

## IMQ 2013

Indagine sulla Mobilità delle Persone e sulla Qualità dei Trasporti

### Rapporto di sintesi sull'area metropolitana

*Aprile 2015*



**AGENZIA PER LA MOBILITÀ METROPOLITANA E REGIONALE**

Via Belfiore 23/c 10125 **TORINO** - cf 97639830013 - tel 011 302 5211/23 fax 011 302 5200

mail [info@mtm.torino.it](mailto:info@mtm.torino.it) pec [mtm.torino@cert.ruparpiemonte.it](mailto:mtm.torino@cert.ruparpiemonte.it) sito [www.mtm.torino.it](http://www.mtm.torino.it)



## Introduzione

Questo documento presenta un quadro di sintesi della mobilità delle persone nell'area metropolitana torinese e della qualità percepita dai cittadini con riferimento ai mezzi di trasporto (trasporto pubblico, auto, bicicletta) negli ultimi dieci anni.

Le informazioni sono tratte da indagini campionarie telefoniche condotte ogni due/tre anni presso i residenti nell'area di studio su campioni rappresentativi della popolazione maggiore di 10 anni stratificati per classi di sesso e per età. L'edizione 2013 ha avuto come area di studio l'intera Regione Piemonte e il campione è stato di 52.119 individui mentre le interviste sono state effettuate nella primavera e nell'autunno del 2013.

I dati qui presentati sono una selezione delle elaborazioni che vengono effettuate periodicamente dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale con riferimento all'intera popolazione della Provincia di Torino nell'ambito delle sue competenze istituzionali. Il rapporto di sintesi si focalizza sui residenti nell'area metropolitana torinese, nella quale il campione di intervistati nel 2013 è stato di 25.740 individui. La serie storica è qui limitata al periodo 2004-2013. Alcuni dati, in particolare le matrici origine / destinazione riportano, per completezza di esposizione, anche gli spostamenti originati o destinati nel resto Provincia e nel resto della Regione.

Per gli approfondimenti e per le serie storiche dal 1991 si rimanda ai rapporti completi IMQ pubblicati a cura dell'Agenzia e disponibili per la consultazione sul sito web <http://www.mtm.torino.it>.

Buona lettura.

## Sommario

1. Mobilità, spostamenti e mezzi di trasporto.....	5
2. L'area metropolitana.....	6
3. La popolazione.....	7
4. Il territorio.....	8
5. La mobilità dei residenti.....	9
Quanto ci si sposta.....	9
Quali mezzi si usano.....	11
La bicicletta.....	12
Perché ci si sposta.....	15
Quando ci si sposta.....	16
6. La mobilità che interessa l'area metropolitana.....	17
Matrici origine/destinazione.....	17
7. La qualità.....	21
La soddisfazione percepita.....	21
I fattori della qualità.....	24
Motivi di scelta del mezzo pubblico.....	28
Motivi di scelta dell'auto.....	29
Motivi di scelta della bicicletta.....	31

## 1. Mobilità, spostamenti e mezzi di trasporto

---

I cittadini esplicano la loro mobilità compiendo **spostamenti**, cioè movimenti ciascuno dei quali individuato da un unico luogo di **origine**, un unico luogo di **destinazione** ed un unico **motivo** (necessità o volontà di spostarsi).

Ogni spostamento può essere effettuato in vari modi: solo **a piedi** o utilizzando anche uno o più **mezzi di trasporto** meccanizzati; i mezzi utilizzati possono essere l'**auto**, il **mezzo pubblico** collettivo (treno, metrò, tram, bus, ecc.) oppure un **altro mezzo** individuale (bicycle, motocicletta, ciclomotore, taxi).

Durante le interviste delle indagini IMQ viene registrato, per ogni spostamento, fino ad un massimo di **tre tipi diversi di mezzo** (compresi i piedi).

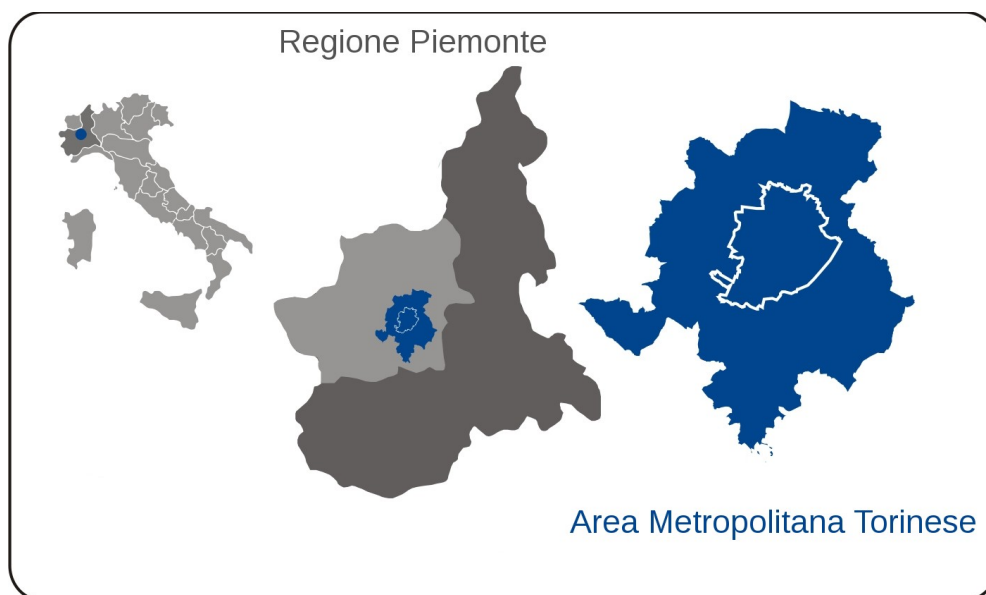
A seconda della combinazione dei (massimo tre) mezzi utilizzati, ogni spostamento viene attribuito ad un **modo** secondo la seguente regola:

- **pubblico** se effettuati con l'uso di uno o più mezzi pubblici, eventualmente in associazione con l'auto, i piedi o altri mezzi;
- **privato** se effettuati con l'auto (privata o del car sharing) utilizzata come conducente o come passeggero, eventualmente in associazione con i piedi o altri mezzi tranne quelli pubblici;
- **altro** se effettuati senza l'utilizzo dell'auto o del mezzo pubblico.

L'insieme degli spostamenti attribuiti ai **modi pubblico e privato** viene definito anche **mobilità motorizzata**.

## 2. L'area metropolitana

L'area metropolitana torinese, oggetto di studio del presente documento, è composta da Torino più i 31 comuni della cintura aderenti al Consorzio “Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale”.



### Torino



Popolazione  
Residente

**911.823**



Superficie  
Complessiva

**130 km<sup>2</sup>**



Densità  
Abitativa

**7014** Residenti  
per km<sup>2</sup>

### Cintura



Popolazione  
Residente

**643.695**



Superficie  
Complessiva

**708 km<sup>2</sup>**



Densità  
Abitativa

**909** Residenti  
per km<sup>2</sup>

### Area Metropolitana



Popolazione  
Residente

**1.555.518**



Superficie  
Complessiva

**838 km<sup>2</sup>**



Densità  
Abitativa

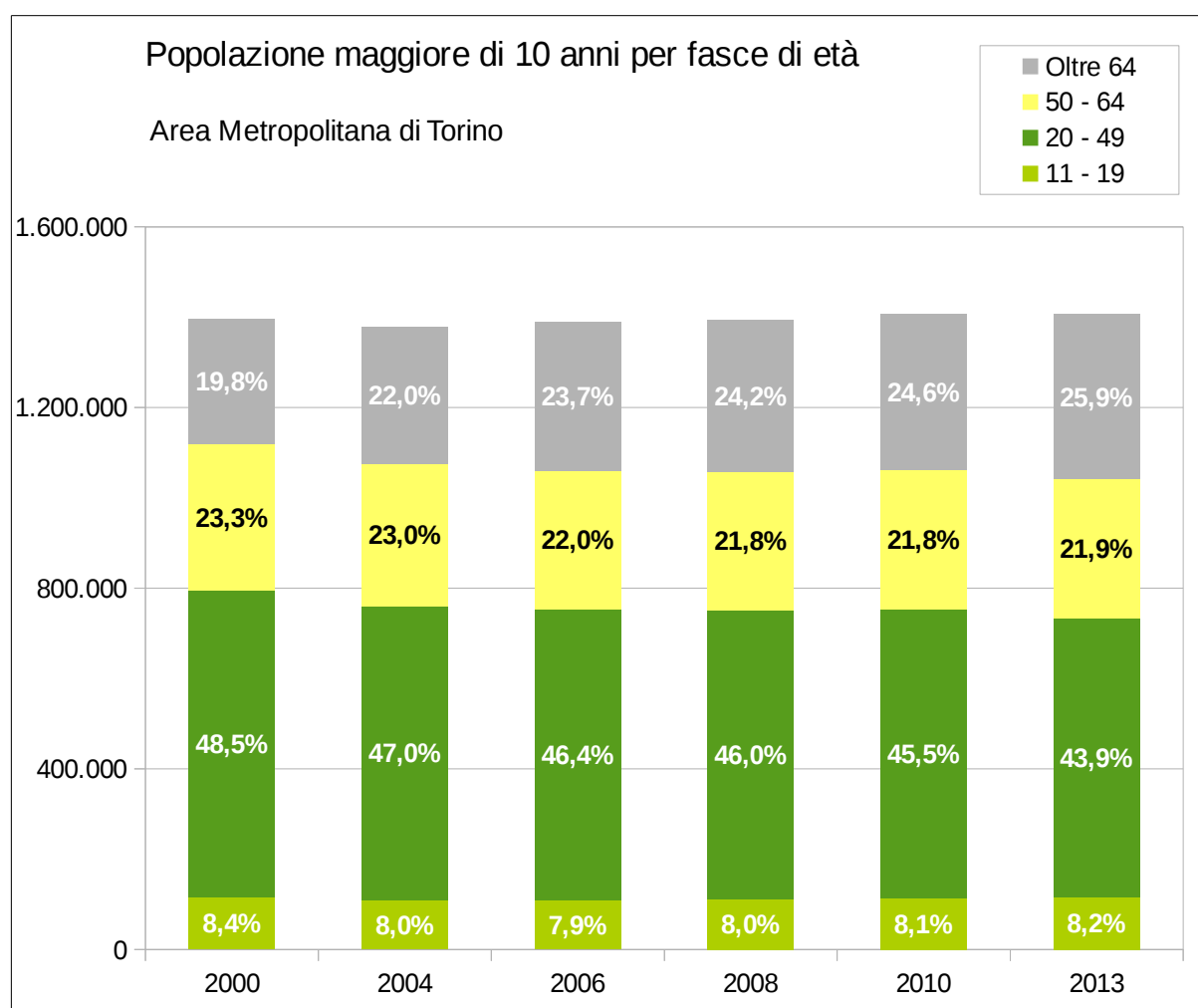
**1856** Residenti  
per km<sup>2</sup>

### 3. La popolazione

Oggetto dell'indagine è la **popolazione maggiore di 10 anni** residente in area metropolitana pari a **1 milione 406 mila** individui (al 31/12/2012).

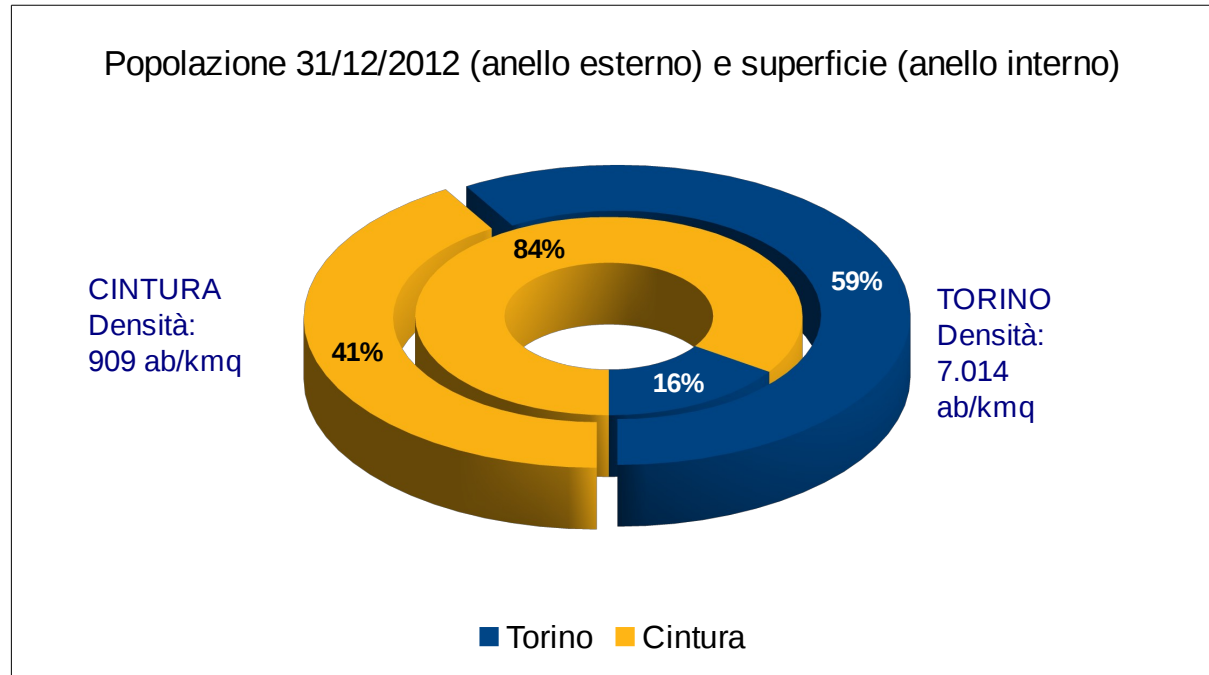
In particolare, l'universo dell'indagine è composto da 827 mila abitanti residenti a Torino e 578 mila residenti in cintura.

La popolazione è abbastanza stabile negli ultimi 14 anni, tuttavia si registra un progressivo invecchiamento dal momento che la fascia da 65 in su passa dal 20% del 2000 a quasi il 26% nel 2013. La fascia che presenta la maggiore contrazione è quella da 20 a 49 anni che perde oltre quattro punti percentuali.



## 4. Il territorio

L'area metropolitana ha una superficie di 838 Km<sup>2</sup>. Il comune di Torino si estende per 130 Km<sup>2</sup> pari al 16% dell'intera area, mentre la parte restante comprende i territori dei comuni della cintura.



La popolazione di Torino è pari al 59% di quella dell'intera area ma è concentrata solo sul 16% del territorio. La popolazione della cintura rappresenta il restante 41% ma è sparsa sul restante 84% del territorio.

L'Assessorato all'Urbanistica e Pianificazione Territoriale della Regione Piemonte nel mese di aprile 2012 ha pubblicato uno studio denominato "Monitoraggio del Consumo di Suolo In Piemonte 2008". In tale studio è stata effettuata una stima della porzione di territorio urbanizzata. Nel comune di Torino l'urbanizzato è di 76 Km<sup>2</sup> pari al 58% della superficie comunale mentre in cintura esso è di 151 km<sup>2</sup> pari al 21% della somma delle superfici dei comuni.

A diverse densità corrispondono spesso assetti urbanistici molto diversi tra loro (urbano denso, industriale, commerciale, rurale, misto), diverse propensioni all'uso dei mezzi pubblici o privati e diverse risposte alle esigenze di mobilità dei cittadini.

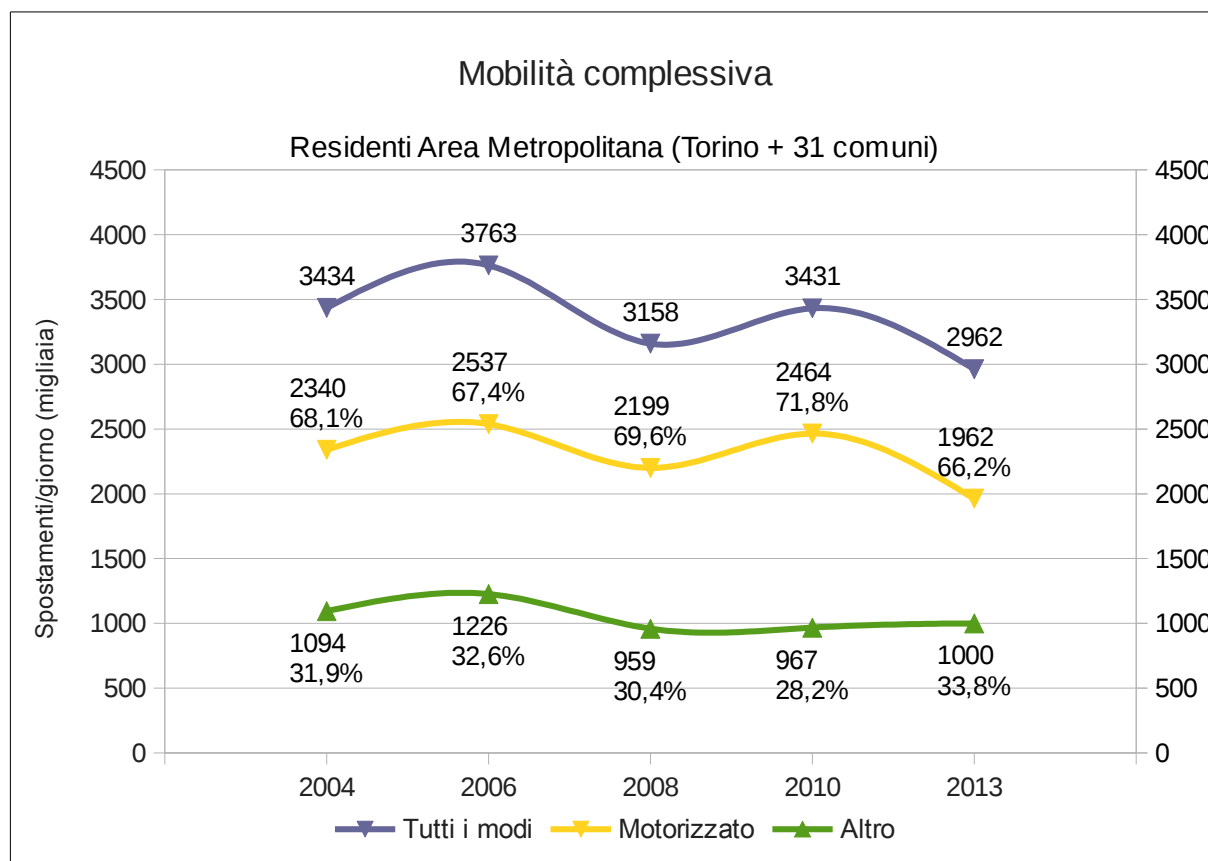


## 5. La mobilità dei residenti

### Quanto ci si sposta

I residenti dell'area metropolitana torinese hanno effettuato, nel giorno feriale medio del 2013, **2 milioni 962 mila spostamenti**, dei quali **un milione 962 mila** motorizzati.

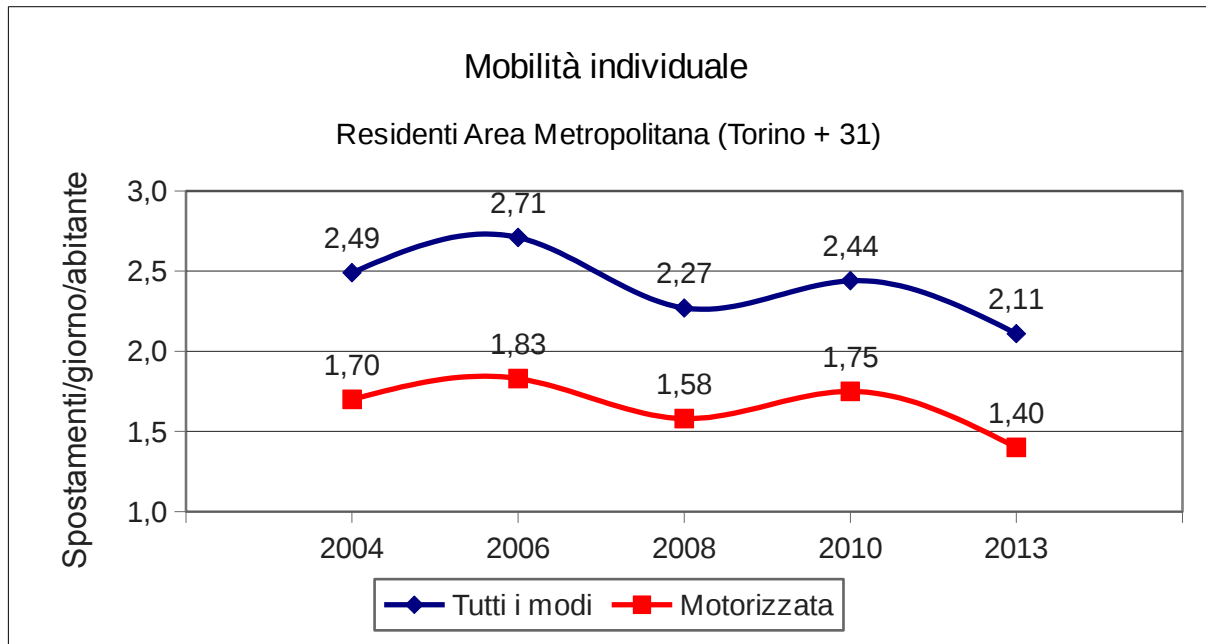
La serie storica illustrata in figura comprende le ultime 5 indagini, tra cui le edizioni del 2004, del 2008 e del 2013 sono basate su un campione di grandi dimensioni (circa 25 mila intervistati), mentre quelle del 2006 e del 2010 sono basate su un campione di piccole dimensioni (6-7.000 intervistati).



Rispetto al 2010, si registra una diminuzione del 13,7% della mobilità complessiva, mentre rispetto al 2008 la diminuzione è un po' più contenuta e si attesta sul 6,2%.

La mobilità motorizzata diminuisce più sensibilmente (-20% rispetto al 2010) mentre aumenta la mobilità con uso degli altri mezzi (compresi i piedi).

I residenti nell'area metropolitana effettuano mediamente **2,11 spostamenti pro capite** nel giorno feriale, **1,40 di questi sono motorizzati**.

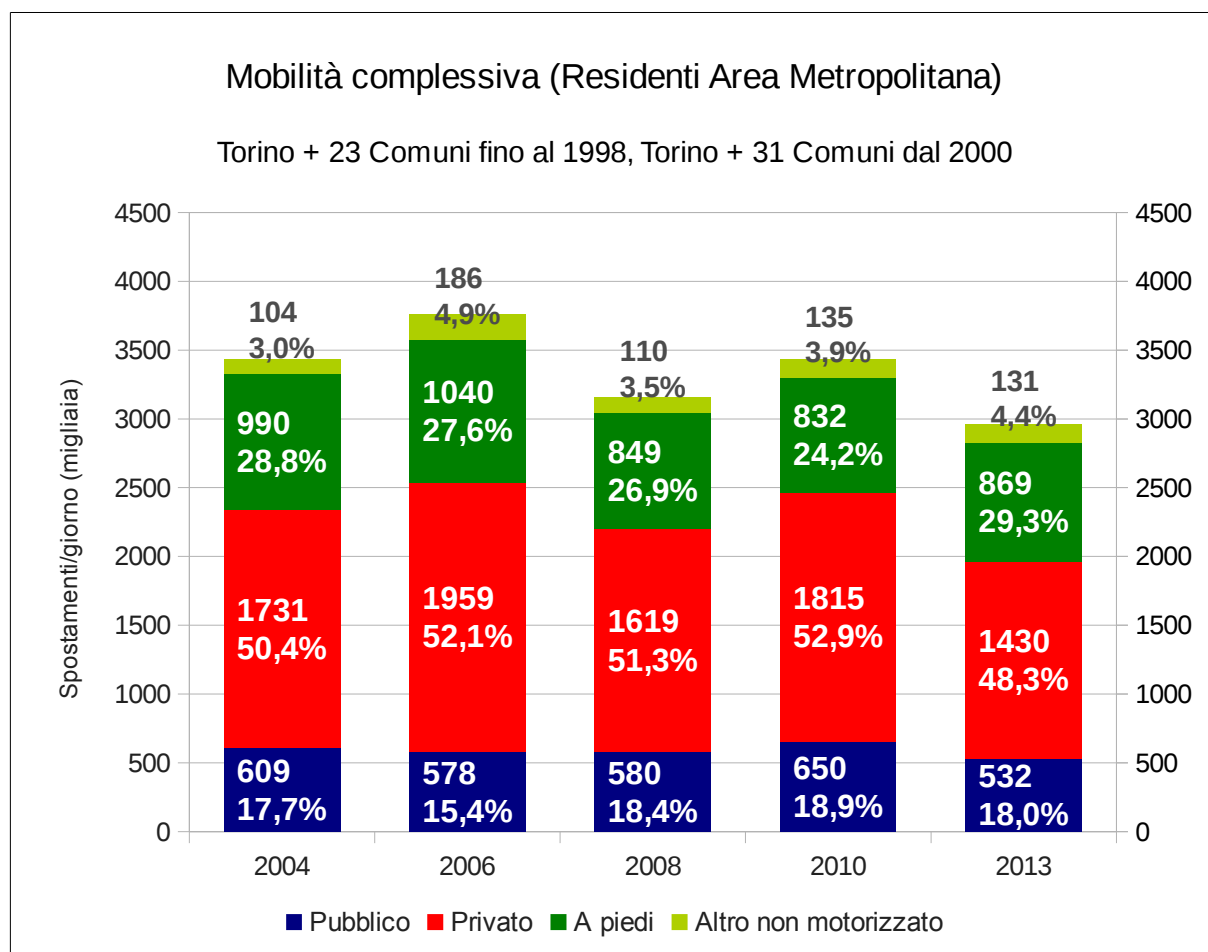


Il **sexso** influisce sugli spostamenti, infatti i maschi si spostano di più: 2,18 spostamenti/giorno in media contro i 2,04 delle femmine.

Anche **l'età** incide sul numero di spostamenti: la fascia di età più mobile è quella tra 40 e 49 anni sia a Torino (2,63 spostamenti/giorno) che in cintura (2 spostamenti/giorno). Ci si muove di meno oltre i 69 anni anche se a Torino questa fascia d'età è un po' più mobile (1,49 spostamenti/giorno) e lo è un po' meno in cintura (1,33 spostamenti/giorno).

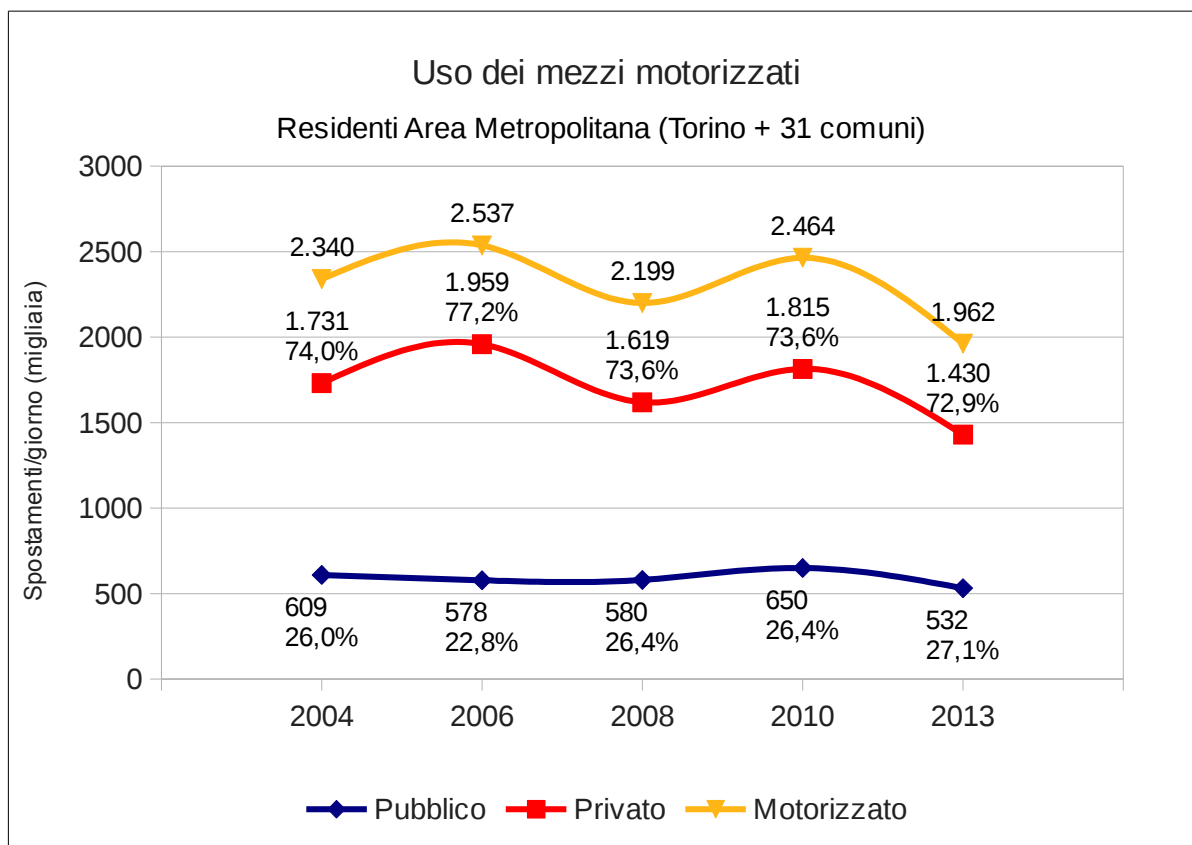
## Quali mezzi si usano

Rispetto al 2010 diminuisce nel 2013 la mobilità con uso del trasporto pubblico ed ancora di più quella con uso dell'auto, aumenta la mobilità con uso di altri mezzi e quella pedonale.



Considerando tutti i modi nel 2013 il mezzo più usato continua ad essere l'auto con il 48% degli spostamenti ma, per la prima volta nell'ultimo decennio (in effetti dal 2000), la sua quota scende sotto il 50% (era il 53% nel 2010); l'uso del mezzo pubblico si attesta al 18%, in leggero calo rispetto al 19% del 2010.

Cresce la quota di spostamenti effettuati solo a piedi che passa dal 24% del 2010 al 29% del 2013 e quella degli spostamenti effettuati con altri mezzi (bici, moto, taxi) che passa dal 3,9% al 4,4 %.



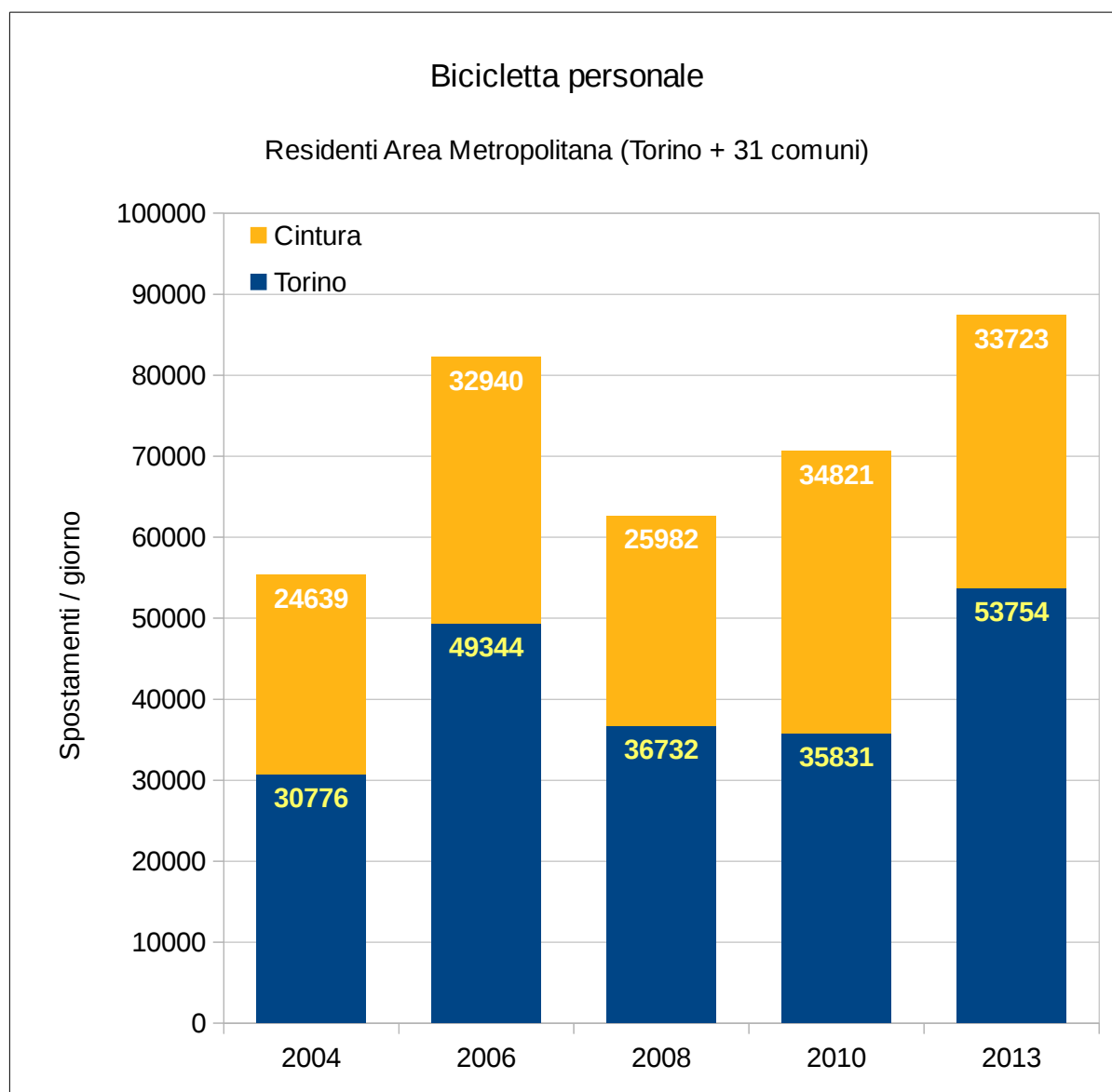
Considerando solo gli spostamenti motorizzati (quelli effettuati con l'auto e con il trasporto pubblico) si evidenzia come, dopo una fase di contrazione nella **quota di mercato del trasporto pubblico**, culminata nel 2006 con il 23%, dal 2008 si assiste ad una ripresa. Nel 2013 detta quota di mercato si attesta sul **27%** seppure in un contesto di diminuzione in termini assoluti della mobilità.

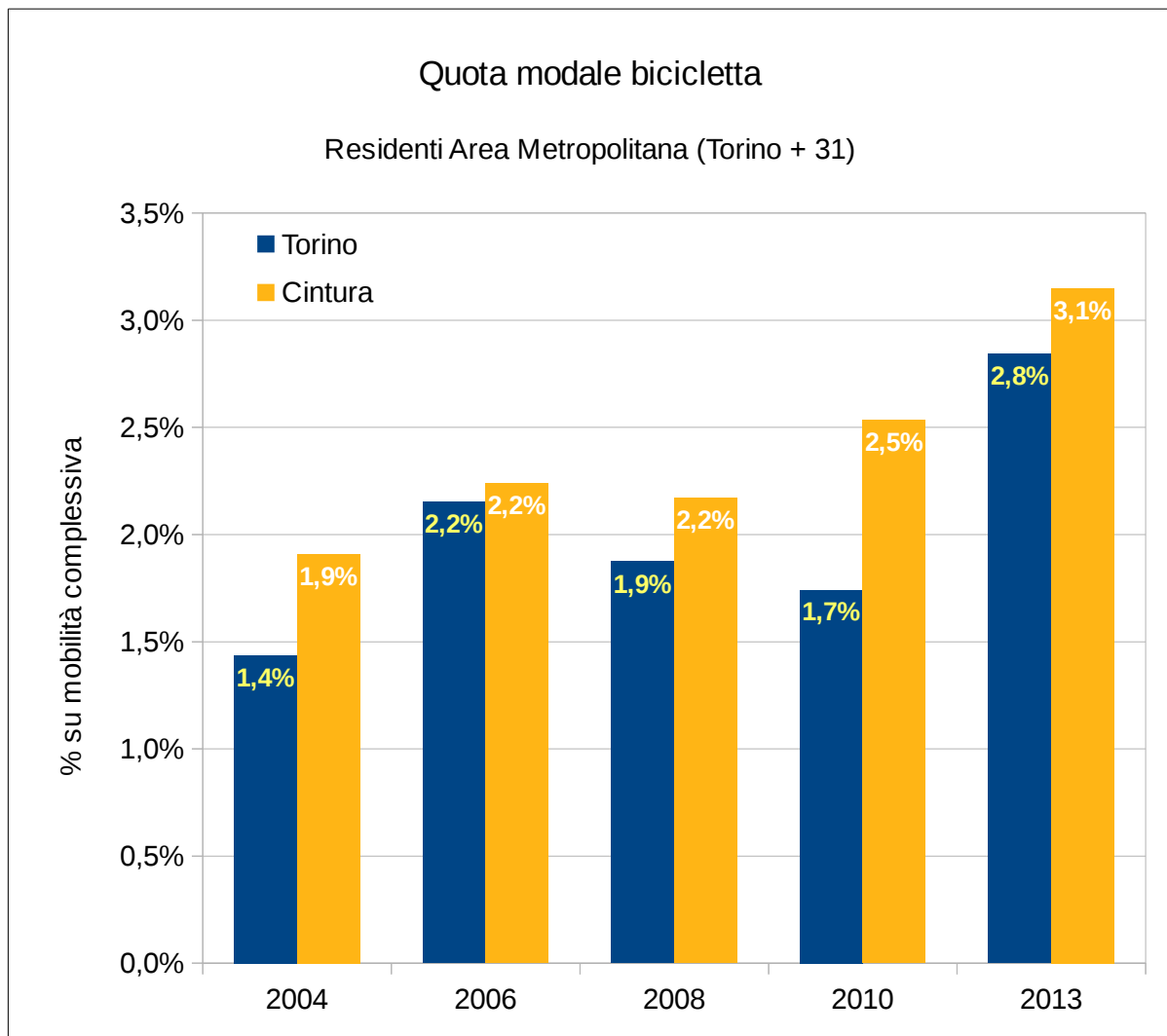
## La bicicletta

Negli ultimi anni è cresciuto di molto, a Torino e nell'area metropolitana, l'uso della bicicletta.

Si riportano di seguito alcuni dati relativi all'andamento della mobilità effettuata con la bicicletta personale, suddivisa tra i residenti a Torino e i residenti nella cintura metropolitana.

Nel 2013 la mobilità in bici raggiunge il massimo della serie storica decennale con 87 mila spostamenti nel giorno ferialo medio.





Al fine di apprezzare l'incidenza di questo tipo di mobilità sul totale degli spostamenti, si riporta l'andamento della quota modale della bici nell'ultimo decennio.

A Torino la quota di mercato della bicicletta è raddoppiata in un decennio: infatti si è passati dall'**1,4% del 2004** al **2,8% del 2013**. In cintura l'incremento è stato più contenuto, ma va osservato che la quota di mercato della bicicletta in cintura si è sempre attestata più in alto rispetto al capoluogo.

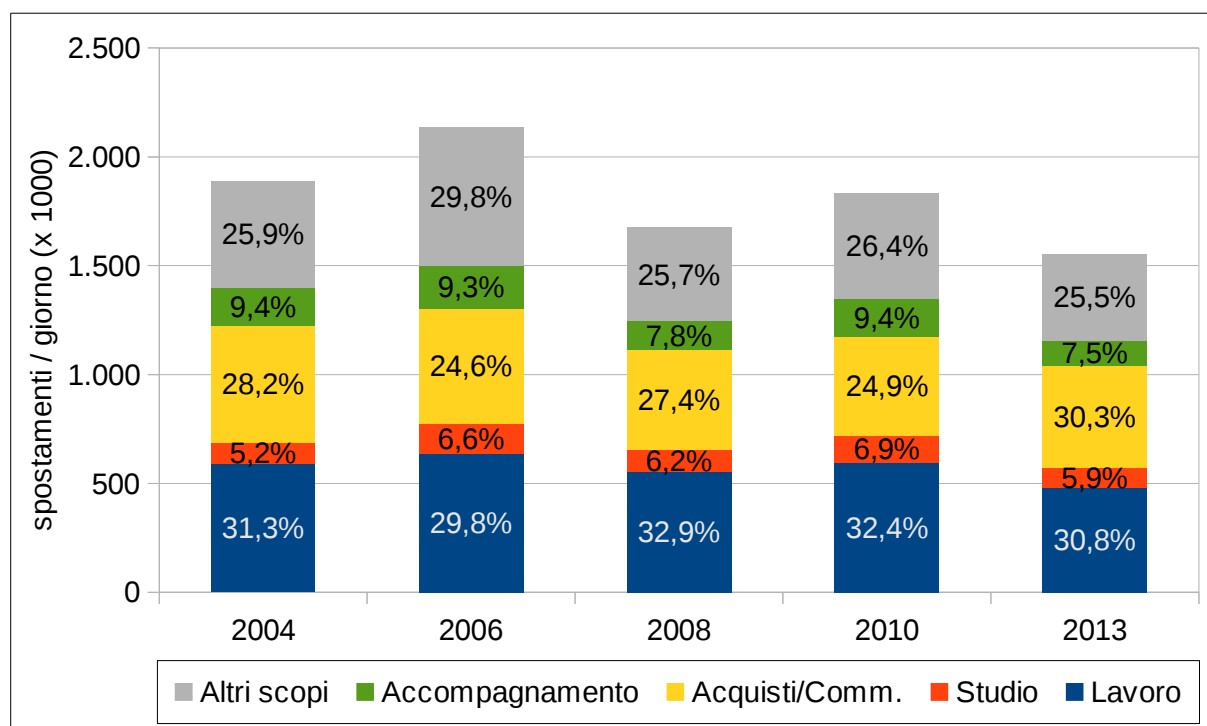
Per quanto riguarda invece la bicicletta del *bike sharing*, dai risultati dell'indagine IMQ 2013 emerge un volume di spostamenti esiguo rispetto alla mobilità con bici personale: infatti i residenti in Area metropolitana hanno effettuato nella giornata feriale media circa 1700 spostamenti con la bici condivisa.

## Perché ci si sposta

Come visto sopra, ogni spostamento da un punto di origine ad un punto di destinazione è caratterizzato da uno scopo.

Poco più della metà degli spostamenti è effettuata per compiere varie attività mentre la rimanente parte è effettuata per tornare a casa. Gli spostamenti effettuati per tornare a casa sono il 91% di quelli effettuati per compiere le varie attività.

Concentrandosi solo sugli spostamenti effettuati per compiere le attività, quasi il 37% degli spostamenti effettuati dai residenti nell'area metropolitana viene effettuato per motivi di lavoro o studio.



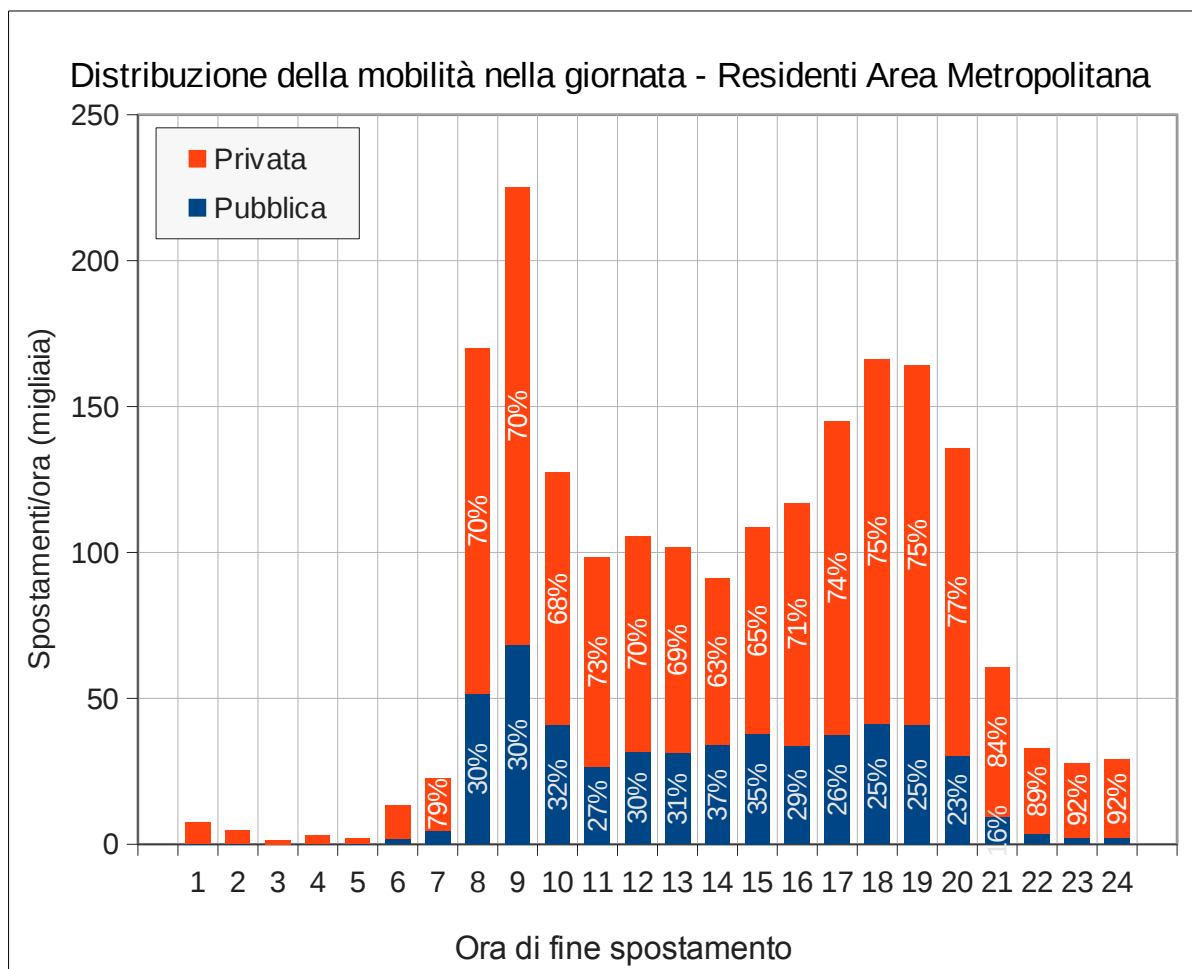
Il primo scopo degli spostamenti è il lavoro, mentre il secondo scopo in ordine di volume di spostamenti è acquisti/commissioni. Seguono l'accompagnamento, lo studio e gli altri scopi che comprendono: sport/svago, cure/visite mediche, visite a parenti/amici, altro.

Si può notare come gli spostamenti per lavoro nel 2013 raggiungano il valore assoluto più basso degli ultimi 10 anni.

## Quando ci si sposta

La **mobilità motorizzata** si distribuisce nell'arco della giornata in funzione degli impegni e delle necessità delle persone.

Dividendo la giornata in intervalli di un'ora (al minuto 0 di ogni ora), il picco del mattino si posiziona tra le 8 e le 9 mentre il picco serale si colloca tra le 17 e le 18.



Come si può osservare, anche la quota di mercato del trasporto pubblico varia nelle diverse fasce della giornata. Essa si colloca tra il 25% e il 30% nelle ore diurne, raggiunge il massimo valore pari al 37% tra le 13 e le 14 (uscita dalle scuole) ed è minima nelle ore serali, quando l'auto raggiunge il 90%.



## 6. La mobilità che interessa l'area metropolitana

---

### Matrici origine/destinazione

Considerando la mobilità motorizzata di tutti i residenti nella Regione Piemonte, risulta che giornalmente vengono effettuati 1,85 milioni di spostamenti interni all'area metropolitana, 225 mila in entrata e altrettanti in uscita.

Come si è visto, circa la metà di questi spostamenti viene effettuata per tornare a casa. Negli spostamenti in ingresso, quelli dei residenti all'esterno che si recano nell'area metropolitana per svolgere le varie attività si sommano a quelli dei residenti nell'area stessa che, diretti in precedenza all'esterno, ritornano a casa. Analoga considerazione si può fare per gli spostamenti in uscita dall'area metropolitana.

Escludendo gli spostamenti per ritorni a casa, vengono messe in evidenza qui di seguito le quantità di spostamenti nelle varie macroaree (Torino, Cintura, Resto Provincia, Resto Piemonte).

Normalmente le aree a carattere prevalentemente residenziale hanno una maggiore capacità di generazione di spostamenti mentre le zone a vocazione produttiva e di terziario hanno una maggiore capacità di attrazione. Per stimare correttamente la capacità di generazione e di attrazione dei vari territori è opportuno escludere dal conteggio gli spostamenti di ritorno a casa.

Di seguito si riportano le matrici con gli spostamenti effettuati per tutti gli scopi esclusi i ritorni a casa che interessano, in origine oppure in destinazione, l'area metropolitana torinese.

**Indagine IMQ 2013 - Privato** (Esclusi i ritorni a casa) Dati in migliaia

<b>Destinazione</b>	Torino	Cintura	Resto Provincia	Resto Piemonte - Esterno	<b>TOTALE</b>
<b>Origine</b>					
Torino	334,1	78,9	17,2	10,4	440,6
Cintura	96,6	197,4	20,8	6,2	321,0
Resto Provincia	51,8	47,9			99,7
Resto Piemonte - Esterno	13,1	4,8			17,9
<b>TOTALE</b>	495,6	329,0	38,0	16,6	879,2

**Indagine IMQ 2013 - Pubblico** (Esclusi i ritorni a casa) Dati in migliaia

<b>Destinazione</b>	Torino	Cintura	Resto Provincia	Resto Piemonte - Esterno	<b>TOTALE</b>
<b>Origine</b>					
Torino	215,2	9,9	2,9	2,7	230,7
Cintura	36,9	13,1	1,8	0,6	52,4
Resto Provincia	31,0	3,9			34,9
Resto Piemonte - Esterno	15,9	0,5			16,4
<b>TOTALE</b>	299,0	27,4	4,7	3,3	334,4

Per quanto riguarda l'uso dei modi è interessante effettuare un'analisi della quota del trasporto pubblico sul totale della mobilità motorizzata nelle relazioni tra le macroaree.

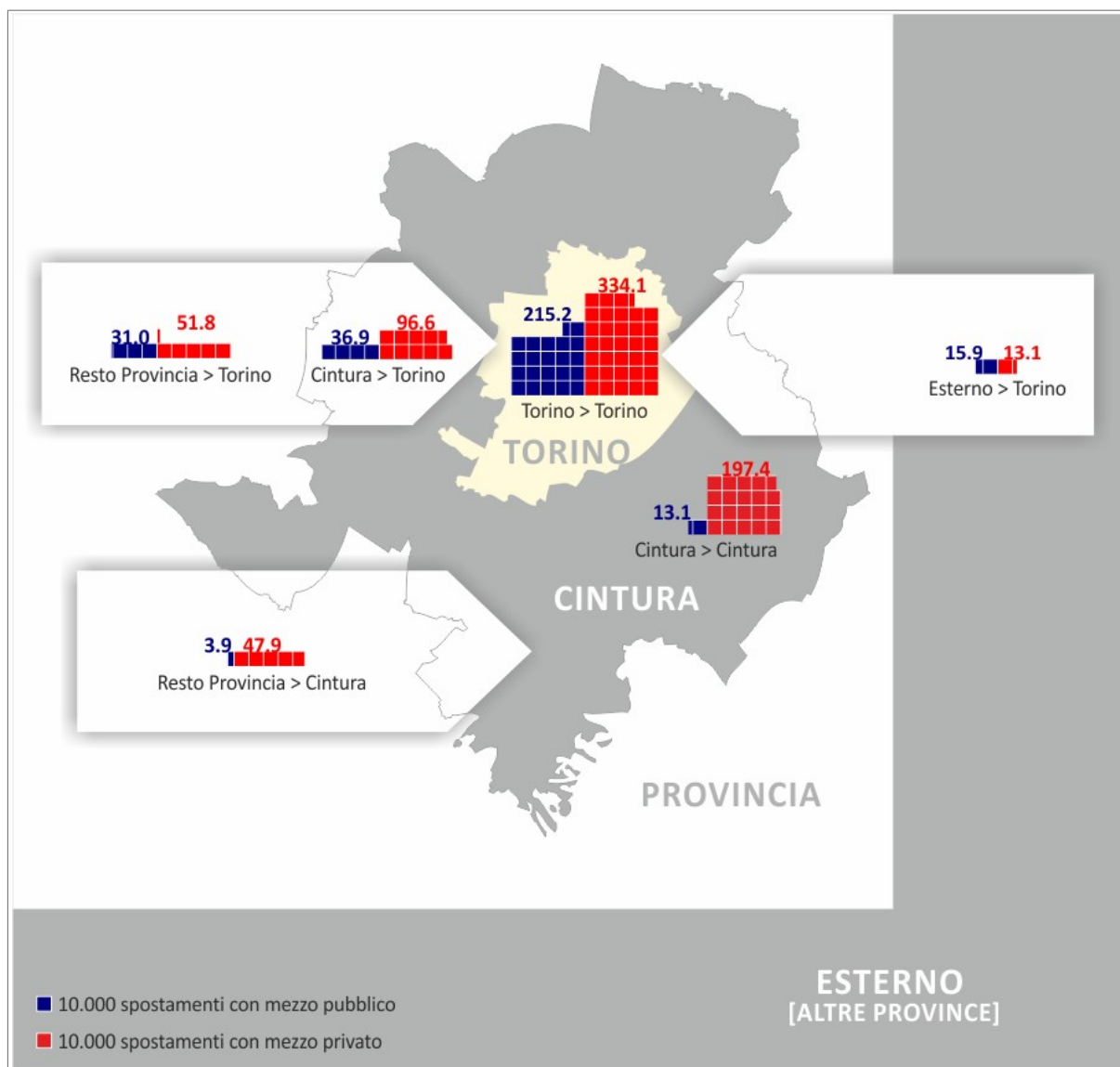
Orig\Dest	Torino	Cintura	Resto Provincia	Resto Piemonte Esterno	TOTALE
Torino	39,2%	11,1%	14,6%	20,9%	34,4%
Cintura	27,6%	6,2%	8,0%	9,2%	14,0%
Resto Provincia	37,4%	7,6%			25,9%
Resto Piemonte - Esterno	54,9%	9,5%			47,9%
<b>TOTALE</b>	37,6%	7,7%	11,1%	16,9%	27,6%

Negli spostamenti motorizzati interni alla città di Torino la **quota modale del mezzo pubblico** è del **39%**. Si osserva come il mezzo pubblico sia meno attrattivo per gli spostamenti originati in Cintura e destinati nel capoluogo, mentre riacquisti competitività all'aumentare della distanza percorsa, per raggiungere **oltre il 50% del mercato** negli spostamenti originati nelle altre province piemontesi o all'esterno della Regione.

Molto meno significativa appare l'attrattività del trasporto pubblico negli spostamenti originati a Torino e destinati all'esterno, con quote modali comprese tra l'11% per le destinazioni in cintura e il 15-20% all'aumentare della distanza.

Il valore più basso della quota di mercato del mezzo pubblico (6,2%) è quello degli spostamenti motorizzati interni alla Cintura. Anche per le relazioni tra Cintura e Resto Provincia / Resto Piemonte (e viceversa) la quota del mezzo pubblico rimane sempre al di sotto del 10%.

La figura che segue rappresenta graficamente le quote di mercato per gli spostamenti nei vari ambiti territoriali sopra descritti.

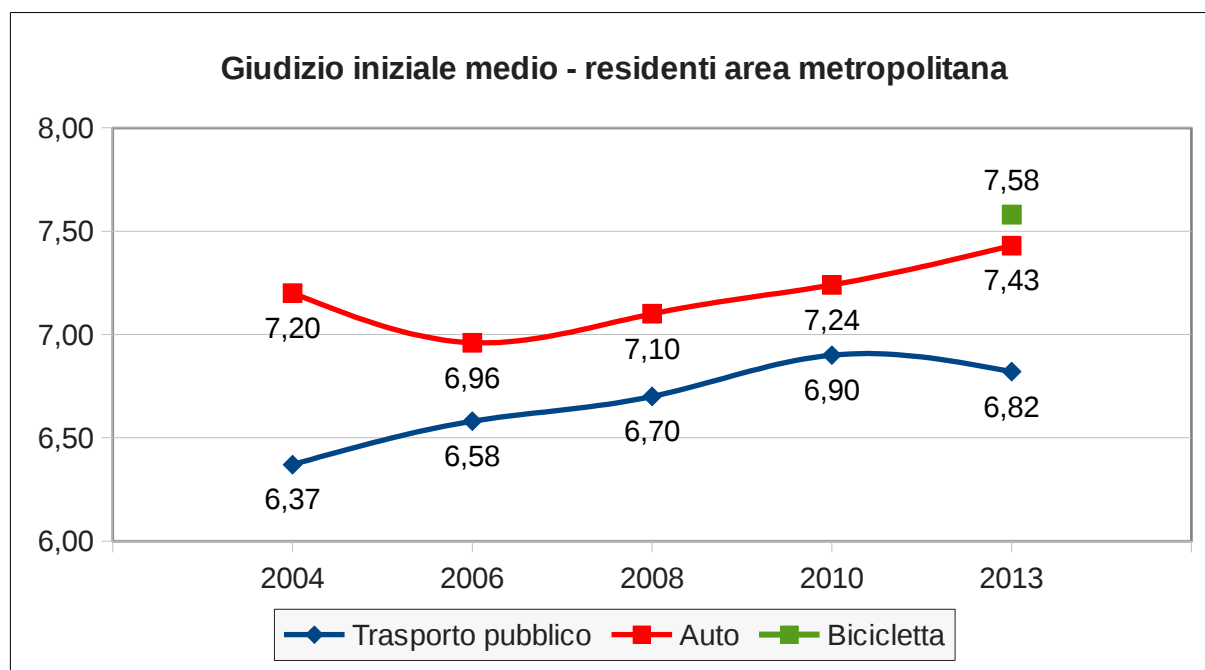


## 7. La qualità

### La soddisfazione percepita

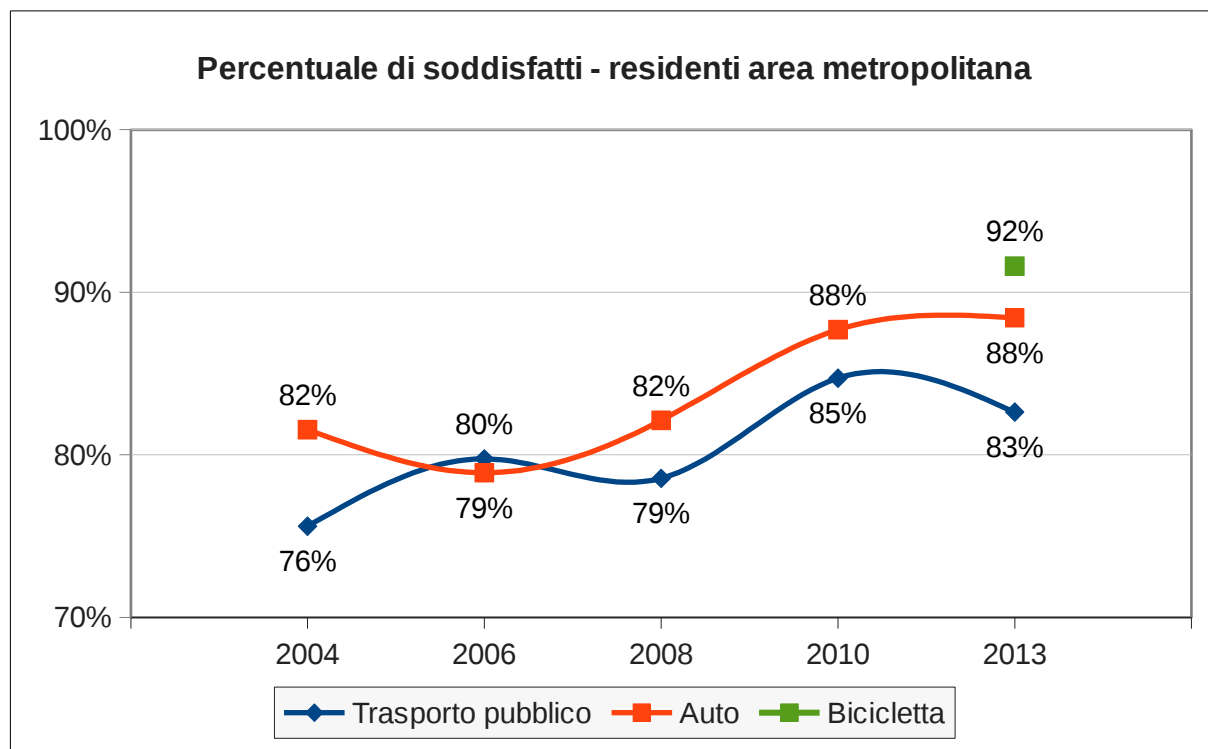
È stato chiesto agli intervistati di esprimersi sulla qualità percepita dell'uso dei sistemi di trasporto pubblico, dell'auto privata (o del *car sharing*) e, per la prima volta nel 2013, anche della bicicletta (personale o del *bike sharing*).

Per ogni mezzo è stato richiesto di esprimere un voto di tipo scolastico sul mezzo in generale e su alcuni fattori (aspetti) della qualità. Agli intervistati viene richiesto di esprimere dapprima un giudizio iniziale sul mezzo di trasporto, successivamente vengono richiesti i giudizi sui singoli aspetti della qualità e infine un giudizio finale.



I mezzi pubblici vedono crescere tendenzialmente il loro giudizio nell'ultimo decennio, ottenendo un valore di 6,8 nel 2013 (in lieve flessione rispetto al 6,9 del 2010). L'auto si attesta sul 7,4 e raggiunge il valore più elevato dopo la flessione del 2006. La bicicletta, oggetto di indagine solo nel 2013, si attesta subito come il mezzo con la votazione più alta.

L'altro dato riguarda la percentuale di soddisfatti, ovvero di coloro che hanno espresso un giudizio iniziale globale pari o superiore a 6 rispetto al totale di coloro che hanno espresso un giudizio <sup>1</sup>.



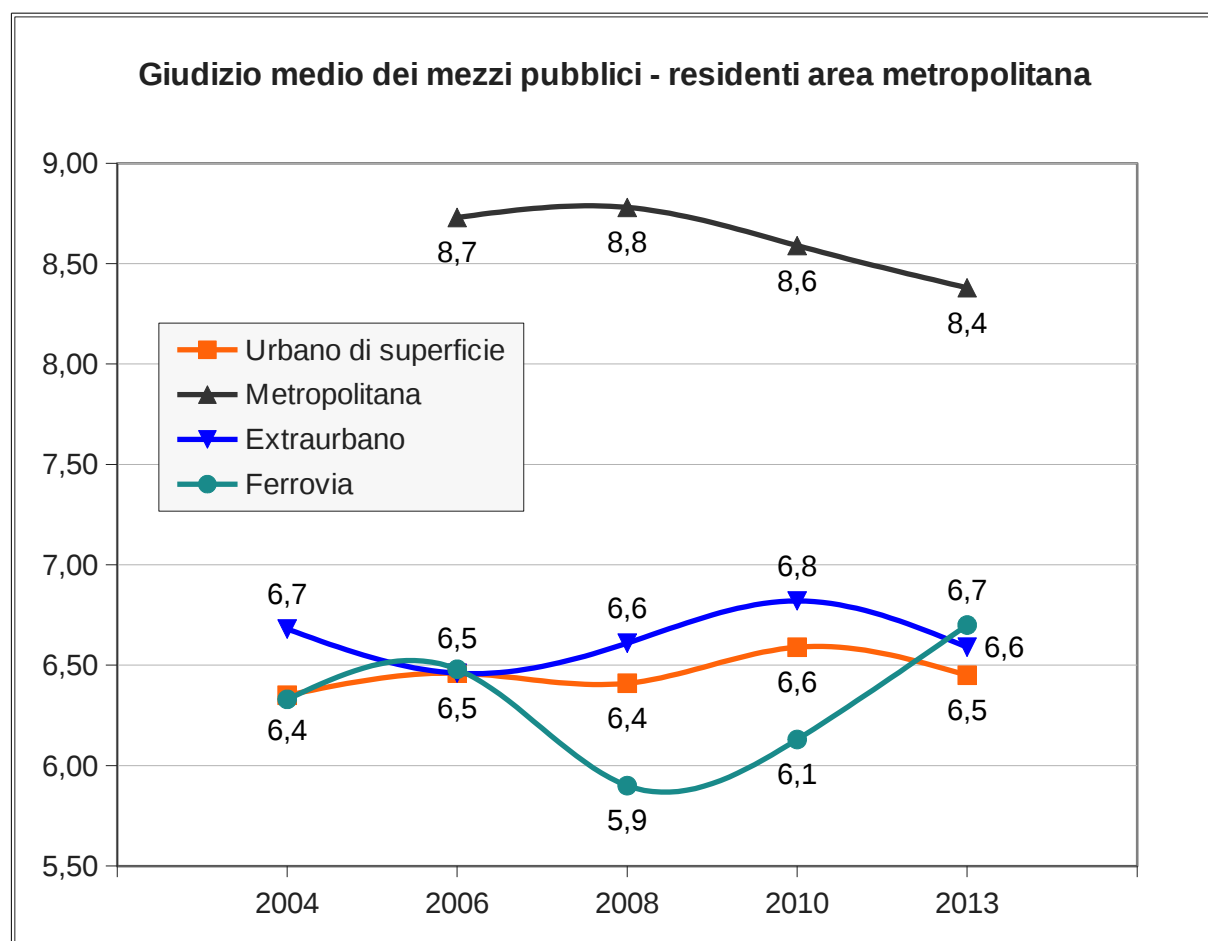
La percentuale di soddisfatti del mezzo pubblico è tendenzialmente cresciuta nell'ultimo decennio, ottenendo un valore di 83% nel 2013 in lieve flessione rispetto al 2010. La percentuale di soddisfatti dell'auto si colloca in genere su valori più alti di quelli del trasporto pubblico (eccetto il 2006) ottenendo un valore dell'88% nel 2013 (come nel 2010).

La bicicletta, oggetto di indagine solo nel 2013, si attesta subito come il mezzo con la più alta percentuale di soddisfatti attestandosi oltre il 90%.

---

<sup>1</sup> Sono escluse dalla base di calcolo del giudizio iniziale medio le risposte "non so". La quota di cittadini che esprime un giudizio varia a seconda del mezzo giudicato: 83% per l'auto, 66% per il trasporto pubblico e 21% per la bicicletta (valori riferiti alla popolazione che si è spostata il giorno precedente l'intervista).

Per quanto riguarda il dettaglio dei singoli mezzi pubblici, la metropolitana riscuote ampio gradimento con un giudizio pari a 8,4, sebbene in calo rispetto agli anni precedenti. Gli autobus extraurbani si attestano a 6,6. I servizi urbani di superficie (bus e tram) si attestano a 6,5. Con l'attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano, la ferrovia recupera posizioni rispetto agli anni passati attestandosi a 6,7.



## I fattori della qualità


Nel corso dell'intervista, oltre al giudizio globale su ciascun modo di trasporto, vengono richiesti anche i giudizi sui singoli aspetti (o fattori) della qualità.


Ogni modo di trasporto possiede un insieme di fattori che ne caratterizzano le qualità.

Di seguito si riporta una sintesi dei tre aspetti migliori (con la maggiore soddisfazione percepita) e dei tre peggiori per il trasporto pubblico, l'auto e la bicicletta.



**Trasporto pubblico | i tre fattori migliori e i tre più critici**

	Fattore della qualità	Voto medio	Percentuale di soddisfatti	Percentuale che non si esprime <sup>2</sup>
	Facilità acquisto dei biglietti e degli abbonamenti	7,5	89,8%	1,5%
	Comportamento del personale	7,2	86,4%	4,3%
	Sicurezza da incidenti	7,0	83,4%	3,1%

	Fattore della qualità	Voto medio	Percentuale di soddisfatti	Percentuale che non si esprime
	Efficacia nel controllo dei biglietti	6,2	68,0%	3,9%
	Possibilità di <i>park and ride</i>	6,2	56,6%	19,8%
	Convenienza biglietti e abbonamenti	6,2	68,1%	2,3%


Il trasporto pubblico è apprezzato principalmente per la *facilità di acquisto dei titoli di viaggio*, il *comportamento del personale* e la *sicurezza da incidenti*. Gli aspetti più critici sono invece l'*efficacia nel controllo dei biglietti*, la *facilità di park and ride* (interscambio con l'auto) e la *convenienza dei titoli di viaggio*.


Per quanto riguarda i **fattori prestazionali**, la *rapidità del trasporto* è valutata 6,8 mentre la *frequenza/numero passaggi* e la *regolarità/puntualità* sono valutate entrambe 6,5.

---

<sup>2</sup> Vi sono risposte "non so" anche a richieste di giudizio su singoli fattori da parte di chi ha espresso un giudizio globale iniziale valido.

### Auto | i tre fattori migliori e i tre più critici


	Fattore della qualità	Voto medio	Percentuale di soddisfatti	Percentuale che non si esprime
	Comfort a bordo	8,1	95,2%	0,7%
	Privacy del viaggio	8,0	93,7%	1,0%
	Trasporto carichi / persone	8,0	93,8%	0,9%


	Fattore della qualità	Voto medio	Percentuale di soddisfatti	Percentuale che non si esprime
	Stato manutenzione strade	6,0	62,5%	0,5%
	Facilità di parcheggio	5,9	62,0%	1,1%
	Economicità	5,7	56,6%	1,2%

L'auto viene apprezzata principalmente per il *comfort a bordo*, la *privacy del viaggio* e la *possibilità di trasportare carichi e viaggiare insieme ad altre persone*. Gli aspetti critici invece sono quelli che riguardano la *manutenzione della viabilità*, la *facilità di parcheggio* e l'*economicità* dell'auto come mezzo di trasporto.

Per quanto riguarda i **fattori prestazionali**, la *rapidità del trasporto* e la *prevedibilità dei tempi di viaggio* sono valutate 6,9 mentre la *scorrevolezza del traffico* è valutata 6,2.

## Bicicletta | i tre fattori migliori e i tre più critici

	Fattore della qualità	Voto medio	Percentuale di soddisfatti	Percentuale che non si esprime
	Economicità	8,7	98,0%	0,2%
	Rispetto dell'ambiente	8,7	97,0%	0,2%
	Comfort e piacevolezza del viaggio	7,7	93,2%	0,7%

	Fattore della qualità	Voto medio	Percentuale di soddisfatti	Percentuale che non si esprime
	Stato manutenzione piste ciclabili	6,0	63,5%	0,4%
	Disponibilità attraversamenti sicuri	6,0	60,4%	0,5%
	Disponibilità parcheggi protetti	5,9	61,5%	0,8%

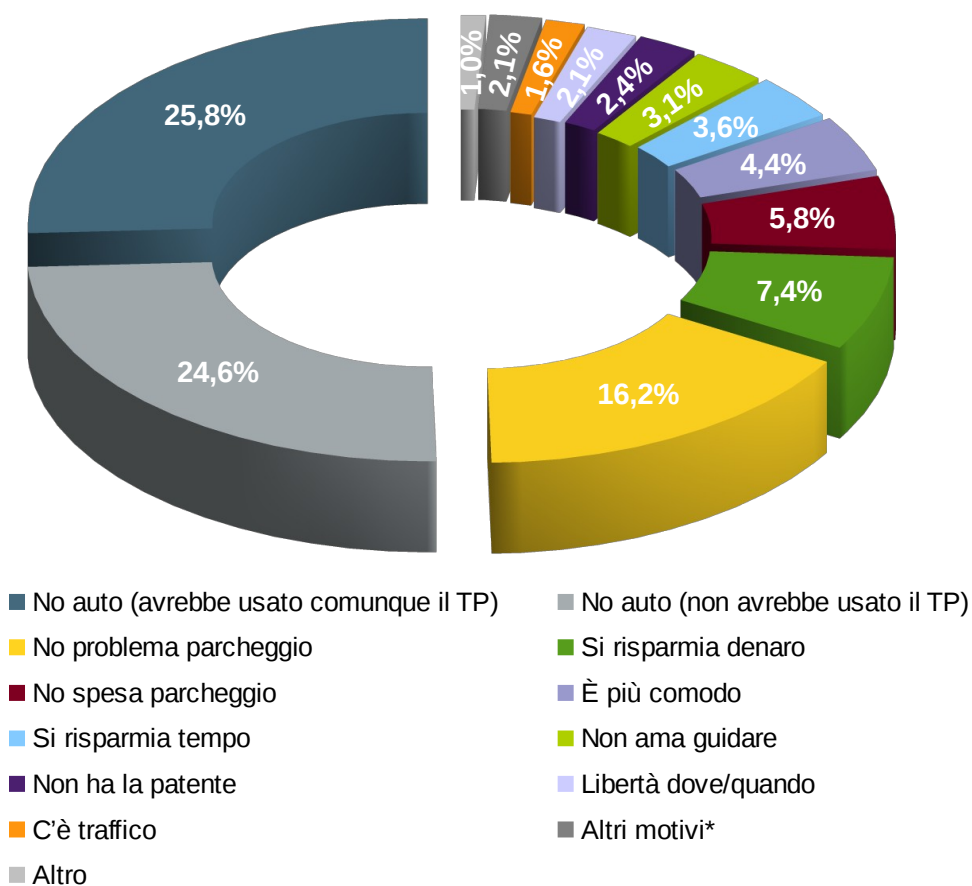
Della bicicletta (sia personale che del *bike sharing*) vengono apprezzate soprattutto l'economicità, il rispetto dell'ambiente e il comfort (piacevolezza) del viaggio. Di contro, registrano una bassa soddisfazione lo stato di manutenzione delle piste ciclabili, la disponibilità di intersezioni sicure e la scarsa disponibilità di parcheggi protetti.

Per quanto riguarda i **fattori prestazionali**, la *rapidità dei tempi di viaggio* è valutata 7,4 così come la *prevedibilità dei tempi di viaggio*.

## Motivi di scelta del mezzo pubblico

È stato chiesto a chi ha utilizzato il mezzo pubblico il motivo della propria scelta. Il 49,6% degli intervistati non aveva a disposizione un'auto per quello spostamento (scelta obbligata). Tuttavia, il 25,8% avrebbe comunque utilizzato il trasporto pubblico anche avendo a disposizione un'auto<sup>3</sup>, mentre solo il 24,6% avrebbe usato l'auto se avesse potuto.

Motivi di scelta mezzo pubblico - Residenti Area Metropolitana



\*Per non scomodare nessuno, Perché si inquina meno, Incontrare amici, Minore rischio di incidenti, Possiede un abbonamento

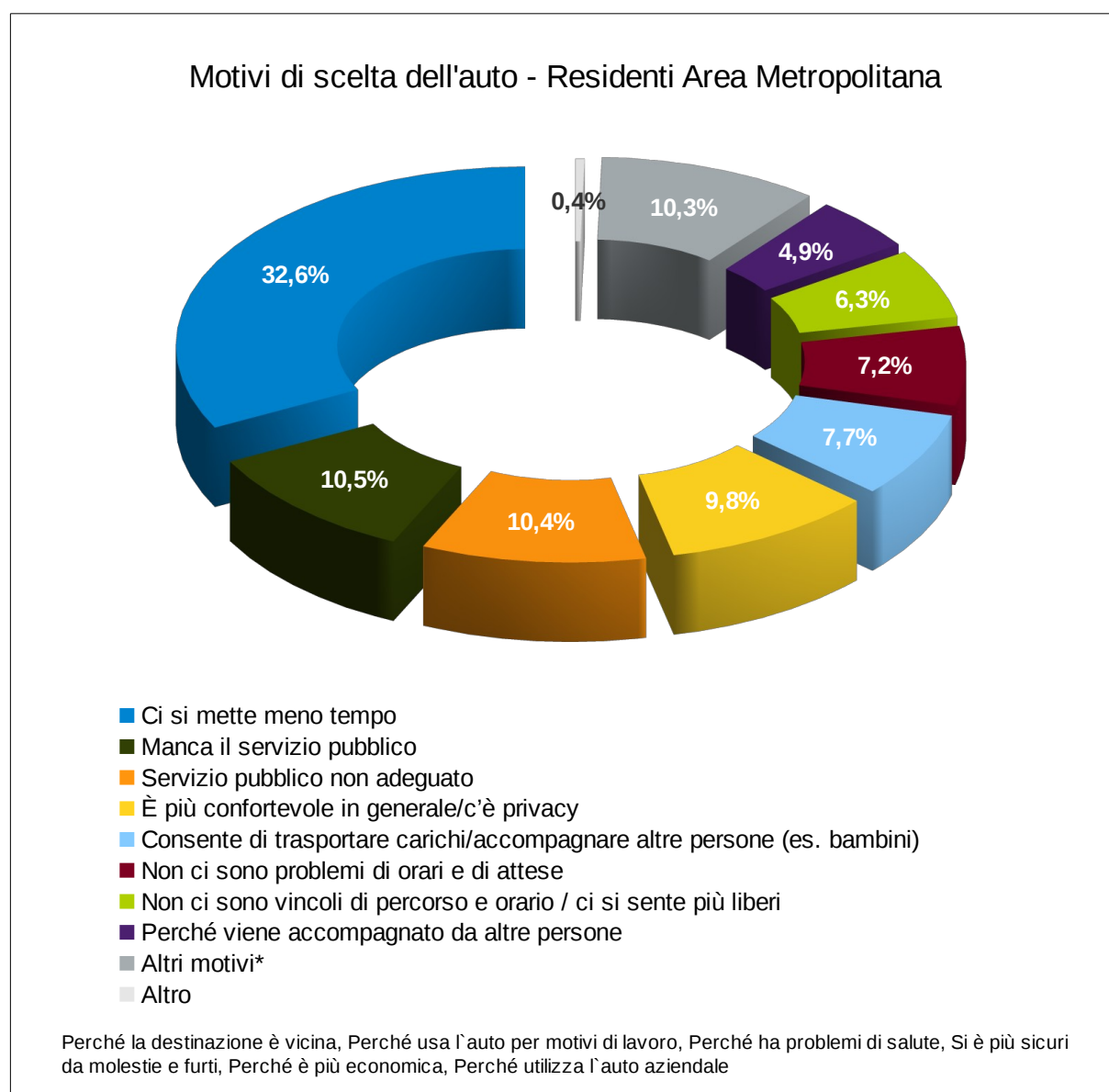
3 Per una parte di questi la mancata disponibilità dell'auto potrebbe non costituire un vincolo ma una scelta.

Pertanto coloro che hanno usato il trasporto pubblico per scelta libera sono oltre il 75%. I motivi più frequenti di scelta del trasporto pubblico sono:

- Non ci sono problemi di parcheggio (16,2%);
- Si risparmia denaro (7,4%);
- Non ci sono spese di parcheggio (5,8%).

## Motivi di scelta dell'auto

Di seguito i motivi per i quali gli intervistati residenti nell'area metropolitana hanno preferito l'auto.



L'auto viene preferita rispetto al trasporto pubblico nella maggior parte dei casi perché:

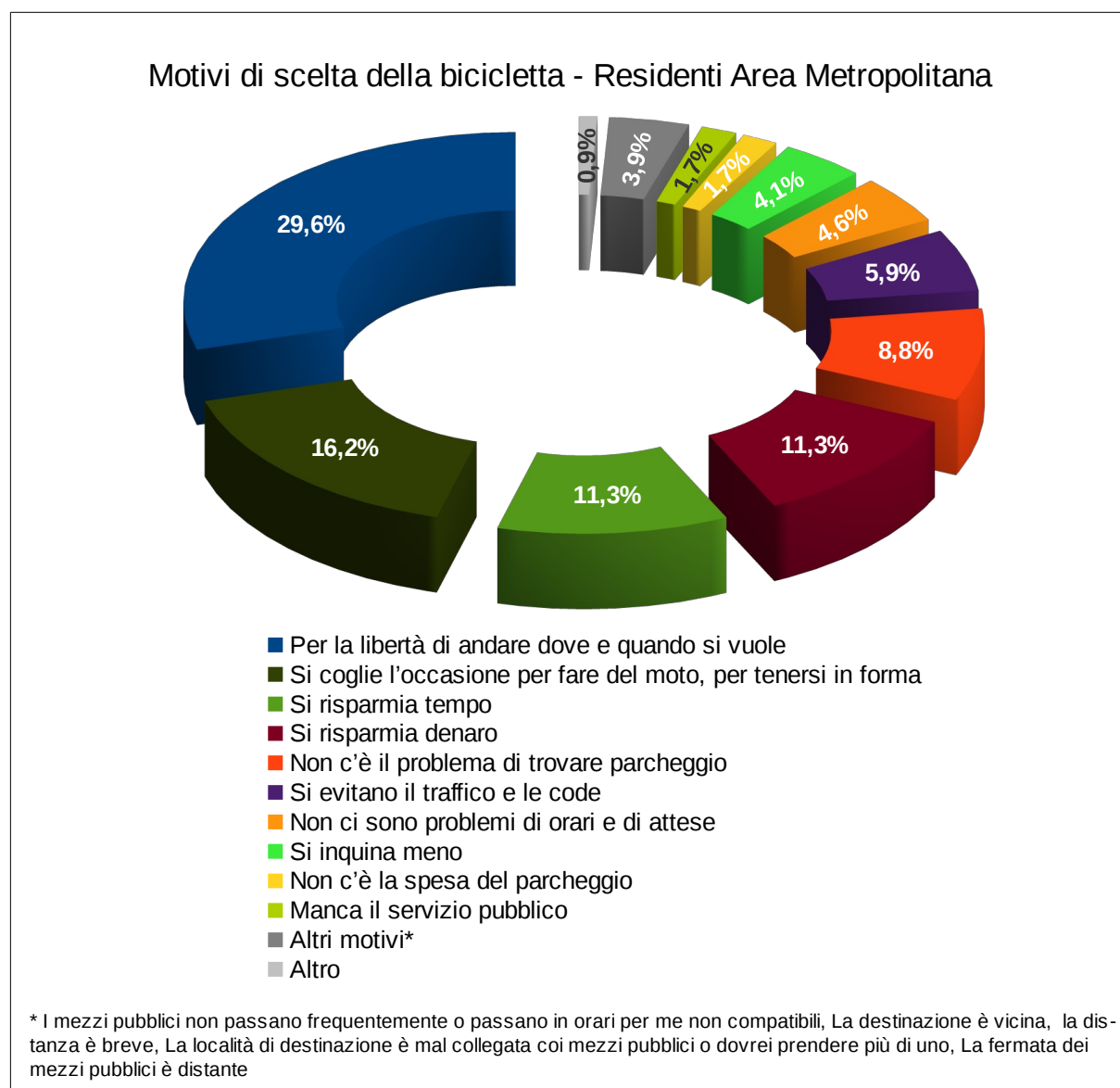
- ci si mette meno tempo (32,6% dei casi);
- manca il servizio pubblico (10,5% dei casi);
- il trasporto pubblico non è "adeguato alle esigenze" ovvero: *la località di destinazione è mal collegata; dovrebbe prendere più mezzi pubblici; i mezzi pubblici non passano frequentemente in orari non compatibili con le mie esigenze; la fermata dei mezzi pubblici è distante.* (10,4% dei casi);
- è più confortevole, c'è privacy (9,8% dei casi);
- consente di trasportare carichi e accompagnare persone (8% dei casi).

In sintesi, emerge che il trasporto pubblico viene scelto, nella maggior parte dei casi, per evitare una caratteristica *negativa* dell'auto (il problema di trovare un parcheggio, la spesa del parcheggio e in generale il maggior costo dell'auto) e solo in misura minore grazie a caratteristiche *positive* specifiche del TP stesso (comodità, minor tempo, libertà). L'auto invece viene scelta nella maggior parte dei casi per una sua caratteristica *positiva*: la Rapidità di trasporto e solo in seconda istanza per ovviare a carenze del trasporto pubblico.

## Motivi di scelta della bicicletta

Nell'edizione 2013, per la prima volta, è stato chiesto agli intervistati di esprimersi sui motivi di scelta della bicicletta personale.

Di seguito vengono riportati i motivi espressi dai residenti nell'area metropolitana torinese.



La bicicletta viene scelta innanzitutto per la libertà di andare dove e quando si vuole (29,6%), il secondo motivo più frequente è l'occasione di fare del moto e tenersi in forma (16,2%), seguono a pari merito il risparmio di tempo e di denaro (11,3%).

© Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale

Torino, Aprile 2015

La riproduzione e l'utilizzo del materiale contenuto in questa pubblicazione sono consentiti  
citando la fonte