



SCHEDA INFORMATIVA «TRAFFICO D'AGGLOMERATO 2010»

Aggiornamento: 6 novembre 2014

L'importanza dello split modale

La ripartizione o *split* modale nel traffico d'agglomerato è di importanza fondamentale per il settore dei trasporti in Svizzera. All'interno degli agglomerati urbani, che rappresentano meno di un quarto della superficie nazionale, vivono circa tre quarti della popolazione svizzera. Gli agglomerati presentano inoltre un'elevata densità insediativa e di posti di lavoro. Date queste caratteristiche, il sistema dei trasporti si confronta pertanto con grandi sfide: fra queste, ad esempio, gestire l'aumento della mobilità negli agglomerati in maniera sempre più efficiente e sostenibile a livello ambientale. Una condizione importante per raggiungere questo risultato è quella di stabilizzare o addirittura aumentare la percentuale del traffico lento (pedonale e ciclistico) e dei trasporti pubblici. Una quota perlomeno stabile dei trasporti pubblici e del traffico lento sulle medie distanze giornaliere da parte della popolazione degli agglomerati svizzeri figura infatti fra gli obiettivi quantificabili del programma di legislatura del Consiglio federale (UFS, Monitoraggio del programma di legislatura, obiettivo 23).

Oggetto della ricerca

Mentre il sistema di monitoraggio per la verifica degli obiettivi di legislatura del Consiglio federale si concentra sulla ripartizione modale generale, estesa a tutti gli agglomerati svizzeri, la presente scheda informativa fornisce risultati più dettagliati sul traffico d'agglomerato. A questo scopo lo split modale viene esposto per ciascuno dei 50 agglomerati svizzeri, ai sensi della definizione dell'UFS risalente all'anno 2003. Gli agglomerati vengono quindi ulteriormente suddivisi e analizzati per diverse tipologie di spazio. I calcoli si basano sui dati provenienti dal Microcensimento mobilità e trasporti 2010 (UFS/ARE 2012).

Il Microcensimento mobilità e trasporti

Il Microcensimento mobilità e trasporti (MCMT) viene effettuato ogni cinque anni dagli Uffici federali di statistica (UFS) e dello sviluppo territoriale (ARE). I dati consentono una quantificazione dello split modale per i diversi agglomerati, poiché in alcuni agglomerati il campione è stato addensato. Occorre tuttavia considerare che, laddove gli agglomerati si estendono anche al di là dei confini nazionali, i dati si riferiscono esclusivamente al territorio svizzero.

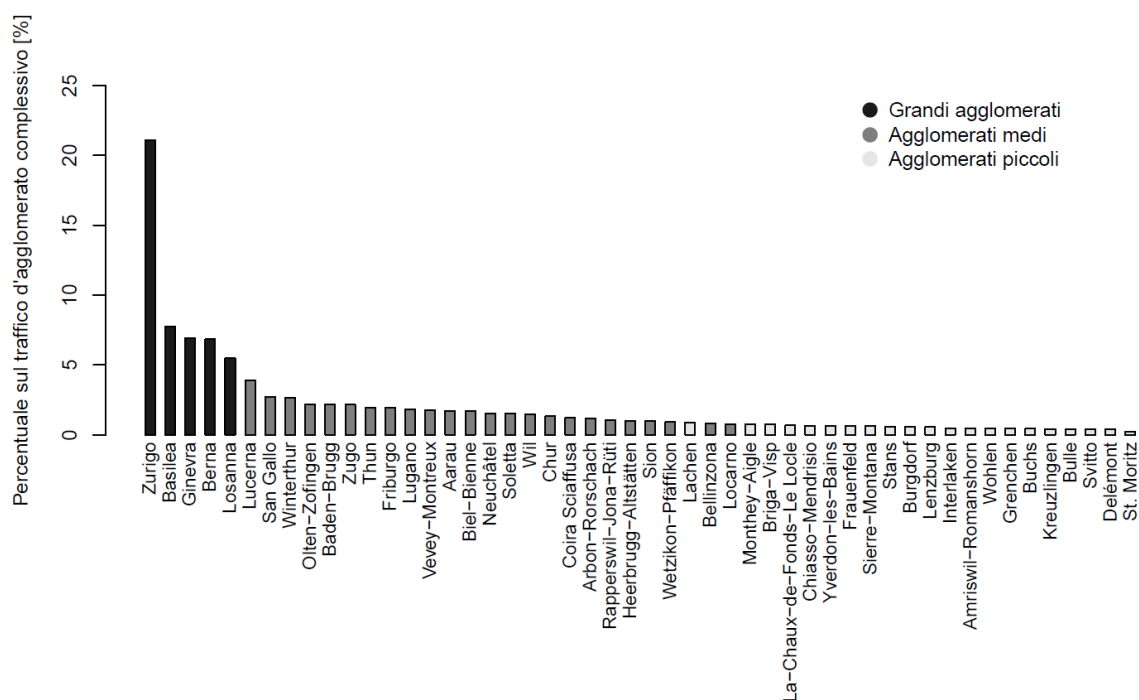
Split modale

Lo split modale può essere calcolato per singoli mezzi di trasporto o per gruppi di essi (traffico lento, traffico motorizzato privato, trasporti pubblici e altri mezzi di trasporto). La presente scheda informativa si riferisce esclusivamente allo split modale in termini di prestazioni di trasporto ed espone la percentuale dei diversi gruppi di mezzi di trasporto utilizzati dalla popolazione degli agglomerati per percorrere le distanze giornaliere medie. Sono state considerate tutte le distanze riferite: non si distingue quindi fra distanze circoscritte al territorio degli agglomerati e quelle che fuoriescono da essi. Al di là dei valori medi utilizzati per i calcoli, la presente scheda informativa non consente di trarre conclusioni sulla distribuzione delle percorrenze in termini di chilometraggio dei singoli gruppi di mezzi di trasporto. In linea con il sistema di monitoraggio per la verifica degli obiettivi del programma di legislatura del Consiglio federale, viene esposta cumulativamente la quota composta da traffico lento e trasporti pubblici.

I risultati dei calcoli che fungono da base per la presente scheda informativa sono riportati in allegato al documento. A completamento delle distanze giornaliere medie vengono forniti i dati relativi ai parametri campione e ai relativi intervalli di confidenza.

1) Volume di traffico complessivo degli agglomerati

- La ripartizione degli agglomerati in classi di grandezza viene effettuata dall'ARE sulla base della popolazione residente. Laddove gli agglomerati si estendono oltre confine, l'analisi si limita alle prestazioni di trasporto della popolazione svizzera.
- Osservando la totalità delle prestazioni di trasporto della popolazione degli agglomerati urbani in Svizzera, si nota che circa il 21% è stato registrato dalla popolazione dell'agglomerato di Zurigo. Questo valore ha un grandissimo significato.
- La popolazione degli altri grandi agglomerati (Basilea, Ginevra, Berna e Losanna) presenta quote di spostamenti comprese fra il 6% e l'8% circa. Insieme la popolazione dei cinque grandi agglomerati registra circa il 48% delle prestazioni di trasporto totalizzate negli agglomerati.
- La popolazione degli agglomerati medi è responsabile del 41% delle prestazioni di trasporto registrate dagli agglomerati svizzeri. La quota più elevata spetta qui all'agglomerato di Lucerna con circa il 4%, quella più bassa all'agglomerato di Locarno, con circa lo 0,8%.
- Gli agglomerati piccoli sono responsabili dell'11% delle prestazioni di trasporto negli agglomerati svizzeri. Si noti come l'agglomerato di Lachen, con circa lo 0,9%, detenga una quota leggermente più elevata rispetto a Bellinzona e Locarno, che per dato demografico vengono assegnate alla classe degli agglomerati medi. Si deve tuttavia osservare che la dimensione campione dei piccoli agglomerati risulta in parte ridotta. I relativi risultati statistici contengono per questo un certo margine di incertezza (v. Allegati A e B).



Fonte: UFS/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010 / Calcoli propri (50 239 destinatari che vivono negli agglomerati)

2) Lo split modale complessivo degli agglomerati svizzeri

- Considerando nel loro complesso le prestazioni di trasporto della popolazione residente negli agglomerati, si evince che il traffico motorizzato privato (TMP) rappresenta il gruppo di mezzi di trasporto dominante con una quota di circa il 63%.
- I trasporti pubblici (TP) e il traffico lento (TL), con circa il 35%, rappresentano insieme il secondo gruppo per importanza sulle distanze giornaliere medie. In questo modo la quota cumulativa di TP e TL sullo split modale degli agglomerati è andata continuamente crescendo dal 2000 (28%) al 2005 (31%) fino al 2010 (35%) (UFS Monitoraggio del programma di legislatura, obiettivo 23).
- Un aumento di questa percentuale congiunta TP e TL ha riguardato l'intero territorio svizzero. Contemporaneamente vi è stata la crescita generale del traffico, quindi delle persone-chilometro registrate su strada e su rotaia.
- Il resto dei mezzi di trasporto, con una quota di circa il 2% sullo split modale della popolazione degli agglomerati, ha un'importanza solo marginale.
- I gruppi di mezzi di trasporto sono definiti come segue nel MCMT:

traffico motorizzato privato (TMP):

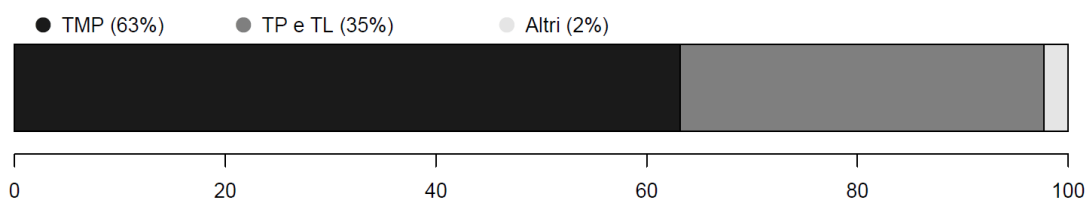
ciclomotori, motoleggere, motoveicoli, autovetture (conducenti e passeggeri);

traffico lento (TL) e trasporti pubblici (TP):

pedoni, biciclette, ferrovia, autopostale, bus e tram;

altri mezzi di trasporto:

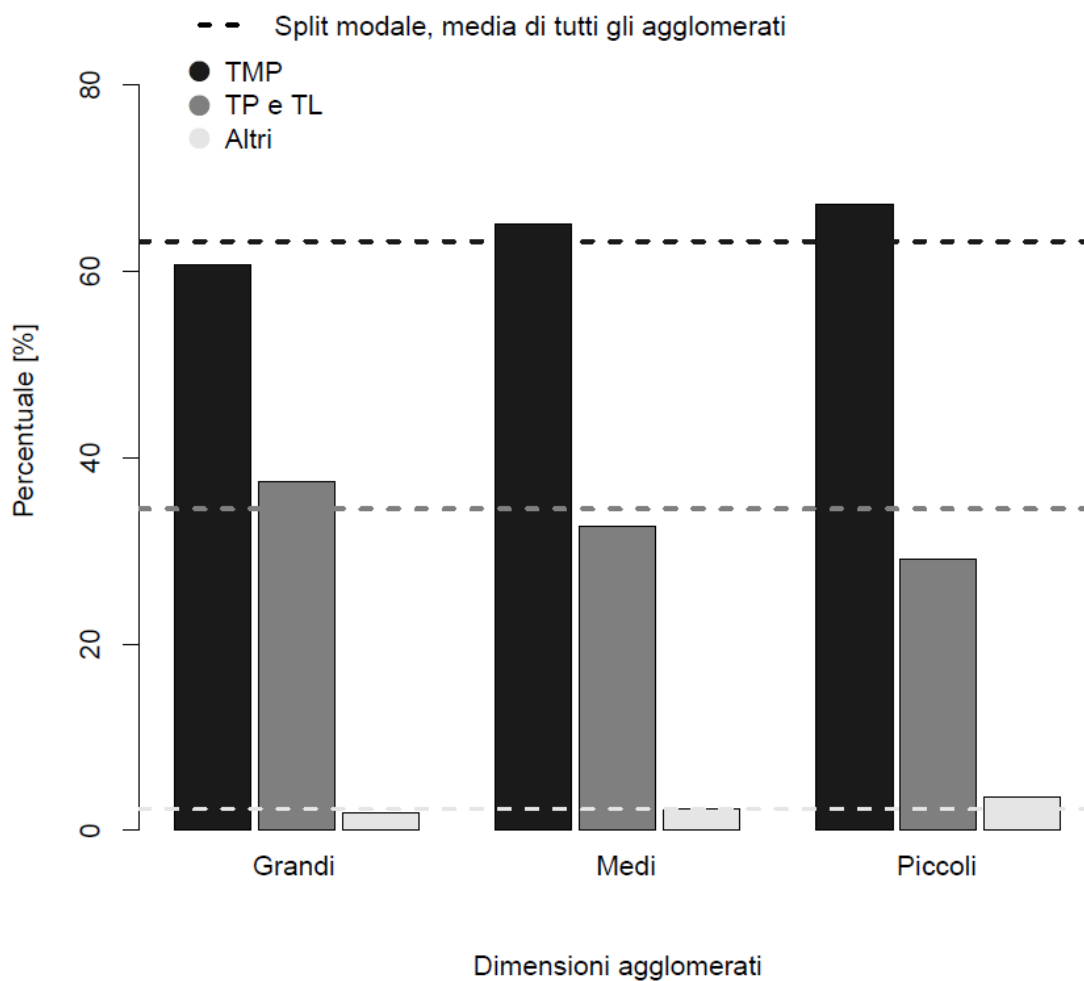
taxi, pullman, autocarri, navi, aeromobili, ferrovie di montagna, dispositivi analoghi a veicoli e altri mezzi di spostamento.



Fonte: UFS/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010 / Calcoli propri (50 239 destinatari che vivono negli agglomerati)

3) Lo split modale in agglomerati di diverse dimensioni

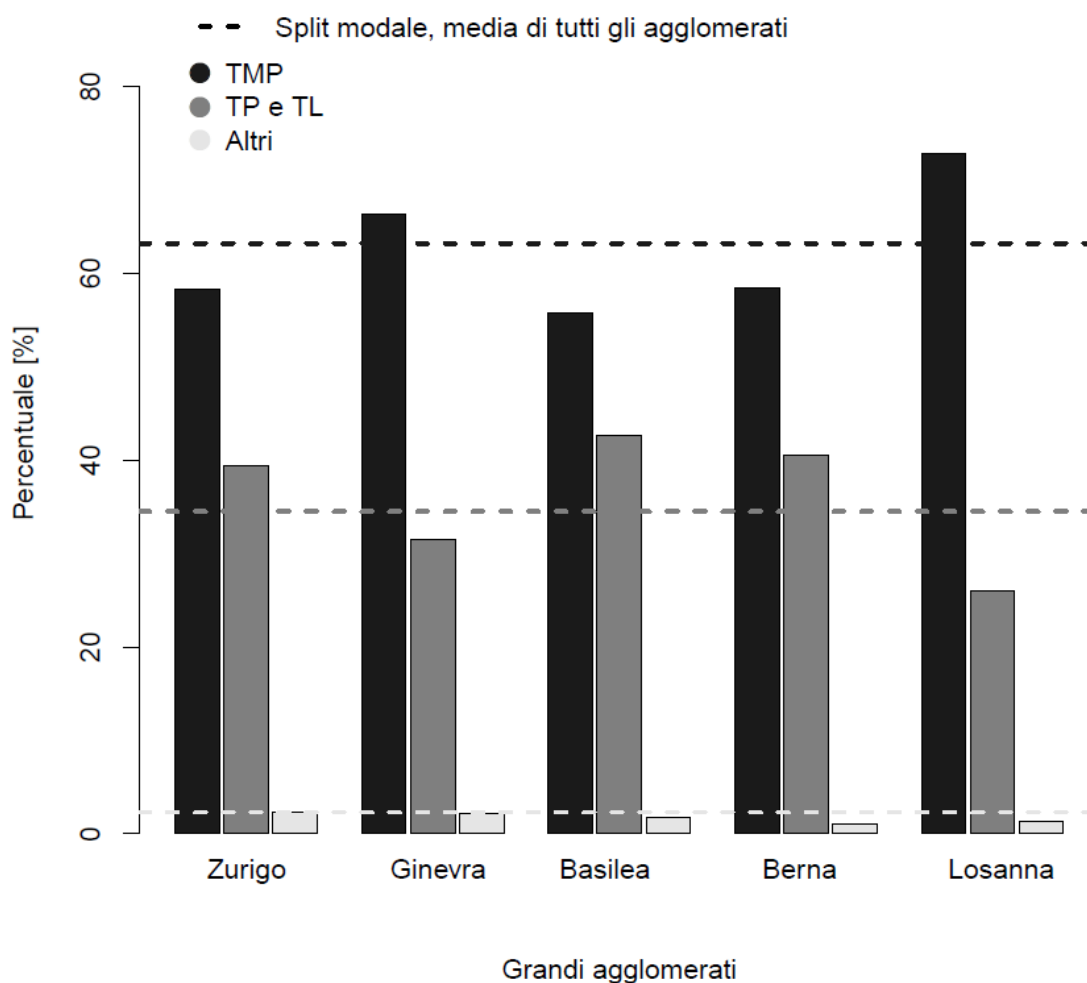
- Rispetto allo split modale complessivo esteso a tutti gli agglomerati, soltanto nei grandi agglomerati il TMP si colloca leggermente al di sotto della media. La quota cumulativa TP e TL invece nei grandi agglomerati è leggermente al di sopra della media.
- Al diminuire delle dimensioni dell'agglomerato, la quota del TMP cresce: ammonta a circa il 61% per i grandi agglomerati, al 65% per i medi e al 67% per i piccoli. Per la popolazione di territori non appartenenti ad agglomerati urbani, la quota TMP si colloca al 74% delle prestazioni chilometriche medie.
- La crescita di importanza del TMP va a scapito della quota cumulativa TP e TL, che ammonta a circa il 37% per i grandi agglomerati, al 33% per i medi e al 29% per i piccoli. La corrispondente quota per i territori non appartenenti agli agglomerati è del 23%.



Fonte: UFS/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010 / Calcoli propri (50 239 destinatari che vivono negli agglomerati)

4) Lo split modale all'interno dei grandi agglomerati

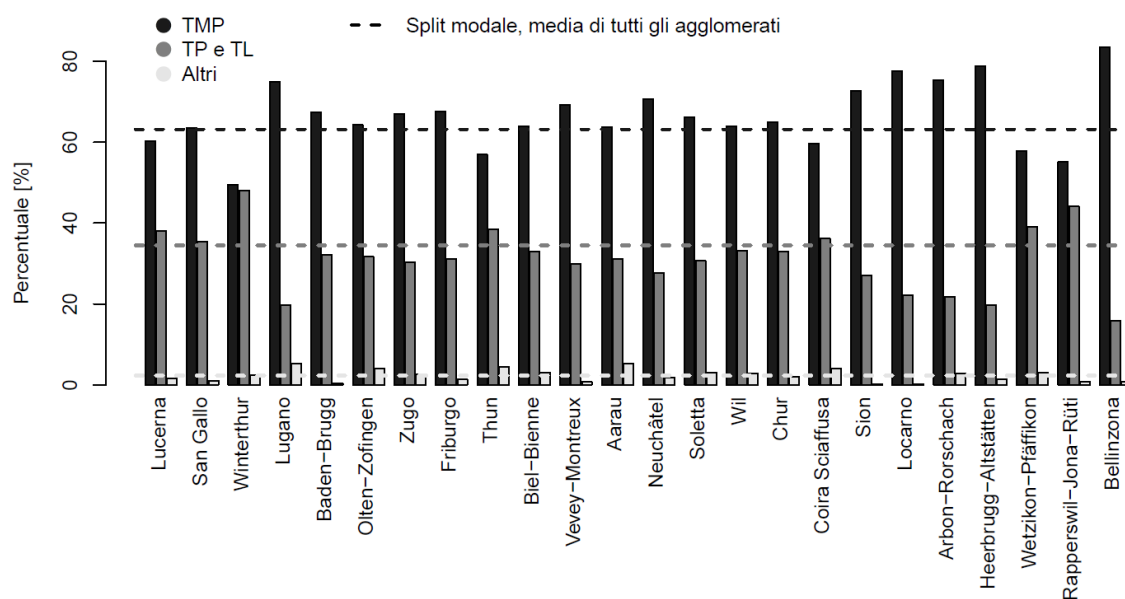
- La tendenza contraria fra TMP e quota cumulativa TP e TL sullo split modale per la popolazione degli agglomerati non dipende soltanto dalle dimensioni dell'agglomerato. Esistono anche notevoli differenze fra i due grandi agglomerati della Svizzera occidentale e i grandi agglomerati di Zurigo, Basilea e Berna. La quota TMP in questi ultimi tre agglomerati è nettamente inferiore alla media ed è inferiore alla quota cumulativa TP e TL. La situazione è esattamente opposta negli agglomerati della Svizzera occidentale.
- La percentuale TMP sullo split modale nell'agglomerato di Losanna è di circa il 73% e supera nettamente la media di tutti gli agglomerati. La quota TMP più bassa si riscontra nell'agglomerato di Basilea con il 56%, seguita da vicino da Zurigo e Berna con il 58% ciascuna. L'agglomerato di Ginevra è in linea con le medie di tutti gli agglomerati, con una quota TMP leggermente superiore alla media (66%) e una quota TP e TL leggermente inferiore alla media (32%).



Fonte: UFS/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010 / Calcoli propri (50 239 destinatari che vivono negli agglomerati)

5) Lo split modale all'interno degli agglomerati medi

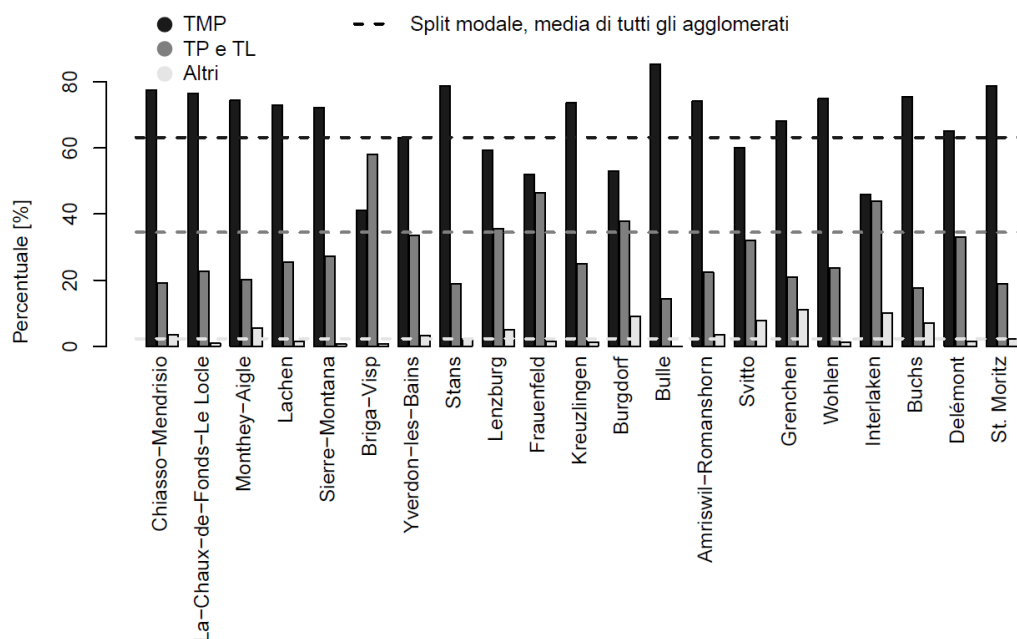
- La quota TMP più elevata dello split modale per la popolazione degli agglomerati di questa grandezza è quella di Bellinzona, con l'84% circa. Di conseguenza, con il 16%, qui si rileva anche la quota TP e TL più bassa fra gli agglomerati oggetto di analisi. In generale la quota TMP di tutti e tre gli agglomerati ticinesi (Lugano, Locarno e Bellinzona) figura nettamente sopra la media.
- Con circa il 50% Winterthur presenta invece la quota TMP più bassa fra gli agglomerati di media grandezza. Da notare inoltre come il rapporto fra quota TMP e quota cumulativa TP e TL (48%) sia praticamente in equilibrio.
- In 18 dei 24 agglomerati analizzati la quota TMP si colloca al di sopra della media di tutti gli agglomerati, anche se le differenze sono in parte anche notevoli. 17 agglomerati si collocano al di sotto della media della quota cumulativa TP e TL.



Fonte: UFS/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010 / Calcoli propri (50 239 destinatari che vivono negli agglomerati)

6) Lo split modale all'interno degli agglomerati piccoli

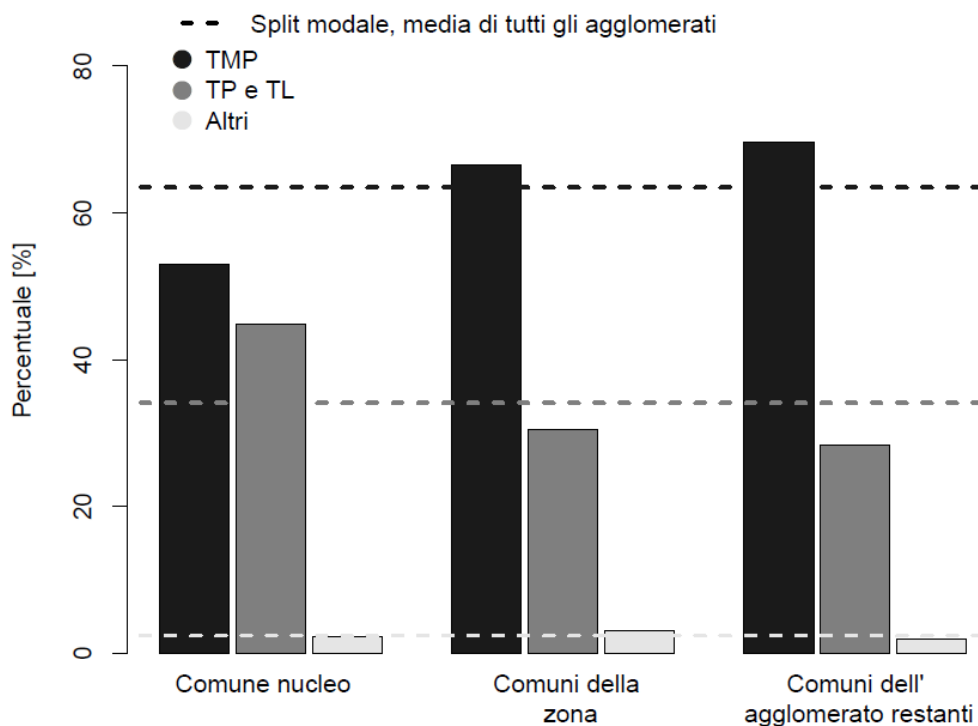
- Con circa l'86% Bulle presenta la quota TMP più elevata sullo split modale della popolazione degli agglomerati delle dimensioni considerate. Di conseguenza lo stesso agglomerato presenta con il 15% anche la quota cumulativa TP e TL più ridotta.
- Sempre in questa categoria di grandezza figura l'agglomerato Briga-Visp, che con circa il 41% presenta la quota TMP complessivamente più bassa e con il 58% la quota cumulativa TP e TL più alta fra tutti gli agglomerati. Si tratta anche dell'unico agglomerato in cui la quota cumulativa TP e TL supera il dato del TMP.
- Con Interlaken, anche in questa categoria si ritrova un agglomerato che, con una quota TMP di circa il 46% e una quota cumulativa TP e TL del 44%, presenta un rapporto praticamente paritario fra questi due gruppi di mezzi di trasporto.
- Le dimensioni campione dei piccoli agglomerati sono in parte ridotte. I relativi risultati statistici sono pertanto contrassegnati da un certo margine di incertezza (v. Allegato A).



Fonte: UFS/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010 / Calcoli propri (50 239 destinatari che vivono negli agglomerati)

7) Lo split modale per tipologie di spazio negli agglomerati

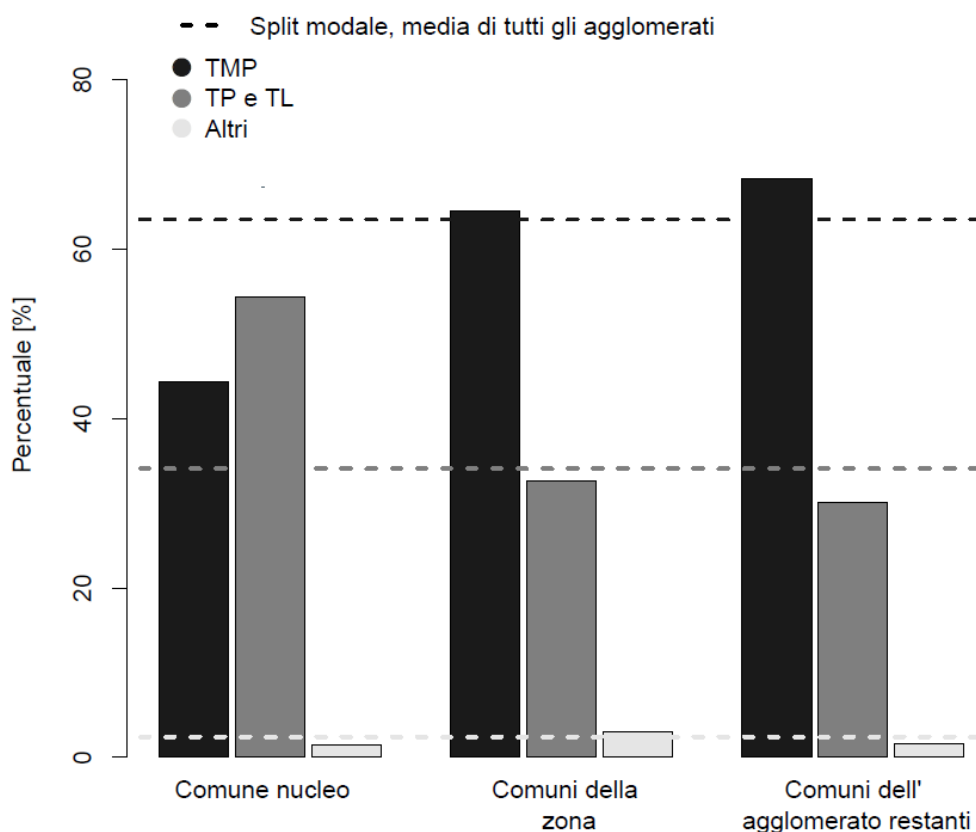
- I Comuni degli agglomerati svizzeri possono essere attribuiti a diverse tipi di spazio. Di seguito il territorio di ciascun agglomerato viene suddiviso fra Comuni nucleo, Comuni della zona centrale dell'agglomerato restanti e Comuni dell'agglomerato restanti.
- In questa struttura territoriale tripartita le popolazioni delle varie zone mostrano un comportamento eterogeneo in termini di mobilità. Assolutamente evidente è il fatto che la rilevanza del TMP aumenta mano a mano che ci si sposta verso l'esterno rispetto al Comune nucleo dell'agglomerato. Nei Comuni nucleo la quota TMP ammonta circa al 53%, nei Comuni della zona centrale dell'agglomerato restanti circa al 67% e negli altri Comuni dell'agglomerato restanti, infine, al 70%.
- Al contrario, l'importanza della quota cumulativa TP e TL scende dal 45% dei Comuni nucleo al 31% dei Comuni della zona centrale dell'agglomerato restanti fino al 28% dei Comuni dell'agglomerato restanti.
- Gli altri mezzi di trasporto sono nuovamente di rilevanza marginale.



Fonte: UFS/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010 / Calcoli propri (50 239 destinatari che vivono negli agglomerati)

8) Lo split modale per tipologie di spazio nei grandi agglomerati

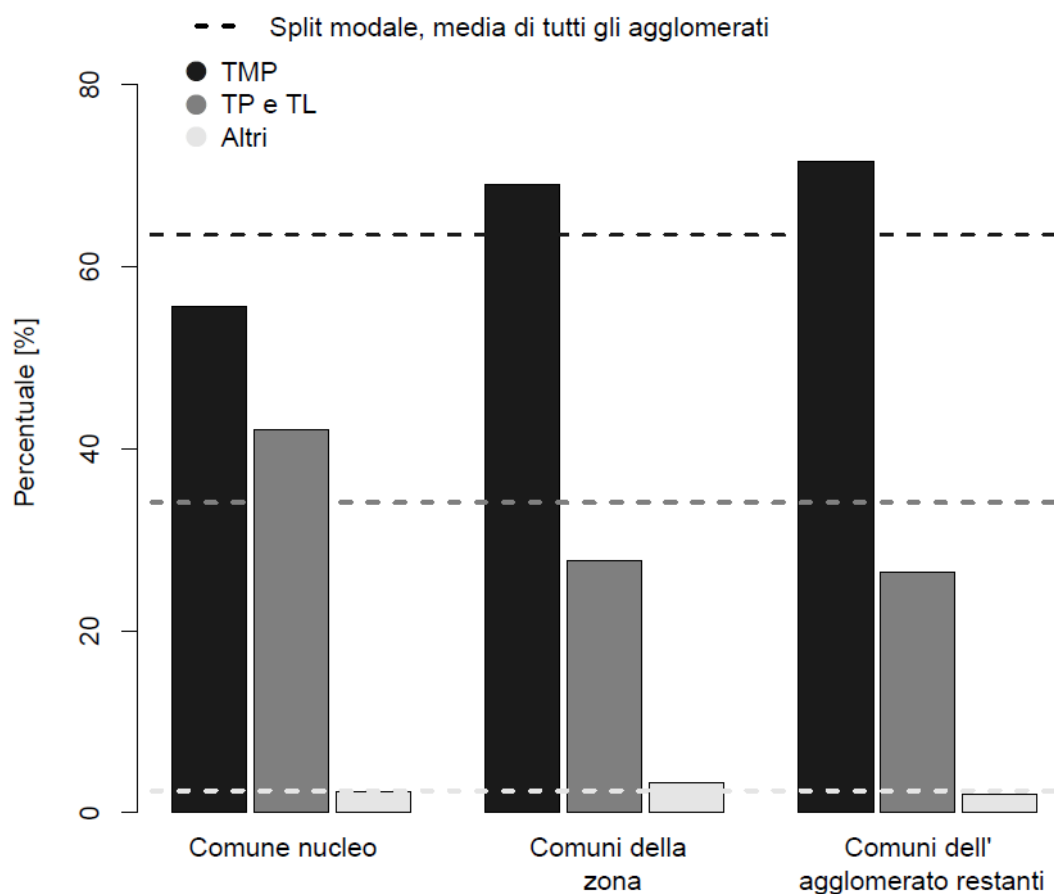
- Esaminando separatamente le tre tipologie di territorio nei cinque grandi agglomerati, la quota TMP sullo split modale in termini di distanze percorse dalla popolazione risulta di circa il 44% e si colloca quindi nettamente al di sotto della media svizzera rilevata nei Comuni di tutti gli agglomerati. La quota TP nei Comuni nucleo invece, con il 54%, si colloca ben al di sopra della media. Questo significa che i Comuni nucleo dei grandi agglomerati, secondo la ripartizione territoriale adottata, sono l'unica tipologia di spazio in cui i TP presentano una quota superiore al TMP nello split modale.
- Anche in questo caso la quota TMP cresce fortemente all'aumentare della distanza dal Comune nucleo: essa va dal 44% nei Comuni nucleo al 64% dei Comuni della zona centrale dell'agglomerato restando per portarsi infine al 68% per i Comuni dell'agglomerato restando.
- Al contrario, la quota cumulativa TP e TL scende nettamente dal 54% dei Comuni nucleo al 33% dei Comuni della zona centrale dell'agglomerato restando e cala ancora leggermente al 30% nei Comuni dell'agglomerato restando.



Fonte: UFS/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010 / Calcoli propri (50 239 destinatari che vivono negli agglomerati)

9) Lo split modale per tipologie di spazio negli agglomerati medi

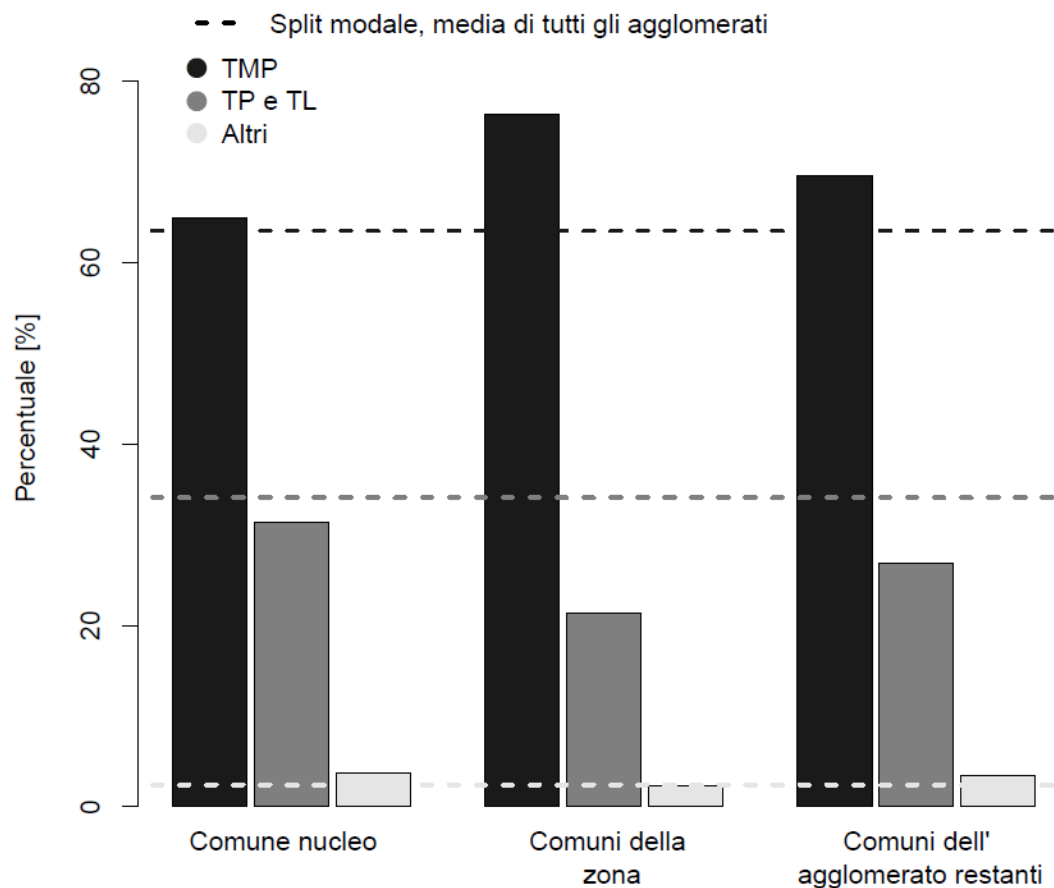
- Negli agglomerati medi il TMP rappresenta il gruppo dominante fra i mezzi di trasporto in tutte le tipologie di spazio. La quota di split modale per la popolazione degli agglomerati va dal 56% dei Comuni nucleo al 69% dei Comuni della zona centrale dell'agglomerato restanti fino al 72% dei Comuni dell'agglomerato restanti.
- La quota cumulativa TP e TL scende invece mano a mano che ci si allontana dal centro dell'agglomerato. Essa va dal 42% dei Comuni nucleo al 28% dei Comuni della zona centrale dell'agglomerato restanti per portarsi infine al 27% nei Comuni dell'agglomerato restanti.
- L'incremento del TMP e il decremento della quota cumulativa TP e TL, che si mostrano mano a mano che ci si allontana dal centro dell'agglomerato, sono nettamente più marcati fra Comune nucleo e i Comuni della zona centrale dell'agglomerato restanti che non fra questi ultimi e i Comuni dell'agglomerato restanti.



Fonte: UFS/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010 / Calcoli propri (50 239 destinatari che vivono negli agglomerati)

10) Lo split modale per tipologie di spazio negli agglomerati piccoli

- Desti qualche sorpresa il fatto che l'analisi per tipologie di spazio degli agglomerati piccoli evidenzia la percentuale massima di TMP sullo split modale della popolazione, circa il 76%, nei Comuni della zona centrale dell'agglomerato restanti. Inferiore sia la quota dei Comuni nucleo, con il 65%, sia quella dei Comuni dell'agglomerato restanti, al 70%.
- Conseguentemente contrario è l'andamento della quota complessiva di TP e TL: nei Comuni della zona centrale dell'agglomerato restanti è la più bassa con il 21%, seguita dal 27% dei Comuni dell'agglomerato restanti. Come era lecito prevedere, i Comuni nucleo presentano la quota cumulativa TP e TL più elevata con circa il 31%.
- Di nuovo occorre osservare che le dimensioni campione degli agglomerati piccoli talvolta sono ridotte, tanto che i relativi risultati statistici sono contrassegnati da un certo margine di incertezza (v. Allegato B).



Fonte: UFS/ARE, Microcensimento mobilità e trasporti 2010 / Calcoli propri (50 239 destinatari che vivono negli agglomerati)

Conclusioni

- Zurigo ha una rilevanza straordinaria per il traffico d'agglomerato svizzero: da sola la popolazione di questo agglomerato è responsabile del 21% di tutte le prestazioni di trasporto degli agglomerati svizzeri.
- In generale la quota del TMP sullo split modale in funzione delle distanze percorse dalla popolazione degli agglomerati cresce al diminuire dell'ordine di grandezza della popolazione degli agglomerati. Al contrario la quota cumulativa TP e TL perde rilevanza al diminuire del numero degli abitanti. Gli altri mezzi di trasporto sono di rilevanza marginale e non vengono approfonditi.
- All'interno delle diverse classi di grandezza degli agglomerati, gli abitanti mostrano un comportamento eterogeneo nell'ambito della mobilità. In ogni classe di grandezza esistono agglomerati in cui la quota TMP si colloca al di sopra o al di sotto della media svizzera. Esistono inoltre differenze fra le diverse regioni linguistiche.
- Se si osservano tutti gli agglomerati all'interno di una tipologia tripartita dello spazio (Comuni nucleo, Comuni della zona centrale dell'agglomerato restanti, Comuni dell'agglomerato restanti), è possibile constatare una tendenza generale verso l'aumento delle quote TMP mano a mano che aumenta la distanza dal centro dell'agglomerato.
- Seguendo le tre tipologie di spazio dal centro dell'agglomerato verso la periferia si comprende che la differenza fra i Comuni nucleo e i Comuni della zona centrale dell'agglomerato restanti è nettamente più marcata rispetto alla differenza fra questi ultimi e i Comuni dell'agglomerato restanti.
- Se i Comuni dei cinque grandi agglomerati vengono suddivisi in base al sistema della tipologia tripartita dello spazio, si evidenzia la rilevanza dei Comuni nucleo dell'agglomerato. In questi la quota cumulativa TP e TL sullo split modale della popolazione degli agglomerati è superiore a quella del TMP.

Fonti:

UFS/ARE (2012) Mobilità in Svizzera, Risultati del microcensimento mobilità e trasporti 2010, Neuchâtel, Berna.

UFS Monitoraggio del programma di legislatura, obiettivo 23, Internet: <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/it/index/themen/00/10/blank/ind30.indicator.30100002.53.html>

Contatto:

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

Collab. responsabile: Matthias Kowald, ARE

Tel. 058 462 55 93, mail: matthias.kowald@are.admin.ch

ARE, ottobre 2014



Allegato A: Le dimensioni campione [valori assoluti], le medie [km] e gli intervalli di confidenza al 90% [km] dei singoli agglomerati

Agglomerato	Dimensioni campione	TMP			TP e TL			Altri mezzi di trasporto		
		Media	Intervallo di confidenza 90%		Media	Intervallo di confidenza 90%		Media	Intervallo di confidenza 90%	
			inferiore	superiore		inferiore	superiore		inferiore	superiore
Aarau	882	25	21.7	28.3	12.2	10	14.4	2	0.5	3.6
Amriswil-Romanshorn	238	26.4	20.9	31.9	8	4.5	11.4	1.2	0	3.8
Arbon-Rorschach	865	30.3	26.6	34	8.7	7	10.5	1.1	0	2.3
Baden-Brugg	917	25	21.9	28.1	11.9	9.8	14	0.1	0	0.2
Basilea	3240	17.4	15.9	18.9	13.3	12.1	14.5	0.5	0.2	0.8
Bellinzona	630	27.4	23.8	31	5.2	3.7	6.6	0.2	0.1	0.4
Berna	3082	22.7	21	24.4	15.8	14.3	17.2	0.4	0.2	0.6
Biel-Bienne	892	23.3	20.2	26.5	12.1	9.8	14.3	1.1	0	2.2
Briga-Visp	261	18	14	22	25.4	17.9	33	0.3	0.1	0.6
Buchs	224	29	22.2	35.9	6.8	3.9	9.6	2.7	0	6
Bulle	550	26.2	22.6	29.8	4.4	3.2	5.7	0	0	0
Burgdorf	367	21.3	16.8	25.7	15.2	11.4	19	3.6	0.6	6.6
Chiasso-Mendrisio	604	20.8	17	24.7	5.1	3.6	6.6	0.9	0	2.2
Coira	700	24.8	21.1	28.4	12.5	9.3	15.8	0.8	0	2
Delémont	620	23.1	19.9	26.4	11.8	8.5	15.1	0.6	0	1.2
Frauenfeld	247	22.5	17.2	27.8	20.1	11.9	28.4	0.6	0	1.4
Friburgo	1362	24.9	22.6	27.3	11.5	9.5	13.4	0.5	0	0.9
Ginevra	5094	17.5	16.4	18.7	8.3	7.5	9.1	0.6	0.3	0.8
Grenchen	246	23.6	19	28.2	7.2	4.7	9.7	3.8	0	8.2
Heerbrugg-Altstätten	603	29.4	24.8	34	7.4	5.7	9.1	0.5	0.1	1
Interlaken	370	19.7	15.5	24	18.8	13.5	24.2	4.3	0.2	8.4
Kreuzlingen	244	22.1	17	27.1	7.5	4	11.1	0.4	0.1	0.7
La-Chaux-de-Fonds-Le Locle	777	21.7	18.3	25.1	6.4	4.8	8	0.3	0.1	0.5
Lachen	403	34.3	29.3	39.3	11.9	8.9	14.9	0.7	0	1.5
Losanna	2296	23.8	21.9	25.7	8.5	7.2	9.7	0.4	0.1	0.7
Lenzburg	491	22.4	18.8	25.9	13.4	10.4	16.5	1.9	0.3	3.5
Locarno	580	19.2	16.5	22	5.5	4	7	0.1	0	0.1



Allegato A: continua

Agglomerato	Dimensioni campione	TMP			TP e TL			Altri mezzi di trasporto		
		Media	Intervallo di confidenza 90%		Media	Intervallo di confidenza 90%		Media	Intervallo di confidenza 90%	
			inferiore	superiore		inferiore	superiore		inferiore	superiore
Lugano	588	20.7	18	23.5	5.5	3.8	7.1	1.5	0	3.2
Lucerna	1737	22.4	20.3	24.6	14.2	12.6	15.8	0.6	0.2	1
Monthey-Aigle	281	28.8	22.7	35	7.8	4.9	10.7	2.1	0	4.6
Neuchâtel	823	27	23.5	30.6	10.6	8.3	12.9	0.7	0.1	1.3
Olten-Zofingen	885	25.5	22.3	28.6	12.5	10.4	14.7	1.6	0.4	2.8
Rapperswil-Jona-Rüti	871	23.6	20.7	26.5	18.9	16	21.9	0.3	0.1	0.6
Sciaffusa	681	22	18.8	25.2	13.3	10.4	16.3	1.5	0	3.4
Svitto	288	17.7	13.8	21.6	9.5	6.7	12.3	2.3	0	5
Sierre-Montana	251	24.4	19.1	29.7	9.2	4.9	13.5	0.2	0	0.5
Sion	614	23.3	20	26.6	8.7	5.7	11.6	0	0	0.1
Soletta	917	26.5	23.3	29.8	12.3	10.2	14.3	1.2	0.4	2.1
San Gallo	1084	23	20.3	25.8	12.9	10.5	15.2	0.4	0	0.8
St. Moritz	243	24.1	16.7	31.5	5.7	3.5	8	0.7	0	1.4
Stans	478	30.6	26.5	34.7	7.4	5.5	9.2	0.9	0.2	1.5
Thun	886	23.4	20.4	26.5	15.9	13.2	18.6	1.9	0.5	3.3
Vevey-Montreux	797	26.5	23.3	29.8	11.5	8.8	14.2	0.3	0.1	0.5
Wetzikon-Pfäffikon	744	20.7	18	23.4	14	11.6	16.4	1.1	0.1	2.1
Wil	891	26.8	23.6	29.9	13.9	11.3	16.4	1.2	0.2	2.1
Winterthur	943	18.8	16.1	21.4	18.2	15.3	21.2	0.9	0.3	1.4
Wohlen	521	29.4	24.9	33.9	9.3	7.1	11.5	0.5	0	1.1
Yverdon-les-Bains	332	24.6	19.5	29.7	13.1	9.1	17.1	1.3	0	3
Zugo	937	26.8	23.7	30	12.1	10.5	13.8	1	0.3	1.7
Zurigo	7662	20.8	19.9	21.7	14	13.3	14.8	0.8	0.6	1.1
Piccoli agglomerati	8036	24.3	23.3	25.3	10.5	9.8	11.3	1.3	0.9	1.7
Medi agglomerati	20829	24.1	23.4	24.7	12.1	11.6	12.5	0.9	0.7	1.1
Grandi agglomerati	21374	20.2	19.6	20.8	12.4	12	12.9	0.6	0.5	0.8
Tutti gli agglomerati	50239	22.1	21.7	22.5	12.1	11.8	12.4	0.8	0.7	0.9



Allegato B: Le dimensioni campione [valori assoluti], le medie [km] e gli intervalli di confidenza al 90% [km] delle tipologie territoriali

Agglomerato	Dimensioni campione		TMP		TP e TL			Altri mezzi di trasporto		
	MCMT	Media	Intervallo di confidenza 90%		Media	Intervallo di confidenza 90%		Media	Intervallo di confidenza 90%	
			inferiore	superiore		inferiore	superiore		inferiore	superiore
Grandi agglomerati										
Comuni centrali agglomerato	7090	12.4	11.5	13.3	15.2	14.9	15.5	0.4	0.2	0.6
Altri Comuni della zona centrale agglomerato	5015	21	19.8	22.2	10.6	10.3	10.9	1	0.6	1.3
Altre municipalità agglomerato	9269	25.7	24.7	26.6	11.3	11.1	11.5	0.6	0.4	0.8
Medi agglomerati										
Comuni centrali agglomerato	8384	19.4	18.5	20.3	14.7	14.4	15	0.8	0.5	1.1
Altri Comuni della zona centrale agglomerato	3651	26.9	25.4	28.5	10.8	10.5	11.1	1.3	0.7	1.8
Altre municipalità agglomerato	8794	27.2	26.2	28.2	10.1	9.9	10.3	0.7	0.5	1
Piccoli agglomerati										
Comuni centrali agglomerato	4463	22.3	21.7	22.9	10.8	10.5	11.1	1.3	0.8	1.8
Altri Comuni della zona centrale agglomerato	211	26.7	23.3	30.2	7.5	6.5	8.4	0.8	0	2.1
Altre municipalità agglomerato	3362	27	26.1	27.8	10.4	10.1	10.7	1.4	0.8	2
Tutti gli agglomerati										
Comuni centrali agglomerato	19937	16.9	16.3	17.4	14.3	14.1	14.5	0.7	0.5	0.9
Altri Comuni della zona centrale agglomerato	8877	23.2	22.3	24.2	10.6	10.4	10.8	1.1	0.8	1.4
Altre municipalità agglomerato	21425	26.4	25.8	27	10.8	10.6	10.9	0.7	0.6	0.9