel 2005: 16 049 persone)

**7) Tanto più il reddito domestico mensile è elevato, tanto maggiore risulta la distanza giornaliera per raggiungere il luogo di lavoro e di formazione.**

- In generale si osserva una forte correlazione tra la distanza media giornaliera percorsa per raggiungere il luogo di lavoro e di formazione e il reddito domestico lordo mensile. Tanto più il reddito domestico è elevato, tanto maggiore è la distanza giornaliera media dal luogo di lavoro e di formazione.
- Se in media la popolazione residente in Svizzera in una normale giornata di traffico percorre circa 11 chilometri per raggiungere il luogo di lavoro o di formazione, le persone il cui reddito domestico lordo mensile è superiore ai 12 000 franchi percorrono una distanza media di circa 18 chilometri.
- Se si ripartisce la distanza giornaliera in base al mezzo di trasporto principale, emerge che le differenze di reddito in relazione alla distanza giornaliera media per lavoro e formazione permangono su tutti i mezzi di trasporto, in particolare sul TMP.

**Distanze giornaliere medie della popolazione residente in Svizzera per scopo di lavoro o di formazione, ripartite in base all'utilizzo dei principali mezzi di trasporto e il reddito domestico lordo medio mensile (2010)**

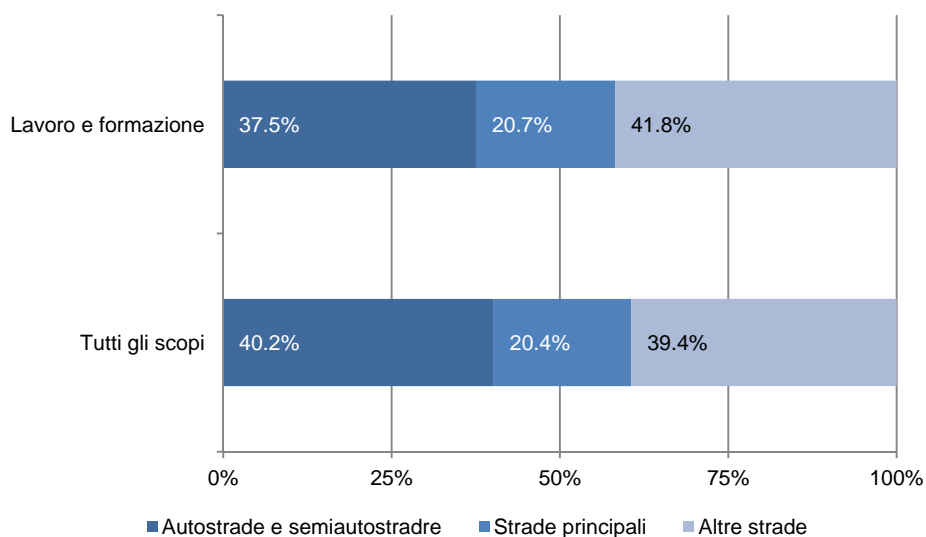


Fonte: UST/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010, elaborazioni interne (campione di 62 868 persone)



## 8) TMP: utilizzo delle strade secondo le varie categorie

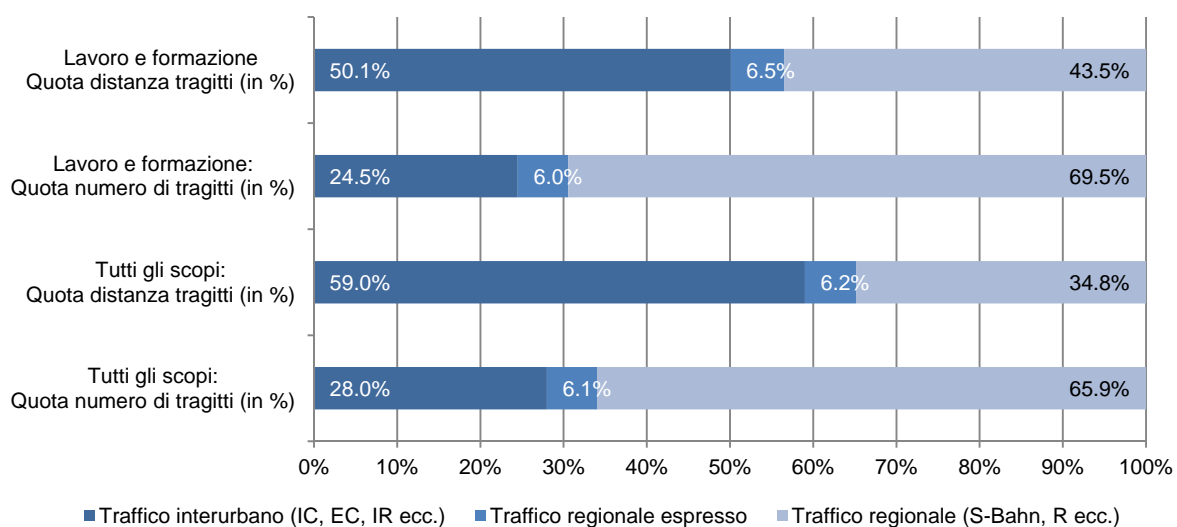
- Rispetto al traffico complessivo, si può notare che il traffico pendolare (tutti i mezzi di trasporto) ha subito un leggero spostamento dalle autostrade e semiautostrade verso le altre categorie di strade.
- Complessivamente, l'utilizzo delle strade del traffico pendolare su autostrade, semiautostrade e strade principali si attesta al 38 per cento.



Fonte: UST/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010, elaborazioni interne (93 022 tappe)

### 9) Mobilità pendolare per ragioni di lavoro o di formazione: utilizzo dei treni secondo le varie categorie di treni

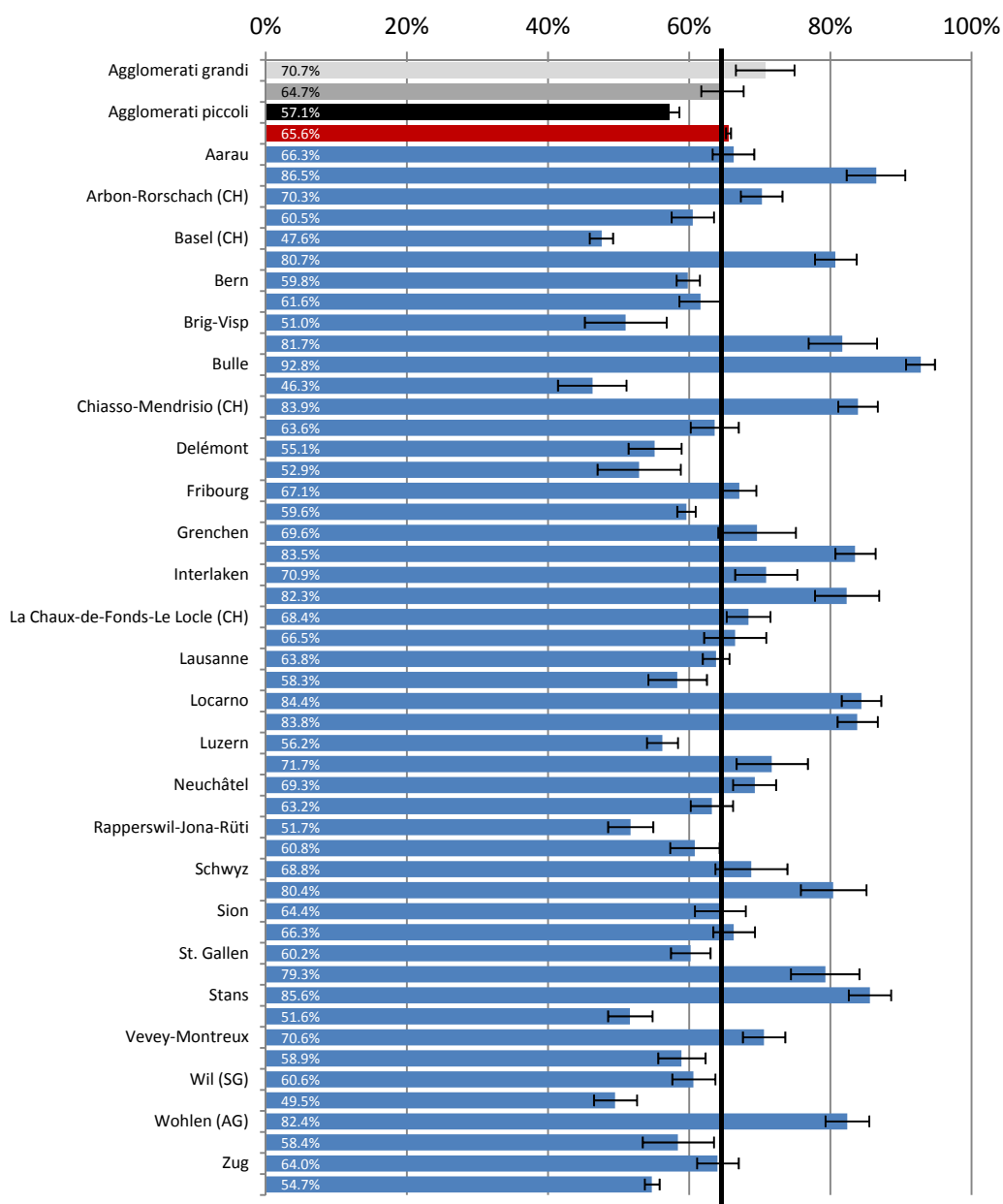
- La metà delle distanze percorse corrisponde a tragitti a lunga distanza.
- Tuttavia, il 70 per cento degli spostamenti viene effettuato su treni regionali, contro appena il 25 per cento su treni riconducibili al traffico a lunga distanza.



Fonte: UST/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010, base: 7 822 percorsi su treni in Svizzera per ragioni di lavoro o di formazione

### 10) Quota delle distanze percorse con il TMP sul totale degli spostamenti per ragioni di lavoro, secondo gli agglomerati della Svizzera

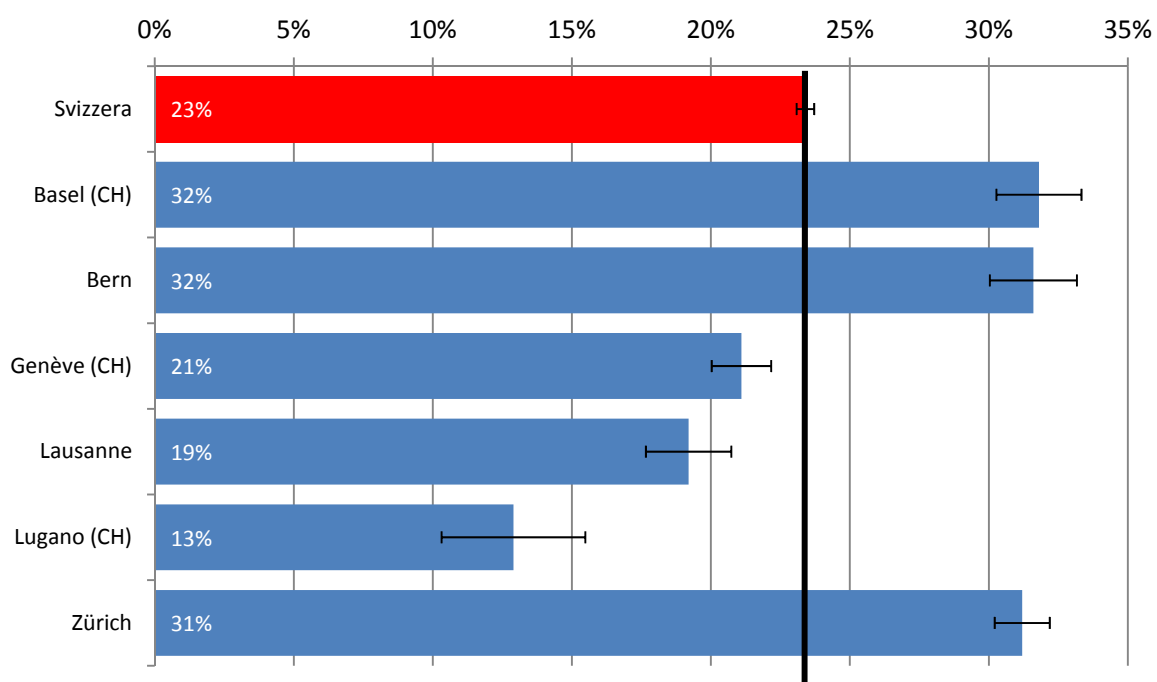
- Conformemente alle aspettative, l'utilizzo del TMP negli agglomerati piccoli è maggiore rispetto a quello negli agglomerati medi e grandi. L'utilizzo di TMP è particolarmente ridotto nei grandi agglomerati: l'8 per cento in meno rispetto agli agglomerati medi e il 14 per cento in meno rispetto ai piccoli agglomerati.
- È di particolare rilievo il fatto che tutti gli agglomerati della Svizzera italiana si trovano al di sopra della media svizzera (66%).
- Le quote di TMP nelle regioni degli agglomerati della Svizzera nordoccidentale risultano leggermente inferiori alla media nazionale.



Fonte: UST/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010 (90% intervallo di confidenza incl.)

**11) Quota delle distanze percorse con i mezzi di trasporto pubblico sul totale degli spostamenti per ragioni di lavoro, secondo i principali agglomerati delle tre regioni linguistiche**

- Gli abitanti degli agglomerati di Zurigo, Basilea e Berna privilegiano nettamente i mezzi di trasporto pubblico. Circa un terzo delle distanze giornaliere viene percorso in treno, bus o tram.
- La quota di mezzi di trasporto pubblico delle città di Ginevra, Losanna e Lugano risulta invece inferiore alla media svizzera.



Fonte: UST/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010

Fonti:

UST/ARE (2007) Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten (disponibile in tedesco e francese), Neuchâtel, Berna.

UST/ARE (2012) Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (disponibile in tedesco e francese), Neuchâtel, Berna.

UST Statistica delle persone occupate SPO, Internet:

<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/03/02/blank/data/01.html> (in tedesco e in francese)

Contatto:

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, Sezione Dati di pianificazione, 3003 Berna

Persona di contatto: Matthias Kowald, ARE (dal 1° settembre 2012)

Tel. 031 322 55 93, e-mail: [matthias.kowald@are.admin.ch](mailto:matthias.kowald@are.admin.ch)

ARE, giugno 2012