

Agenzia
Mobilità Metropolitana Torino
Consorzio tra Enti Locali

IMQ 2006



INDAGINE
SULLA MOBILITA' DELLE PERSONE
E SULLA QUALITA' DEI TRASPORTI

AREA METROPOLITANA
E PROVINCIA DI TORINO

Indagine sulla Mobilità delle Persone e sulla qualità dei Trasporti 2006

Area Metropolitana e Provincia di Torino

A cura di: Agenzia per la Mobilità Metropolitana – Consorzio tra Enti Locali

Sommario

1	Premessa.....	3
2	La mobilità nell'area metropolitana	5
2.1	L'area	5
2.2	La popolazione	6
2.3	Trasporto pubblico e motorizzazione privata.....	11
2.4	La mobilità dei residenti	13
2.4.1	La mobilità complessiva	13
2.4.2	La mobilità individuale della popolazione complessiva	14
2.4.3	Gli scopi della mobilità	16
2.4.4	L'uso dei mezzi di trasporto.....	19
2.4.5	La distribuzione della mobilità nella giornata	21
3	La mobilità nella Provincia di Torino: confronti tra Torino e l'area esterna	25
3.1	L'Area della Provincia di Torino.....	25
3.2	La popolazione	27
3.3	La mobilità dei residenti	32
3.3.1	La mobilità complessiva	32
3.3.2	La mobilità individuale della popolazione complessiva	34
3.3.3	Gli scopi della mobilità	39
3.3.4	L'uso dei mezzi di trasporto.....	41
3.3.5	L'uso dei mezzi secondo lo scopo	48
3.3.6	La distribuzione della mobilità nella giornata	49
3.4	La distribuzione spaziale della mobilità motorizzata.....	58
4	La qualità percepita del servizio di trasporto pubblico e dell'uso dell'automobile	71
4.1	La soddisfazione complessiva	71
4.1.1	Giudizio globale medio.....	71
4.1.2	I soddisfatti	73
4.2	La soddisfazione sui singoli fattori della qualità.....	75
4.2.1	Il servizio pubblico e l'auto.....	75
4.2.2	Il servizio pubblico per tipologia	76
4.3	L'importanza relativa dei fattori della qualità.....	88
4.3.1	Il trasporto pubblico	88
4.3.2	Il trasporto privato	90



4.3.3	Confronto tra importanza dei fattori e soddisfazione	91
4.4	L'evoluzione della soddisfazione.....	93
4.4.1	Il trasporto pubblico	93
4.4.2	Il trasporto privato	97
4.5	Sintetica evoluzione della soddisfazione comparata tra il servizio urbano di superficie e l'auto	99
4.6	I motivi della scelta modale.....	102
4.6.1	Trasporto pubblico	102
4.6.2	Auto	107
4.7	Dati sulla frequenza di utilizzo dei mezzi pubblici	108
5	Appendice	111
5.1	Confronto con i rapporti congiunturali ISFORT.....	111
5.1.1	La mobilità individuale	112
5.1.2	Gli scopi degli spostamenti.....	114
	Indice delle figure	115
	Indice delle tabelle.....	118

1 Premessa

Le indagini campionarie sulla mobilità delle persone nella Provincia di Torino sono state effettuate con cadenza regolare sin dai primi anni novanta. La prima indagine di questo tipo è stata effettuata nel 1991 con un campione di grandi dimensioni. Dal 1994 in poi le indagini sono state svolte con cadenza biennale alternando campioni di grandi dimensioni (25-30 mila interviste negli anni 1996, 2000, 2004) e campioni di piccole dimensioni (5-7 mila interviste negli anni 1994, 1998, 2002 e 2006). Fino all'edizione del 2004 compresa le indagini sono state effettuate da ATM (Azienda Torinese Mobilità, dal 2003 confluita nel GTT - Gruppo Torinese Trasporti).

La legge regionale 1 del 2000 ha promosso la costituzione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana come consorzio tra Enti locali con funzioni di promuovere la mobilità sostenibile, programmare i sistemi di trasporto pubblico e amministrare i contratti di servizio con le aziende di trasporto nell'area metropolitana torinese. Il consorzio è stato formalmente costituito nel 2003. All'Agenzia sono stati trasferiti i contratti di servizio urbano e suburbano gestito da GTT, extraurbano gestito da GTT e da altri vettori, ferroviario gestito da Trenitalia e da GTT. Tra le funzioni individuate nello Statuto del consorzio stesso vi è il "monitoraggio della mobilità e controllo di efficienza ed efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita". In questo nuovo contesto l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha assunto la titolarità delle funzioni di progettazione delle indagini IMQ sulla mobilità delle persone e sulla qualità dei trasporti, di elaborazione dei dati raccolti e di analisi dei risultati ottenuti.

L'universo di riferimento per le indagini è costituito dai residenti della Provincia di Torino con età maggiore di 10 anni. Il campione è stratificato in base al sesso, all'età e alla zona di residenza (23 zone in Torino, 31 in cintura e 37 nel resto Provincia).

Le interviste sono state effettuate, come nelle indagini precedenti, con tecnica CATI (Computer Aided Telephone Interview). L'esecuzione della presente edizione è stata affidata al gruppo Ricerca - Demoskopea di Milano. Le interviste sono state effettuate nel mese di maggio, a differenza delle precedenti indagini nelle quali esse si svolgevano per la maggior parte nei mesi di febbraio e marzo. Tale collocazione temporale si è resa necessaria per evitare di raccogliere informazioni sulla mobilità durante il periodo in cui si sono svolti i Giochi Olimpici e Paralimpici invernali. La struttura del questionario è rimasta la stessa delle indagini precedenti, garantendo così una piena confrontabilità dei dati. Nella lettura dei risultati bisogna tenere presente questa leggera discrasia temporale tra le possibili cause di variazione rispetto agli anni precedenti.

2 La mobilità nell'area metropolitana

2.1 L'area

L'area metropolitana è costituita da Torino + 31 comuni della prima e seconda cintura (Figura 1). Essa coincide con l'area di competenza dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana. Nelle indagini condotte anteriormente all'istituzione dell'Agenzia stessa, l'area metropolitana veniva identificata con il bacino servito dalle linee urbane e suburbane di Torino che comprendeva il capoluogo e 23 comuni della cintura. La superficie dell'area è di 837 kmq di cui 130 relativi a Torino e 707 ai 31 comuni della cintura.



Figura 1 - L'Area metropolitana



2.2 La popolazione

Alla fine del 2005 la popolazione dell'area metropolitana era pari a 1.528.371 persone di cui 898.609 residenti in Torino e 629.762 in cintura (Tabella 3).

Per quanto riguarda la popolazione di Torino la fonte è l'Ufficio Statistica del Comune stesso, per la Cintura e il resto Provincia sono stati utilizzati i dati della BDDE (Banca dati Demografico Evolutiva) della Regione Piemonte relativi al 31/12/2005. Per quanto riguarda questi ultimi, i totali per Comune sono dati ISTAT ufficiali definitivi, mentre la ripartizione per età è stimata con algoritmi di stima basati sull'andamento degli anni precedenti, calcolata nell'ambito della Banca dati stessa, non essendo ancora disponibili alla data di redazione del presente rapporto le disaggregazioni per anno di nascita.

La popolazione di Torino, dopo diversi anni di tendenza alla diminuzione, ha ripreso a salire. Infatti essa è aumentata, rispetto alla precedente indagine del 2004, del 3,5% mentre rispetto all'indagine del 2002, essa è aumentata del 3,9%. Tuttavia, la recente inversione di tendenza ha solo in parte compensato la serie di diminuzioni registratesi negli anni passati. In particolare, prendendo a riferimento la popolazione del 2006, rispetto al 1985 la diminuzione è stata del 14%, rispetto al 1992 del 6,5%, rispetto al 1995 del 4% e rispetto al 2000 di quasi l'1%.

Per quanto riguarda la cintura, la popolazione ha registrato, fin dai primi anni novanta un sensibile aumento. In particolare, prendendo a riferimento la popolazione del 2006, rispetto al 1992 l'aumento è stato del 5%, rispetto al 1995 del 3% e rispetto al 2000 di quasi il 2%.

La presente indagine, come le precedenti, ha avuto come universo di riferimento la popolazione residente con età superiore ai 10 anni (Figura 2).

La popolazione maggiore di 10 anni residente nell'area metropolitana, oggetto della presente indagine, è pari a 1.388.694 abitanti, di cui 821.523 nel capoluogo e 567.171 in cintura.

La componente femminile risulta essere pari al 52% della popolazione, in linea con i dati sulla distribuzione della popolazione per sesso dal 1991 al 2004.

Infine si evidenzia che nelle serie storiche pubblicate nel presente rapporto relative all'anno 2000 e seguenti è stata adottata l'area metropolitana allargata a 31 comuni. Tale diversa classificazione è evidenziata sui grafici con indicatori di colore giallo e/o con una nota in calce al grafico stesso.

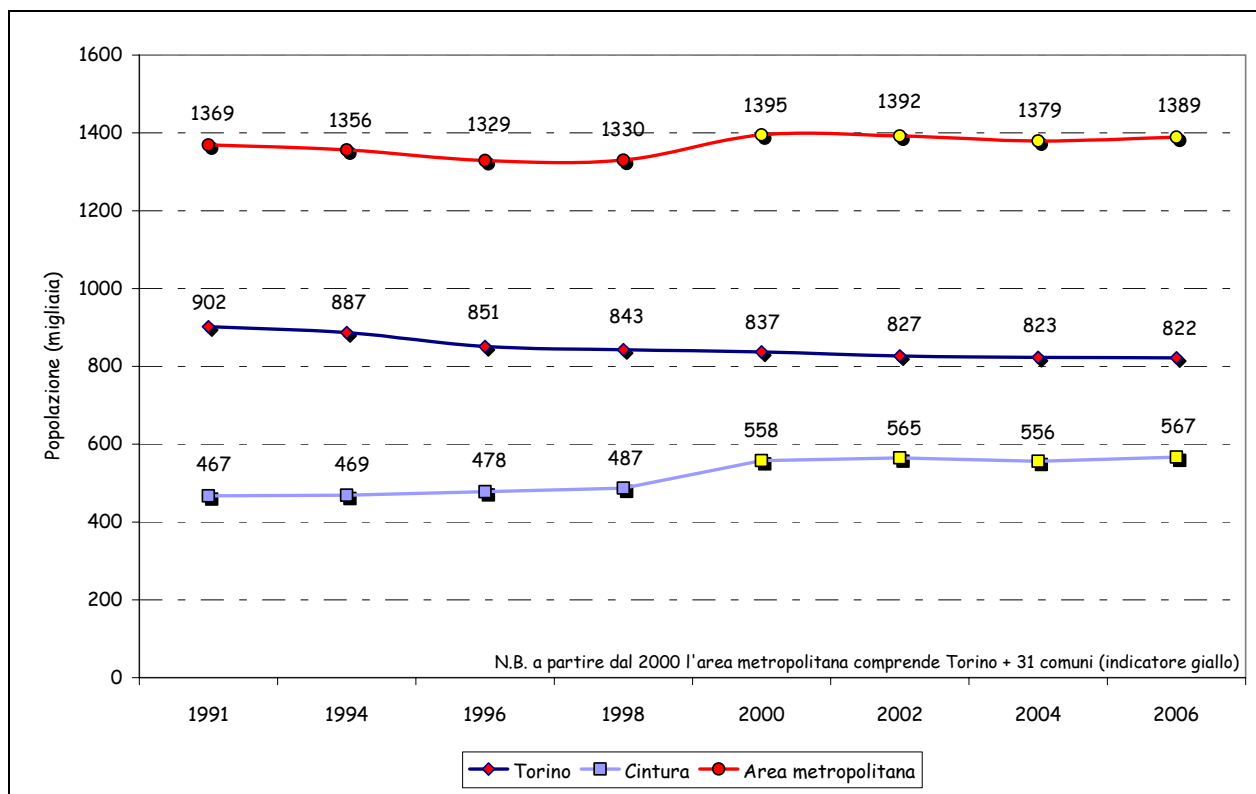


Figura 2 - Popolazione nell'area metropolitana - residenti maggiori di 10 anni

Comune	1.1.85	1.1.86	1.1.87	1.1.88	1.1.89	1.1.90	1.1.91
Torino	1049997	1035383	1035565	1025390	1012180	1002863	991870
Alpignano	14114	14663	15093	15669	15907	16262	16573
Beinasco	19354	19446	19404	19577	19510	19358	19189
Borgaro	9300	9523	9489	9482	9946	10099	10404
Cambiano	5478	5557	5551	5644	5701	5717	5761
Candiolo	4037	4224	4337	4326	4338	4397	4440
Chieri	30869	30971	30981	30964	30907	31081	31398
Collegno	48568	49349	49335	49254	48948	48483	48214
Druento	7287	7322	7277	7288	7267	7325	7484
Grugliasco	37497	37477	37765	38485	40031	40464	40921
Leini	11690	11823	11827	11846	11896	11896	12251
Moncalieri	63491	62785	62306	61766	61362	61338	61005
Nichelino	45751	46225	46260	46172	45944	45660	45318
Orbassano	18976	19199	19542	19849	20424	20750	20767
Pecetto	3255	3173	3226	3206	3324	3377	3434
Pianezza	10421	10464	10411	10548	10939	11172	11356
Pino	8054	7994	8183	8271	8436	8560	8617
Rivalta	14468	14517	14577	14648	14722	15022	15773
Rivoli	51172	50279	50786	51678	52672	53518	54041
San Mauro	15594	16049	16436	16525	16602	16673	16756
Santena	10598	10261	10327	10304	10280	10290	10279
Settimo	46210	45691	45430	45098	45333	45312	45734
Trofarello	8344	8440	8664	8820	8945	8966	8997
Venaria	28413	29086	29360	30330	30713	30860	31116
Totale area a 24 Comuni	1562938	1549901	1552132	1545140	1536327	1529443	1521698

Tabella 1 - Popolazione residente nei comuni dell'area metropolitana dal 1985 al 1991

Comune	1.1.92	1.1.93	1.1.94	1.1.95	1.1.96	1.1.97	1.1.98	1.1.99
Torino	961512	952736	945551	934732	923106	919612	914818	909741
Alpignano	16770	17072	17191	17426	17472	17518	17456	17306
Beinasco	18706	18678	18473	18460	18537	18602	18256	18120
Borgaro	10532	10689	10886	11299	11496	11603	11832	12201
Cambiano	5760	5752	5784	5743	5675	5682	5688	5707
Candiolo	4583	4725	4789	4859	5037	5086	5073	5079
Chieri	31322	31700	31904	31987	32145	32485	32288	32526
Collegno	47063	47090	46899	47042	47374	47548	47207	47378
Druento	7582	7594	7917	7975	7959	8018	8021	8039
Grugliasco	41122	41373	41247	40968	40824	40797	41045	40344
Leini	12145	12227	12275	12344	12203	12231	12172	12064
Moncalieri	59671	59789	59626	59227	58789	58475	58018	57698
Nichelino	44015	43320	43397	43700	44451	45204	45605	46233
Orbassano	20688	21026	21310	21449	21398	21625	21666	21712
Pecetto	3441	3545	3500	3500	3531	3554	3517	3579
Pianezza	11432	11441	11372	11322	11434	11447	11443	11413
Pino	8441	8720	8741	8562	8526	8557	8620	8572
Rivalta	16004	16312	16898	17148	17288	17410	17619	17613
Rivoli	52678	52573	53259	52685	52548	52447	52301	52153
San Mauro	16799	16853	17477	17713	17750	17791	17865	17861
Santena	10384	10380	10357	10346	10248	10265	10302	10260
Settimo	46036	47060	47571	47728	47820	47705	47617	47390
Trofarello	8898	8914	8904	8905	8889	9027	9264	9454
Venaria	30624	31200	31639	31860	33221	34438	35576	35759
Totale area a 24 Comuni	1486208	1480769	1476967	1466980	1457721	1457127	1453269	1448202
Baldissero	2888	2961	2977	2992	3038	3037	3070	3180
Carignano	8641	8625	8581	8514	8514	8525	8560	8512
Caselle	13749	14060	14176	14381	14633	14876	14965	15185
La Loggia	6325	6366	6398	6414	6378	6487	6544	6482
Piobesi	2835	2862	2852	2893	2940	2972	3028	3137
Piossasco	15574	15592	15568	15381	15388	15356	15543	15635
Vinovo	13446	13483	13493	13679	13776	13766	13728	13644
Volpiano	12583	12640	12724	12692	12780	12882	12828	12933
Totale area a 32 Comuni	1562249	1557358	1553736	1543926	1535168	1535028	1531535	1526910

Tabella 2 - Popolazione residente nei comuni dell'area metropolitana dal 1992 al 1999

Comune	1.1.00	1.1.01	1.1.02	1.1.03	1.1.04	1.1.05	1.1.06
Torino	903724	900987	864671	861644	867857	902255	898609
Alpignano	17214	17182	16662	16997	17031	17036	16983
Beinasco	18337	18437	18250	18477	18443	18393	18330
Borgaro	12661	12763	12754	12919	13045	13317	13405
Cambiano	5715	5814	5797	5800	5939	6008	6121
Candiolo	5109	5106	5122	5225	5312	5385	5428
Chieri	32894	33199	32878	33077	33569	34312	34669
Collegno	47695	48358	46557	47245	48778	49634	49606
Druento	8261	8282	8233	8273	8282	8262	8264
Grugliasco	39890	39539	38743	38578	38501	38327	38050
Leini	12113	12057	11955	12062	12254	12439	12757
Moncalieri	57024	56185	53435	53574	54462	55059	55983
Nichelino	46998	47654	47898	47950	48187	48297	48414
Orbassano	21761	21854	21556	21741	21767	21667	21580
Pecetto	3622	3677	3693	3732	3759	3751	3754
Pianezza	11387	11365	11230	11327	11466	11727	12072
Pino	8519	8534	8241	8504	8607	8586	8627
Rivalta	17734	17853	17621	17955	18137	18266	18382
Rivoli	51996	51797	49825	49892	49868	50694	50213
San Mauro	17910	18147	17826	18088	18343	18367	18645
Santena	10237	10253	10203	10240	10322	10313	10287
Settimo	47267	47062	47023	47041	47227	47372	47441
Trofarello	9836	10123	10373	10697	10985	11090	11089
Venaria	36039	36068	35676	35555	35363	35128	35127
Totale area a 24 Comuni	1443943	1442296	1396222	1396593	1407504	1445685	1443836
Baldissero	3199	3250	3259	3319	3396	3488	3516
Carignano	8558	8606	8647	8674	8775	8777	8816
Caselle	15404	15634	15868	16179	16574	16783	17064
La Loggia	6483	6506	6472	6520	6589	6838	7022
Piobesi	3129	3183	3242	3297	3371	3424	3539
Piossasco	15852	16152	16151	16481	16808	16961	17303
Vinovo	13659	13584	13421	13532	13552	13563	13440
Volpiano	13068	13159	12997	13281	13508	13638	13835
Totale area a 32 Comuni	1523295	1522370	1476279	1477876	1490077	1529157	1528371

Tabella 3 - Popolazione residente nei comuni dell'area metropolitana dal 2000 al 2006

Con riferimento alla popolazione che si sposta ripartita per attività (Figura 3), rispetto al 2004, a fronte di un aumento in valore assoluto, risulta modificarsi, sia pur lievemente, la composizione percentuale per attività. Infatti la quota dei lavoratori e dei pensionati costituisce circa la metà della popolazione che si sposta, con una leggera diminuzione nel 2006 rispetto al 2004 (1-2 punti percentuali) mentre aumenta la quota degli studenti e un po' meno quella della categoria "altro".

La percentuale di popolazione che non si sposta (Figura 4), dopo aver raggiunto un picco nel 2002 con quasi il 22%, ha ripreso a scendere raggiungendo nel 2006 il 15% e riallineandosi con gli anni 1996 e 1998.

Analizzando la popolazione che non si sposta ripartita per fasce di età (Figura 5), si osserva che le classi più giovane e più anziana aumentano il proprio peso percentuale rispetto al 2004 (rispettivamente di 3 e 6 punti percentuali) mentre le classi intermedie si espandono.

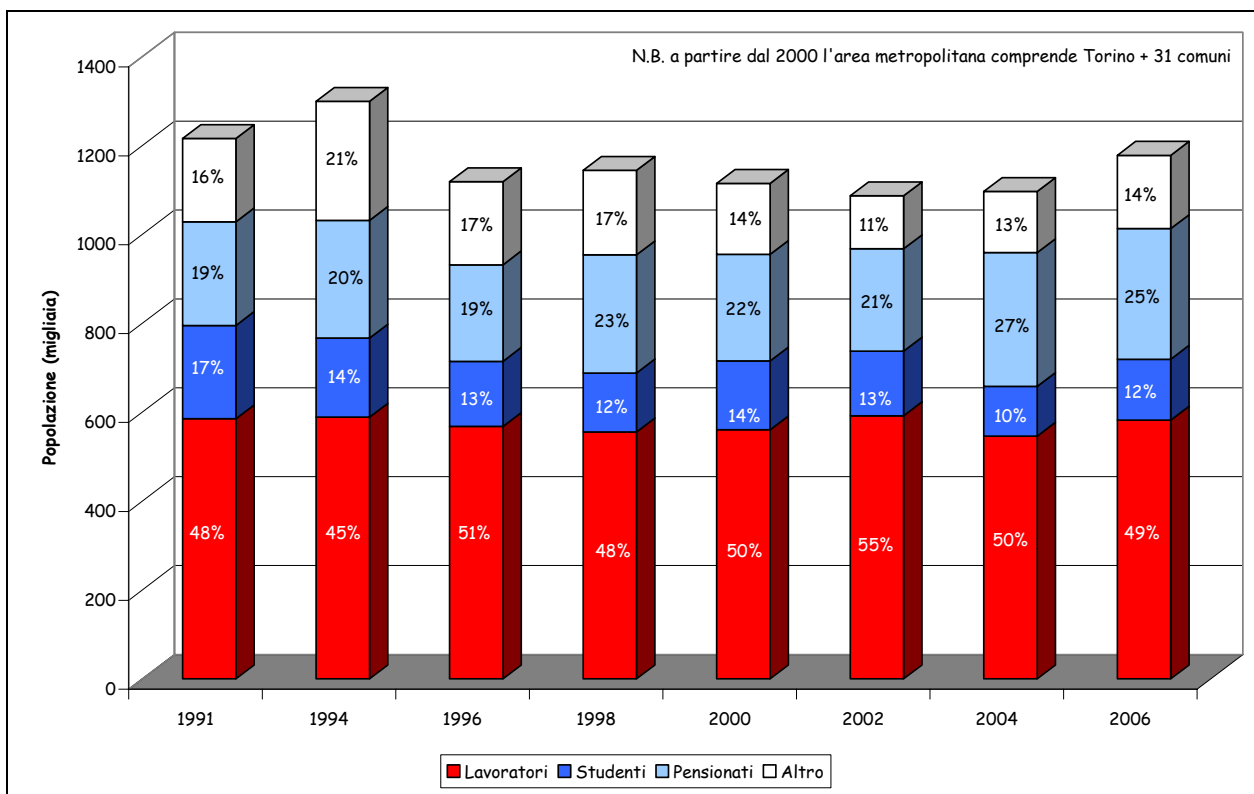


Figura 3 - Popolazione che si sposta ripartita per attività (Area metropolitana)

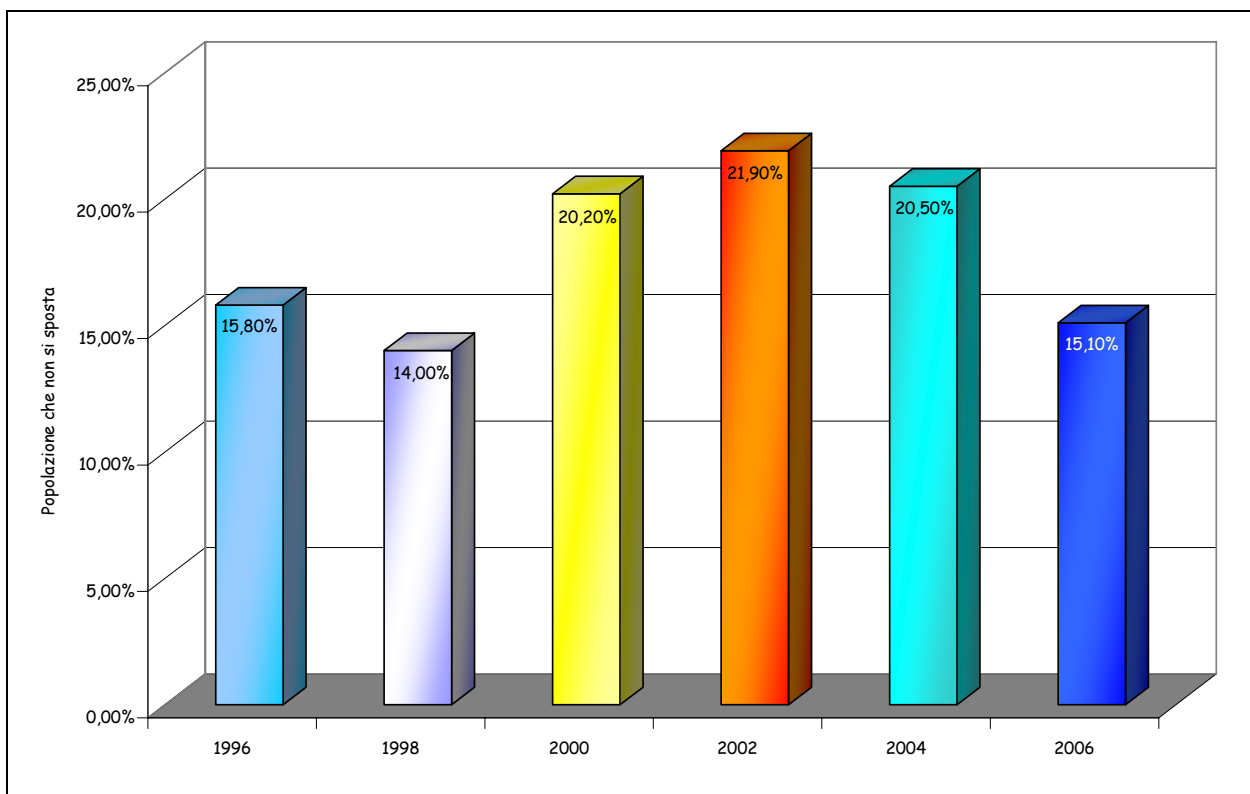


Figura 4 - Percentuale di popolazione che non si sposta (Area metropolitana)

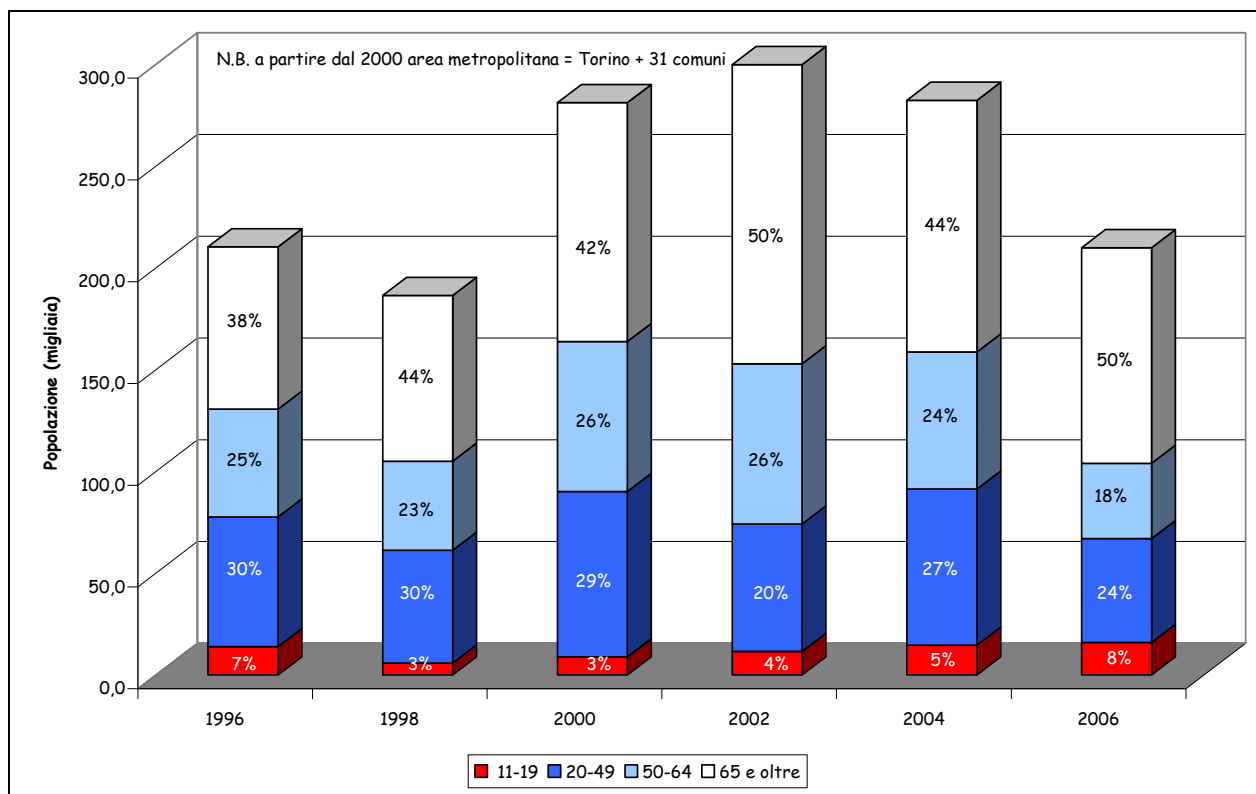


Figura 5 - Popolazione che non si sposta ripartita per fasce di età (Area metropolitana)

2.3 Trasporto pubblico e motorizzazione privata

Nell'area metropolitana il trasporto urbano e suburbano su bus, tram e Metropolitana sono gestiti da GTT, il trasporto extraurbano è gestito da GTT e da una pluralità di vettori privati, mentre il trasporto ferroviario è gestito da Trenitalia e da GTT, quest'ultima relativamente alle linee Torino - Settimo - Rivarolo - Pont Canavese e Torino - Caselle aeroporto - Cirié - Germagnano - (Ceres).

La velocità commerciale media di rete del servizio urbano e suburbano di Torino, come evidenziato su "Rendiconto della Qualità 2006" di GTT, si attesta su 17,2 Km/h per l'anno 2005. La velocità commerciale dei treni di competenza dell'Agenzia è di 45,1 Km/h mentre quella dei bus extraurbani è 29,1 Km/h.

Dai dati relativi ai veicoli circolanti, forniti dall'Automobile Club d'Italia, nel 2005 (ultimo dato ufficiale disponibile), nell'area metropolitana il parco circolante autoveicoli ammontava a 943.470 unità. Questo valore, rapportato ai residenti nel 2005, dà luogo ad un tasso di motorizzazione pari a 0,62 auto per abitante (Figura 6). Dall'analisi dei dati si evidenzia che il tasso di motorizzazione, a partire dal 2004, ha intrapreso una tendenza decrescente, dopo una serie ininterrotta di aumenti che si ripetevano dal 1994 in poi.

Sempre dagli stessi dati ACI risulta che nel Comune di Torino (Figura 7) il numero delle autoveicoli circolanti nel 2005 è pari a 558.962 unità. Il tasso di motorizzazione risultante è pari a 0,62 auto per abitante. Anche il dato relativo a Torino mostra una contrazione, questa volta ancora più accentuata rispetto al dato dell'area metropolitana. Si esaurisce quindi il picco registrato negli anni 2001, 2002 e soprattutto 2003 (anno in cui a Torino si era raggiunto il massimo storico pari a 0,70) e il parco circolante del capoluogo si riallinea alla media dell'area metropolitana.

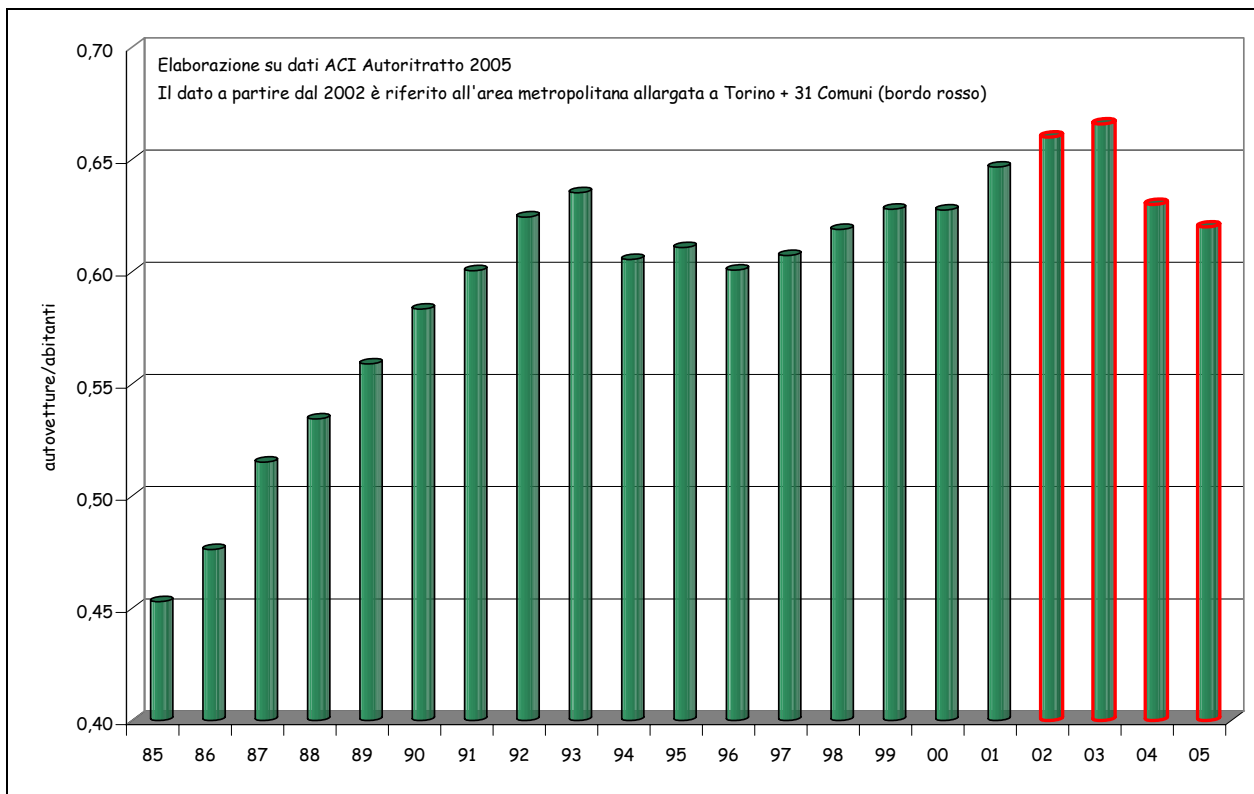


Figura 6 - Tasso di motorizzazione (Area metropolitana)

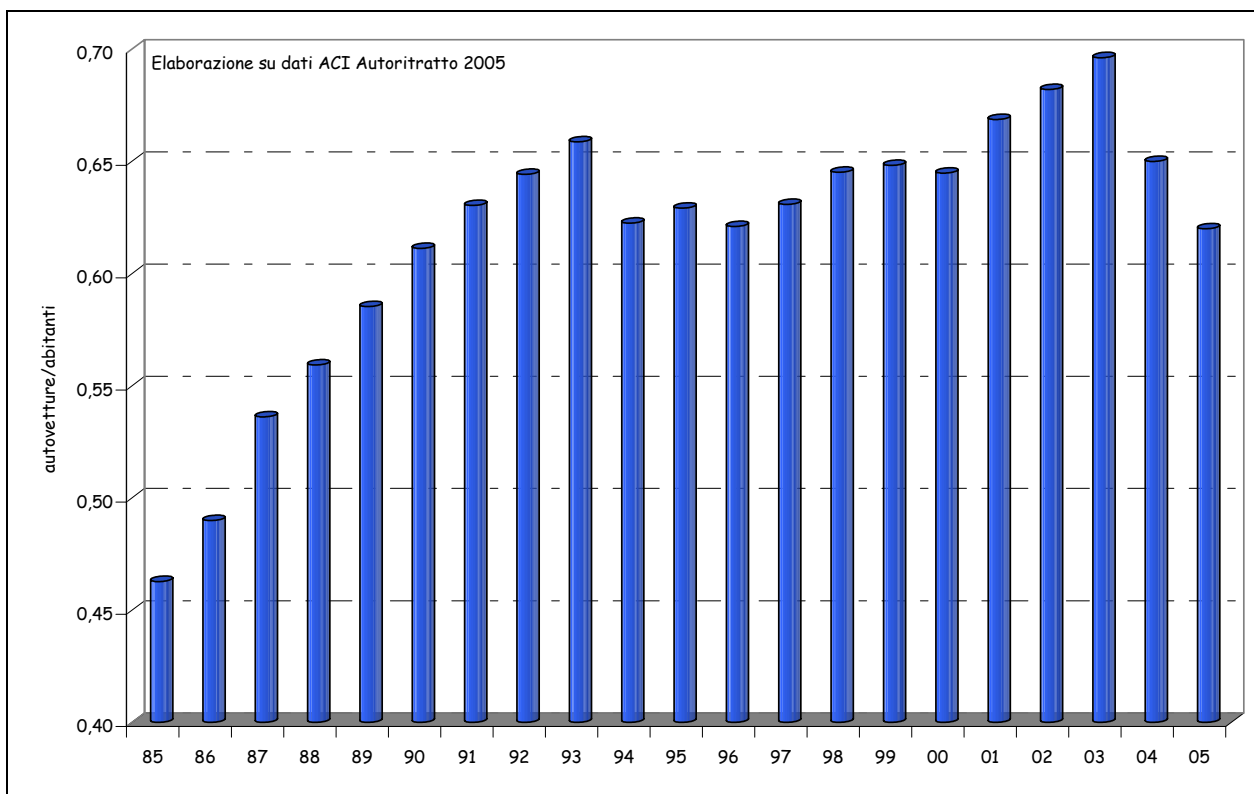


Figura 7 - Tasso di motorizzazione (Comune di Torino)

Nel corso dell'indagine campionaria è stato chiesto a ciascuno degli intervistati quante auto possiede il proprio nucleo familiare. Sulla base di queste dichiarazioni è stata calcolata la distribuzione percentuale delle auto per i nuclei familiari residenti a Torino e in cintura.

La Figura 8 evidenzia come a Torino ad una media di 1,33 auto per nucleo familiare corrisponde una distribuzione in cui il 15,6% dei nuclei familiari non possiede nemmeno un'auto (era il 14,4% nel 2004) e quasi il 60% ne possiede al massimo una. In cintura ad una media di 1,67 auto per nucleo familiare corrisponde una distribuzione in cui la maggioranza delle famiglie ne possiede due (43,4%) e una percentuale analoga ne possiede al massimo una. In cintura è più alto anche il numero di famiglie con tre auto (10,3% contro il 6,1% di Torino).

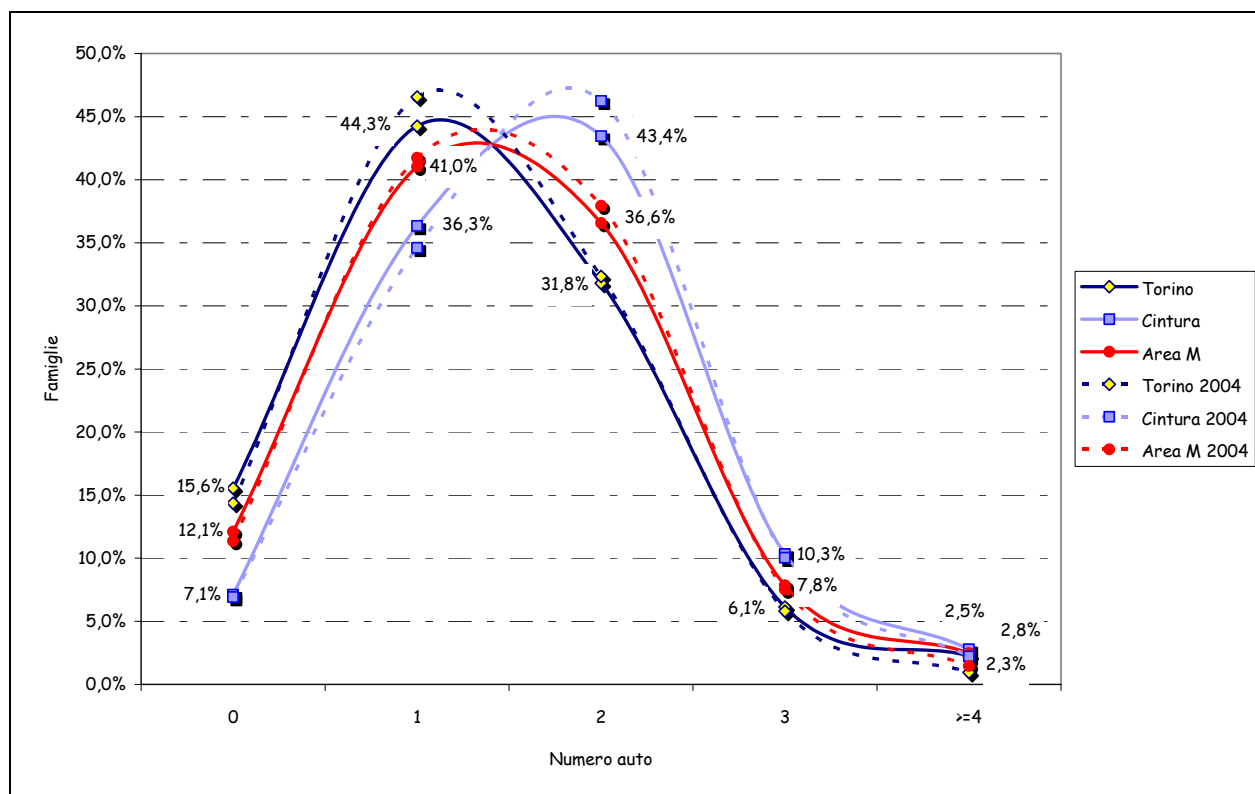


Figura 8 - Numero di auto per nucleo familiare (Area metropolitana)

2.4 La mobilità dei residenti

2.4.1 La mobilità complessiva

Gli spostamenti giornalieri effettuati dai residenti dell'area metropolitana nel 2006 con ogni mezzo di trasporto sono pari a 3 milioni 763 mila (Figura 9), 329 mila spostamenti in più rispetto al 2004 (+9,6%).

Pertanto la crescita della mobilità complessiva emersa nel 2004, e confermata nel 2006, interrompe il trend decrescente verificatosi nei primi anni 2000.

Rispetto al 2004 anche la mobilità motorizzata con 2 milioni 537 mila spostamenti nel 2006 presenta un aumento, in questo caso pari all'8%.

La crescita della mobilità motorizzata risulta quindi inferiore rispetto a quella della mobilità complessiva a vantaggio degli altri modi.

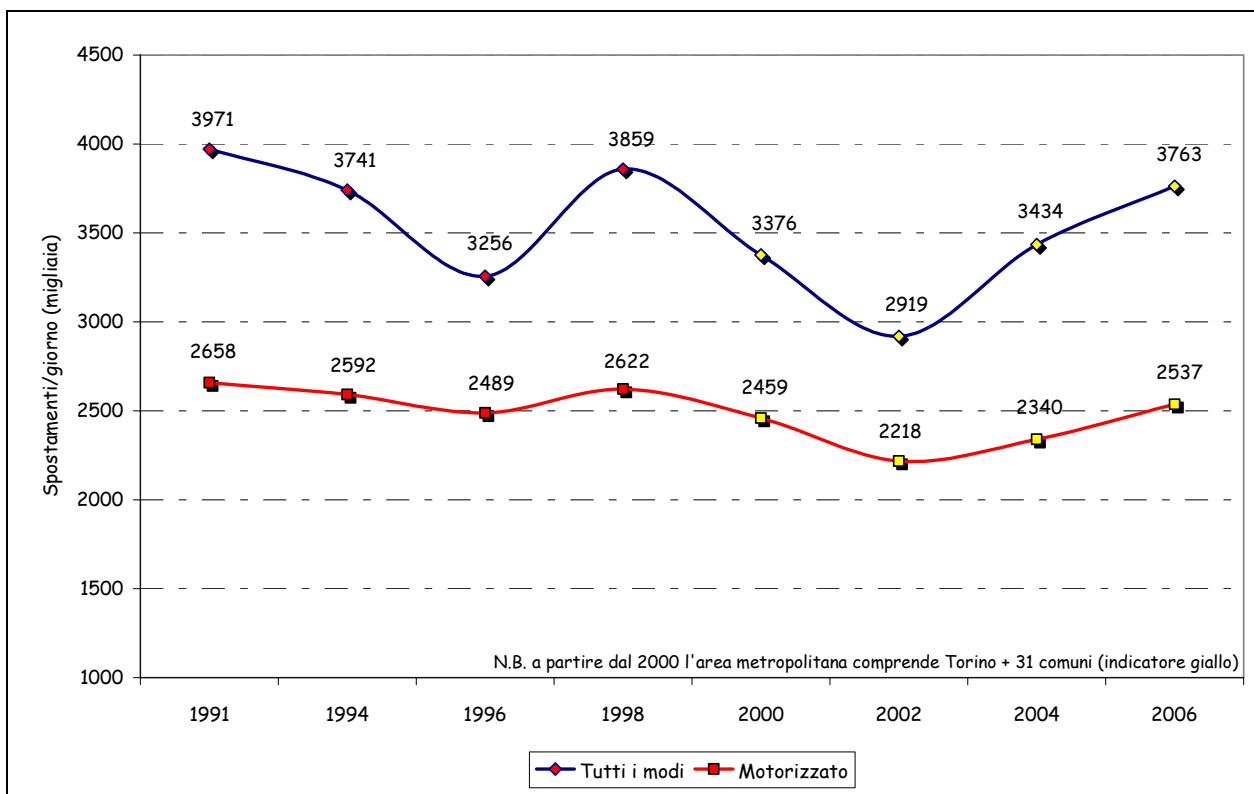


Figura 9 - Mobilità complessiva (Area metropolitana)

2.4.2 La mobilità individuale della popolazione complessiva

Anche la mobilità individuale conferma la ripresa già osservata nel 2004. Si è passati dai 2,10 spostamenti al giorno del 2002 ai 2,49 del 2004 e ai 2,71 del 2006. L'incremento è del 9% rispetto al 2004 e del 29% rispetto al 2002 (Figura 10).

La mobilità individuale motorizzata è pari a 1,83 spostamenti al giorno e presenta un incremento sul dato del 2004 (+8%) leggermente più contenuto rispetto a quello della mobilità complessiva.

Con riferimento alla mobilità individuale per sesso, si riscontra una maggiore crescita della mobilità femminile rispetto a quella maschile. Infatti, si riduce il divario tra maschi e femmine rilevato nella precedente indagine del 2004 (2,67 maschi, 2,33 femmine); infatti il 2006 fa registrare un 2,76 per i maschi e un 2,66 per le femmine.

Infine una menzione alla mobilità individuale per ramo di attività: la categoria che presenta la crescita maggiore è "altro" mentre la categoria "lavoratori" rimane pressoché stabile, così come gli "studenti" (Figura 11).

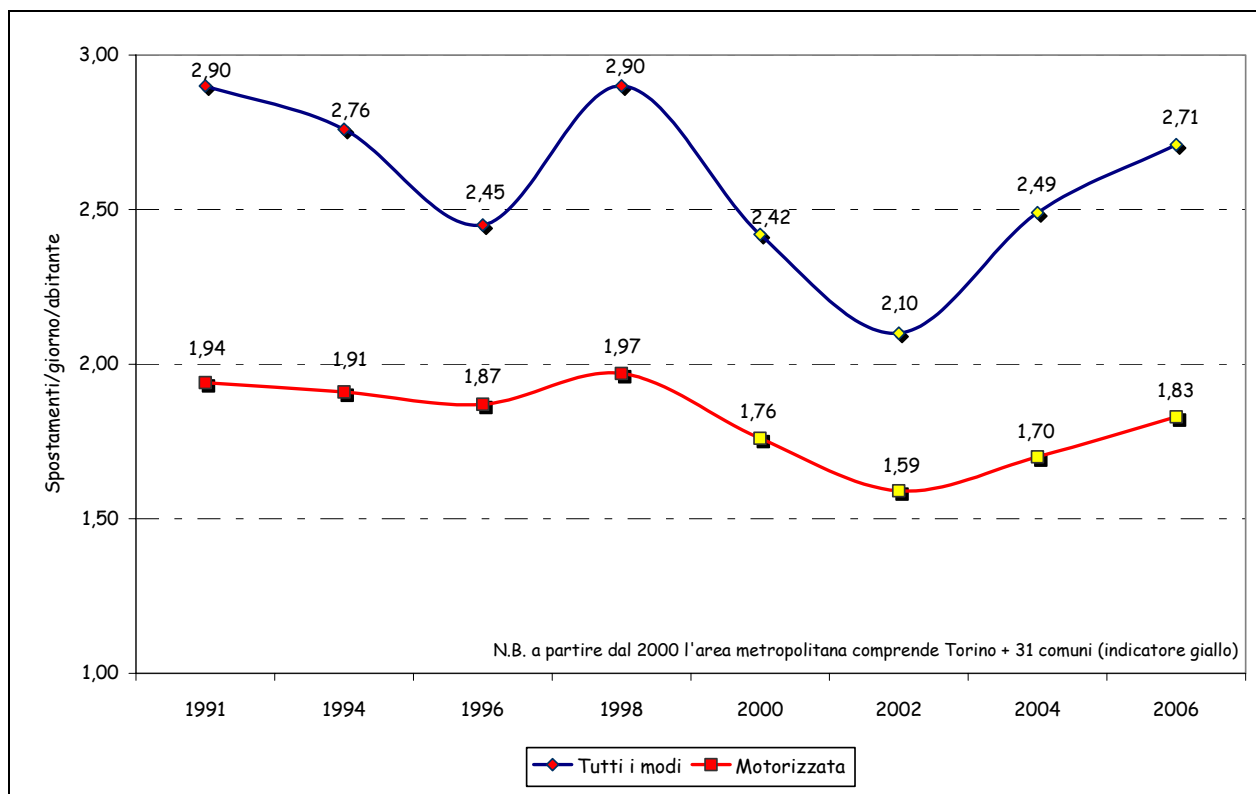


Figura 10 - Mobilità individuale (Area metropolitana)

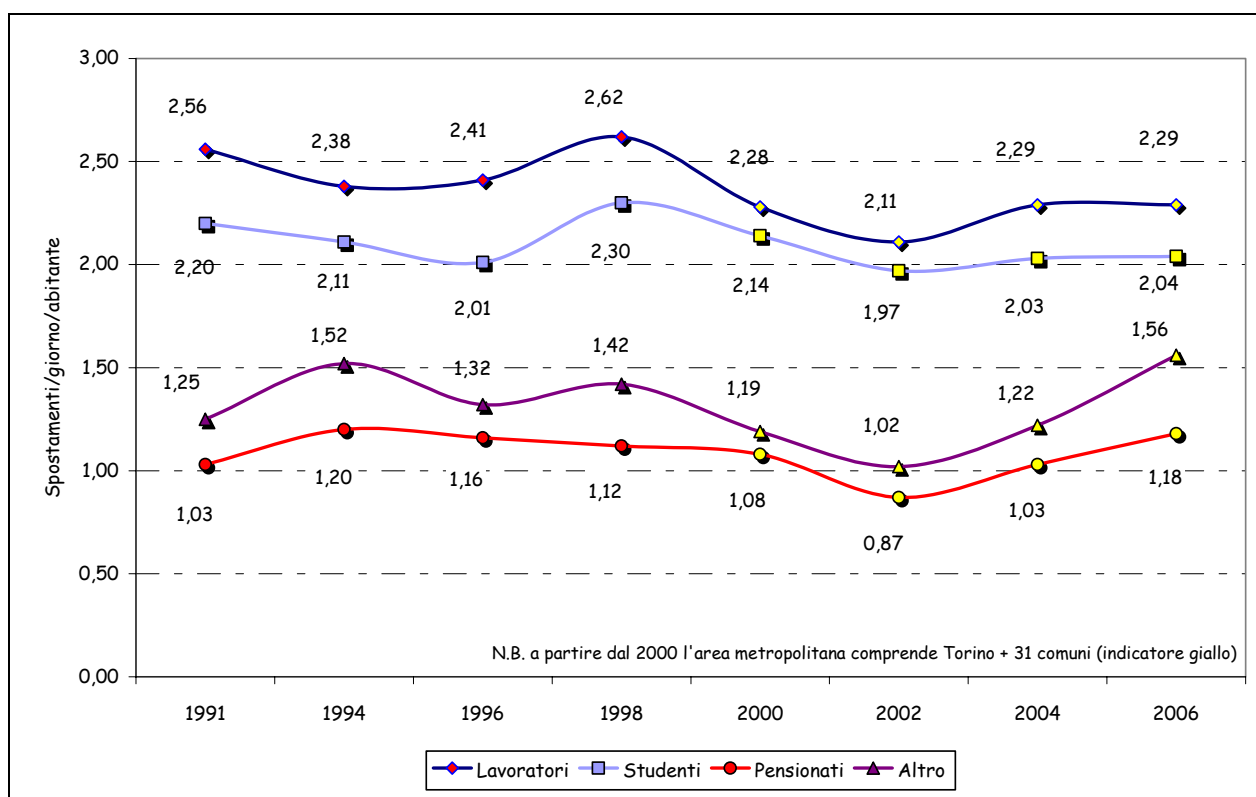


Figura 11 - Mobilità individuale motorizzata per attività (Area metropolitana)

La mobilità individuale della popolazione mobile

Al fine di quantificare le tendenze della mobilità individuale nel corso del tempo a prescindere dalla consistenza della popolazione che non si sposta si è ritenuto interessante analizzare anche la mobilità individuale riferita alla sola popolazione mobile. Con riferimento dunque agli spostamenti effettuati dalla sola popolazione mobile (Figura 12):

- ◇ la mobilità individuale complessiva è pari nel 2006 a 3,19 spostamenti al giorno, con un lieve aumento rispetto al 2004 pari all'1,9%;
- ◇ la mobilità individuale motorizzata è pari nel 2006 a 2,15 spostamenti al giorno, anche in questo caso con un lieve aumento rispetto al 2004 pari all'1%.

La mobilità motorizzata individuale della popolazione mobile risulta più costante rispetto alla mobilità individuale della popolazione complessiva. Se ne deduce che l'aumento della mobilità individuale è influenzato essenzialmente dalla diminuzione della quota di popolazione che non si sposta.

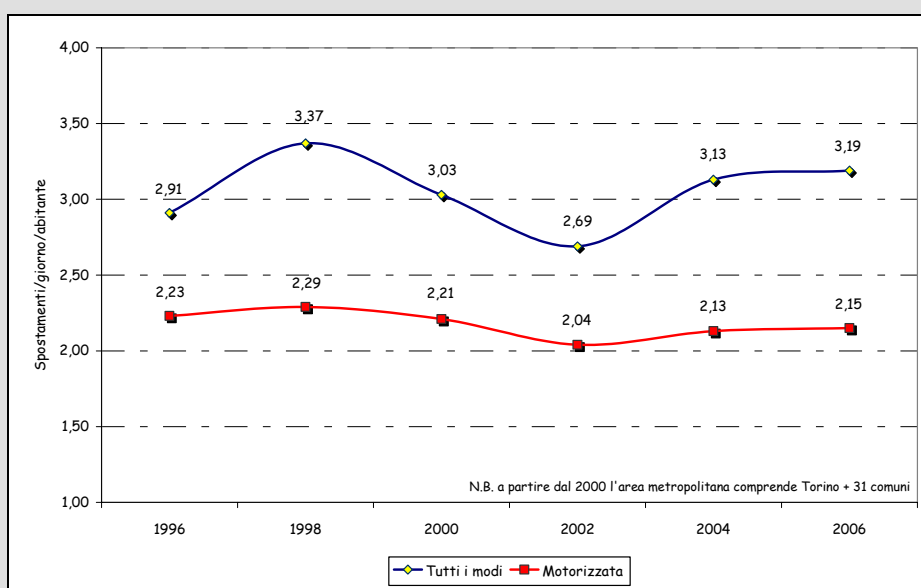


Figura 12 - Mobilità individuale della popolazione mobile (Area metropolitana)

2.4.3 Gli scopi della mobilità

La Tabella 4 riporta gli spostamenti effettuati dai residenti nell'area metropolitana articolati per scopo. Si rammenta che, a partire dal 2000, i dati esposti si riferiscono all'area metropolitana allargata a Torino + 31 comuni.

Nell'ambito degli spostamenti per motivi di studio e lavoro si riscontra un aumento di oltre un punto percentuale dello scopo studio rispetto al 2004 e una sensibile diminuzione dello scopo lavoro. La ripartizione tra lavoro - studio e altri scopi è 36,4%-63,6%.

La mobilità per acquisti si riduce di oltre tre punti percentuali rispetto alla precedente indagine, mentre gli altri scopi presentano variazioni più contenute.

		1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
LAVORO	Val.	658.189	670.625	587.604	641.304	581.780	588.683	591.416	635.687
	%	31,61%	33,43%	33,11%	31,02%	33,06%	39,16%	31,30%	29,76%
STUDIO	Val.	214.617	172.794	127.468	129.186	134.916	118.906	98.428	140.960
	%	10,31%	8,61%	7,18%	6,25%	7,67%	7,91%	5,21%	6,60%
LAVORO + STUDIO	Val.	872.806	843.419	715.072	770.490	716.696	707.589	689.844	776.647
	%	41,92%	42,04%	40,29%	37,27%	40,72%	47,07%	36,51%	36,36%
ACQUISTI	Val.	567.653	616.080	479.302	517.871	518.803	410.082	532.260	524.855
	%	27,26%	30,71%	27,00%	25,05%	29,48%	27,28%	28,17%	24,57%
ACCOMPAGNAMENTO	Val.	157.170	122.947	119.476	155.788	144.473	114.598	177.877	198.366
	%	7,55%	6,13%	6,73%	7,54%	8,21%	7,62%	9,41%	9,29%
CURE E VISITE MEDICHE	Val.	60.063	72.735	57.269	64.719	54.122	34.501	62.155	73.788
	%	2,88%	3,63%	3,23%	3,13%	3,08%	2,29%	3,29%	3,45%
SVAGO	Val.	387.292	272.221	200.221	273.888	214.807	156.301	271.838	274.219
	%	18,60%	13,57%	11,28%	13,25%	12,20%	10,40%	14,39%	12,84%
VISITE A PARENTI E AMICI	Val.	-	-	158.420	174.277	94.150	64.750	115.986	162.055
	%	0,00%	0,00%	8,93%	8,43%	5,35%	4,31%	6,14%	7,59%
ALTRO	Val.	37.162	78.621	45.187	110.359	16.970	15.573	39.650	126.245
	%	1,78%	3,92%	2,55%	5,34%	0,96%	1,04%	2,10%	5,91%
TOTALE ALTRI SCOPI	Val.	1.209.340	1.162.604	1.059.875	1.296.902	1.043.325	795.805	1.199.766	1.359.528
	%	58,08%	57,96%	59,71%	62,73%	59,28%	52,93%	63,49%	63,64%
TOTALE	Val.	2.082.146	2.006.023	1.774.947	2.067.392	1.760.021	1.503.394	1.889.610	2.136.175
	%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
RITORNO A CASA	Val.	1.888.972	1.734.489	1.481.528	1.791.770	1.615.871	1.416.014	1.544.418	1.627.617
	%	90,72%	86,46%	83,47%	86,67%	91,81%	94,19%	81,73%	76,19%
TOTALE CON RITORNO A CASA	Val.	3.971.118	3.740.512	3.256.475	3.859.162	3.375.892	2.919.408	3.434.028	3.763.792

Tabella 4 - Gli scopi della mobilità (Area metropolitana)

Si sottolinea come il peso relativo dei ritorni a casa sulla mobilità complessiva tocca nel 2006 il valore più basso (76%), tale fenomeno conferma una tendenza a organizzare sempre più la propria mobilità giornaliera con spostamenti "a catena".

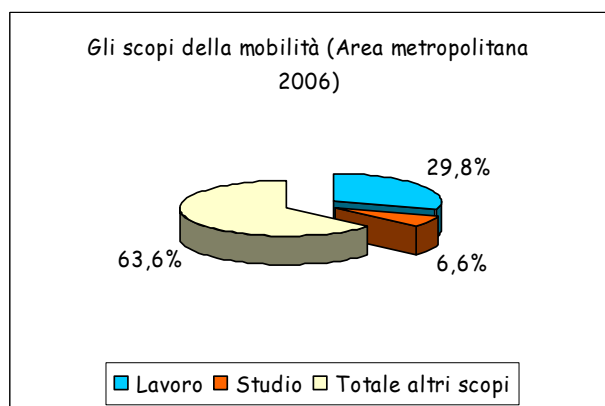
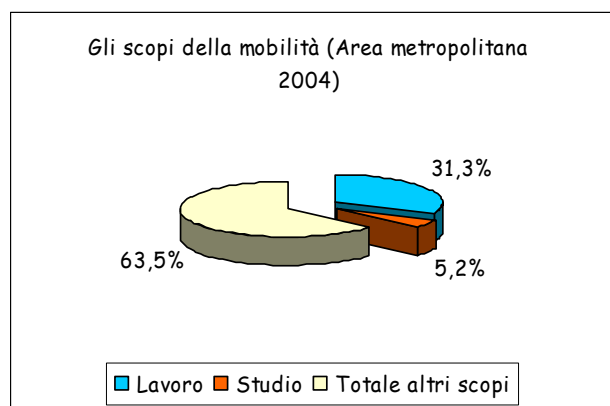


Figura 13 - Gli scopi della mobilità (Area metropolitana)

Per quanto riguarda gli scopi della mobilità nella punta mattutina compresa tra le 7:00 e le 9:00 articolata per intervalli di ampiezza 15 minuti (Figura 14 e Figura 15), si osserva come lo scopo lavoro sia maggioritario in tutti gli intervalli eccetto l'ultimo con quote superiori al 50% mentre lo studio è abbastanza uniformemente distribuito intorno al 21% tra le 7:30 e le 8:14.

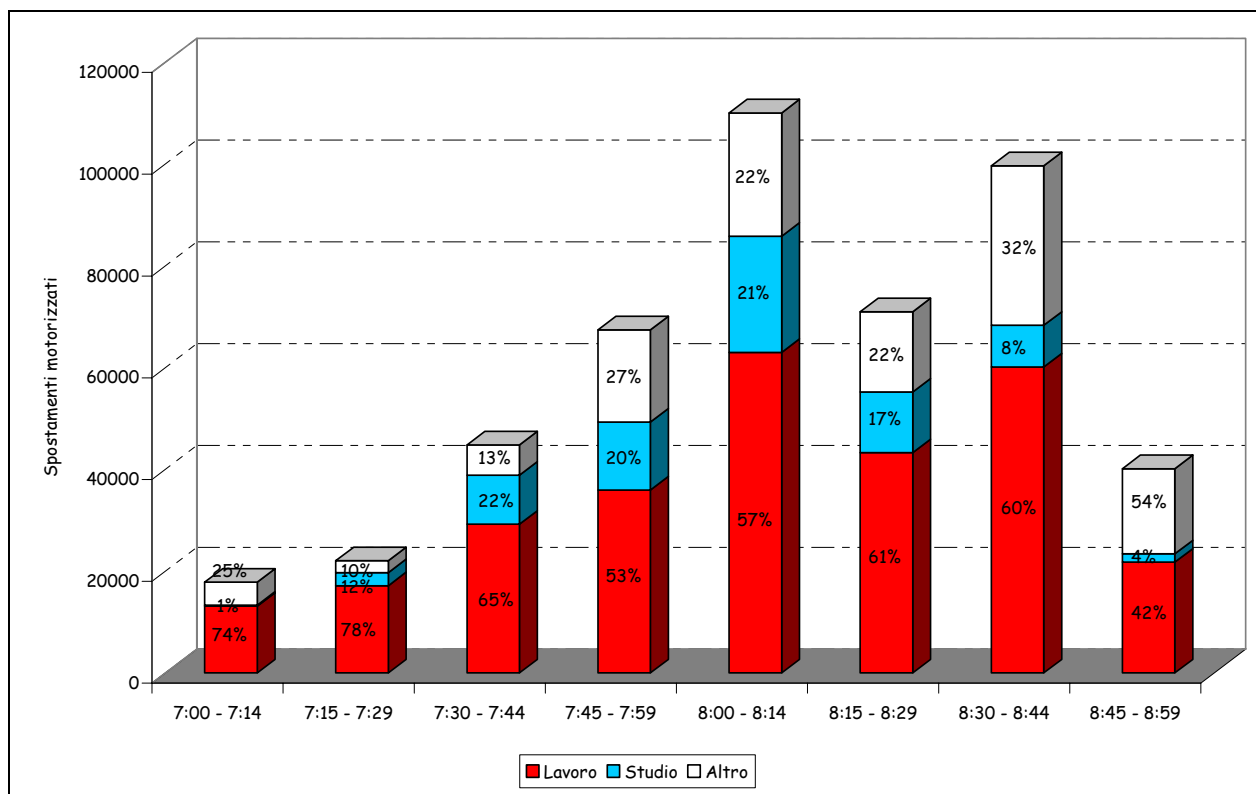


Figura 14 - Spostamenti motorizzati per scopo nel periodo di punta (Area metropolitana 2006)

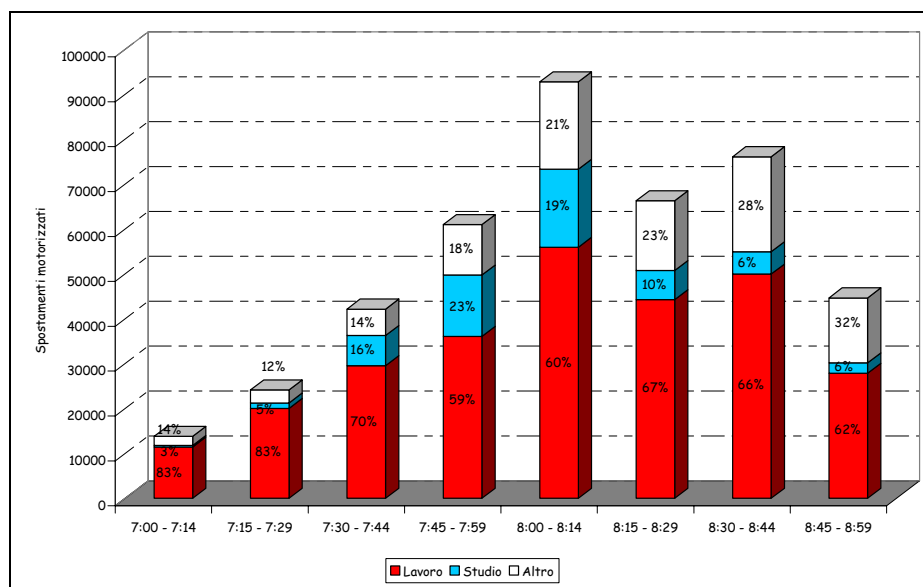


Figura 15 - Spostamenti motorizzati per scopo nel periodo di punta (Area metropolitana 2004)



2.4.4 L'uso dei mezzi di trasporto

La Tabella 5 e la Figura 16 riportano gli spostamenti effettuati dai residenti nell'area metropolitana articolati per mezzo di trasporto. Si rammenta che, a partire dal 2000, i dati esposti si riferiscono all'area metropolitana allargata a Torino + 31 comuni.

Per effettuare una ripartizione modale degli spostamenti sono stati individuati i seguenti segmenti:

- Utilizzatori del "mezzo pubblico": coloro che si spostano utilizzando i trasporti pubblici urbani, suburbani, intercomunali, bus aziendali o scolastici e la ferrovia;
- Utilizzatori del "mezzo privato": i conducenti e i passeggeri dell'auto;
- Utilizzatori di "altri mezzi": quelli che si spostano a piedi, in bici, moto, taxi o altro.

Nel 2006 rispetto al 2004 si è registrato un aumento della mobilità complessiva del 9,6%. Tale aumento si è concentrato sulla mobilità con mezzi privati, che registra una crescita del 13% e su quella con altri mezzi che registra una crescita del 12%. Gli spostamenti con mezzi pubblici sono invece diminuiti del 5%.

Tale variazione ha accentuato la contrazione della quota modale del mezzo pubblico dal 21,58% del 2002 al 17,73% del 2004 fino al 15,35% del 2006.

La mobilità con mezzo privato, che nel 2004 aveva contratto la sua quota a favore degli altri mezzi, nel 2006 è risalita portandosi al 52%.

Per quanto riguarda la mobilità motorizzata (Tabella 6 e Figura 17), ossia gli spostamenti effettuati con trasporto pubblico e privato escludendo gli altri mezzi:

- l'uso dell'auto, già cresciuto nel 2004 di quasi tre punti percentuali rispetto al 2002 passando dal 71,6% al 74%, ha ulteriormente accresciuto la sua quota di mercato nel 2006, facendo registrare un 77,2%.
- La quota modale del trasporto pubblico, già passata dal 28,4% del 2002 al 26% del 2004, fa registrare una ulteriore diminuzione nel 2006 attestandosi al 22,8%. Tra il 2000 e il 2006 il trasporto pubblico ha registrato una diminuzione della sua quota di mercato di ben 6 punti percentuali e una contrazione del valore assoluto di 120 mila viaggi/giorno. Tale diminuzione è stata particolarmente accentuata nell'ultimo biennio (3,2 punti percentuali) infatti la contrazione della quota percentuale di mobilità pubblica è dovuta anche al forte aumento in termini assoluti della mobilità privata.

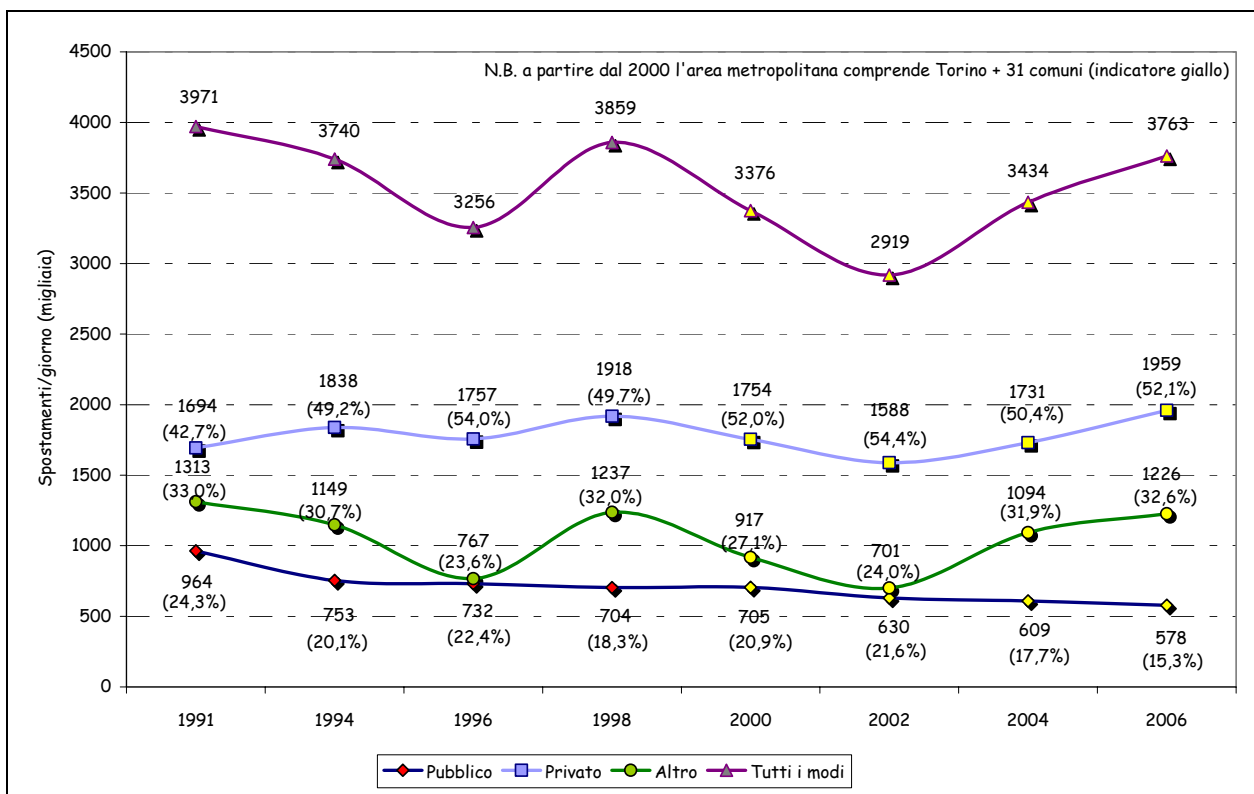


Figura 16 - Mobilità complessiva per mezzo (Area metropolitana)

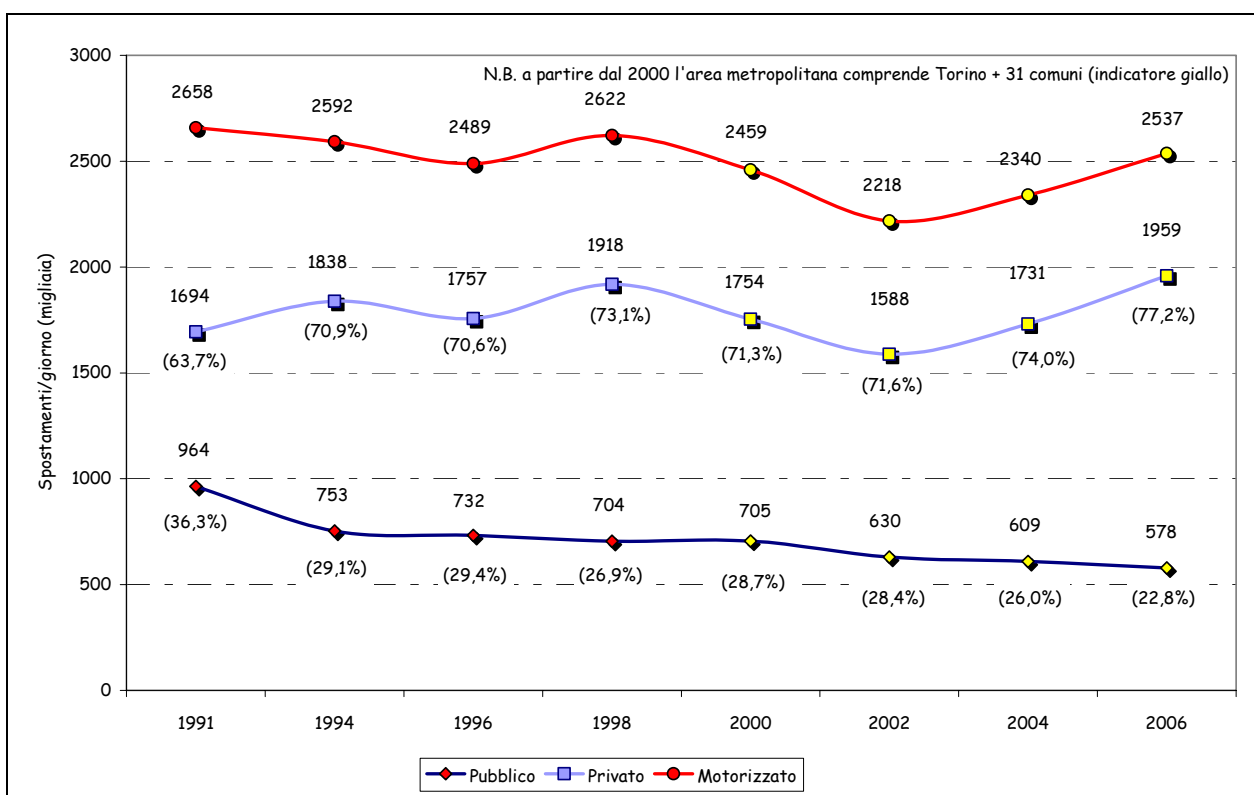


Figura 17 - Mobilità motorizzata per mezzo (Area metropolitana)

		1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
URBANO DI SUPERFICIE	Val.	881398	694931	667384	642369	639372	553192	531482	490808
	%	22,20%	18,58%	20,49%	16,65%	18,94%	18,95%	15,48%	13,04%
METROPOLITANA	Val.								20211
	%								0,54%
EXTRAURBANO	Val.	27874	22949	16666	8048	19062	26776	22873	16817
	%	0,70%	0,61%	0,51%	0,21%	0,56%	0,92%	0,67%	0,45%
BUS AZIENDALE-SCUOLABUS	Val.	17639	5621	8111	14322	5162	2956	4597	2946
	%	0,44%	0,15%	0,25%	0,37%	0,15%	0,10%	0,13%	0,08%
FERROVIA	Val.	7957	5984	13107	8652	7616	12023	13857	16000
	%	0,20%	0,16%	0,40%	0,22%	0,23%	0,41%	0,40%	0,43%
PIÙ MODI									
CON USO URBANO DI SUPERFICIE	Val.	24641	17880	22400	23431	29203	31134	30571	26423
	%	0,62%	0,48%	0,69%	0,61%	0,87%	1,07%	0,89%	0,70%
SENZA USO URBANO DI SUPERFICIE	Val.	4265	5919	4054	7278	4207	3996	5341	4439
	%	0,11%	0,16%	0,12%	0,19%	0,12%	0,14%	0,16%	0,12%
TOTALE PUBBLICO	Val.	963774	753284	731722	704100	704622	630077	608721	577644
	%	24,27%	20,14%	22,47%	18,24%	20,87%	21,58%	17,73%	15,35%
AUTO CONDUCENTE	Val.	1448927	1571535	1497389	1649422	1531720	1408299	1526732	1741638
	%	36,49%	42,01%	45,98%	42,74%	45,37%	48,24%	44,46%	46,27%
AUTO PASSEGGERO	Val.	245067	265893	259220	268631	221858	179093	204855	217772
	%	6,17%	7,11%	7,96%	6,96%	6,57%	6,13%	5,97%	5,79%
PIÙ MODI	Val.	0	934	947	0	696	153	181	0
	%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
TOTALE PRIVATO	Val.	1693994	1838362	1757556	1918053	1754274	1587545	1731768	1959410
	%	42,66%	49,15%	53,97%	49,70%	51,96%	54,38%	50,43%	52,06%
PIEDI	Val.	1239184	1023833	716496	1134273	801884	630586	989921	1039754
	%	31,20%	27,37%	22,00%	29,39%	23,75%	21,60%	28,83%	27,63%
DUE RUOTE	Val.	60244	111977	36465	83706	106312	61849	90942	160172
	%	1,52%	2,99%	1,12%	2,17%	3,15%	2,10%	2,65%	4,26%
TAXI	Val.	6925	7693	4602	6077	4644	4477	4588	7021
	%	0,17%	0,21%	0,14%	0,16%	0,14%	0,15%	0,13%	0,19%
ALTRO	Val.	6997	5363	9634	12954	4155	4875	8088	19792
	%	0,18%	0,14%	0,30%	0,34%	0,12%	0,17%	0,24%	0,53%
TOTALE ALTRO	Val.	1313350	1148866	767197	1237010	916995	701787	1093539	1226739
	%	33,07%	30,71%	23,56%	32,05%	27,16%	24,04%	31,84%	32,59%
TOTALE MEZZI	Val.	3971118	3740512	3256475	3859163	3375891	2919409	3434028	3763793
	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabella 5 - L'uso dei mezzi di trasporto

		1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
PUBBLICO CON USO URBANO incl. METRO	Val.	906039	712811	689784	665800	668575	584326	562053	537442
	%	34,09%	27,50%	27,71%	25,39%	27,19%	26,35%	24,01%	21,18%
ALTRO PUBBLICO	Val.	57735	40473	41938	38300	36047	45751	46668	40202
	%	2,17%	1,56%	1,68%	1,46%	1,47%	2,06%	1,99%	1,59%
PRIVATO	Val.	1693994	1838362	1757556	1918053	1754274	1587545	1731768	1959410
	%	63,74%	70,93%	70,61%	73,15%	71,34%	71,59%	73,99%	77,23%
TOTALE MOTORIZZATO	Val.	2657768	2591646	2489278	2622153	2458896	2217622	2340489	2537054
	%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tabella 6 - Uso dei mezzi di trasporto e quote di mercato (Mobilità motorizzata area metropolitana)

2.4.5 La distribuzione della mobilità nella giornata

La distribuzione della mobilità in funzione dell'ora di fine spostamento e del tipo di mezzo utilizzato dagli utenti è illustrato nella Tabella 7.

Per quanto riguarda la mobilità motorizzata dei residenti nell'area metropolitana (Figura 18) si rileva che:

- il picco mattutino è allineato con quello degli anni precedenti;
- si evidenzia un leggero picco meridiano tra le 11 e le 12;
- il picco serale si conferma tra le 18 e le 19;
- risulta più elevata la mobilità serale (bisogna sottolineare che in questo risultato può avere influito l'effettuazione delle interviste in maggio anziché febbraio-marzo).

Considerazioni analoghe valgono anche per la mobilità privata (Figura 19) che, essendo parte preponderante della mobilità motorizzata, ne determina gli andamenti.

La mobilità pubblica presenta i seguenti andamenti (Figura 20):

- picco mattutino in linea con i precedenti;
- fascia di morbida tra le 10 e le 11;
- picco meridiano tra le 13 e le 14 ed in misura minore tra le 11 e le 12;
- picco serale molto meno accentuato rispetto al privato ed in livellamento rispetto agli anni passati.

Ora di arrivo	Privato	Pubblico	Motorizzato	Altro	Totale
0.01 - 1.00	12058	547	12605	2352	14957
1.01 - 2.00	6732	0	6732	168	6900
2.01 - 3.00	2787	0	2787	0	2787
3.01 - 4.00	1725	0	1725	0	1725
4.01 - 5.00	2756	558	3314	789	4103
5.01 - 6.00	21504	6046	27550	2657	30207
6.01 - 7.00	27555	3014	30569	8280	38849
7.01 - 8.00	157377	56317	213694	41131	254825
8.01 - 9.00	236727	67779	304506	107242	411748
9.01 - 10.00	98261	41680	139941	102456	242397
10.01 - 11.00	74785	27232	102017	128019	230036
11.01 - 12.00	88495	34782	123277	110736	234013
12.01 - 13.00	85033	29641	114674	61806	176480
13.01 - 14.00	68564	42671	111235	40545	151780
14.01 - 15.00	93773	40428	134201	45984	180185
15.01 - 16.00	102405	36968	139373	72355	211728
16.01 - 17.00	138278	42390	180668	128825	309493
17.01 - 18.00	152237	42050	194287	102556	296843
18.01 - 19.00	172666	47527	220193	102211	322404
19.01 - 20.00	154225	34650	188875	69094	257969
20.01 - 21.00	87729	12487	100216	41349	141565
21.01 - 22.00	62716	5608	68324	28326	96650
22.01 - 23.00	52394	3674	56068	13497	69565
23.01 - 24.00	58627	1596	60223	16359	76582
TOTALE	1959410	577645	2537054	1226737	3763792

Tabella 7 - Distribuzione della mobilità nella giornata (Area metropolitana)

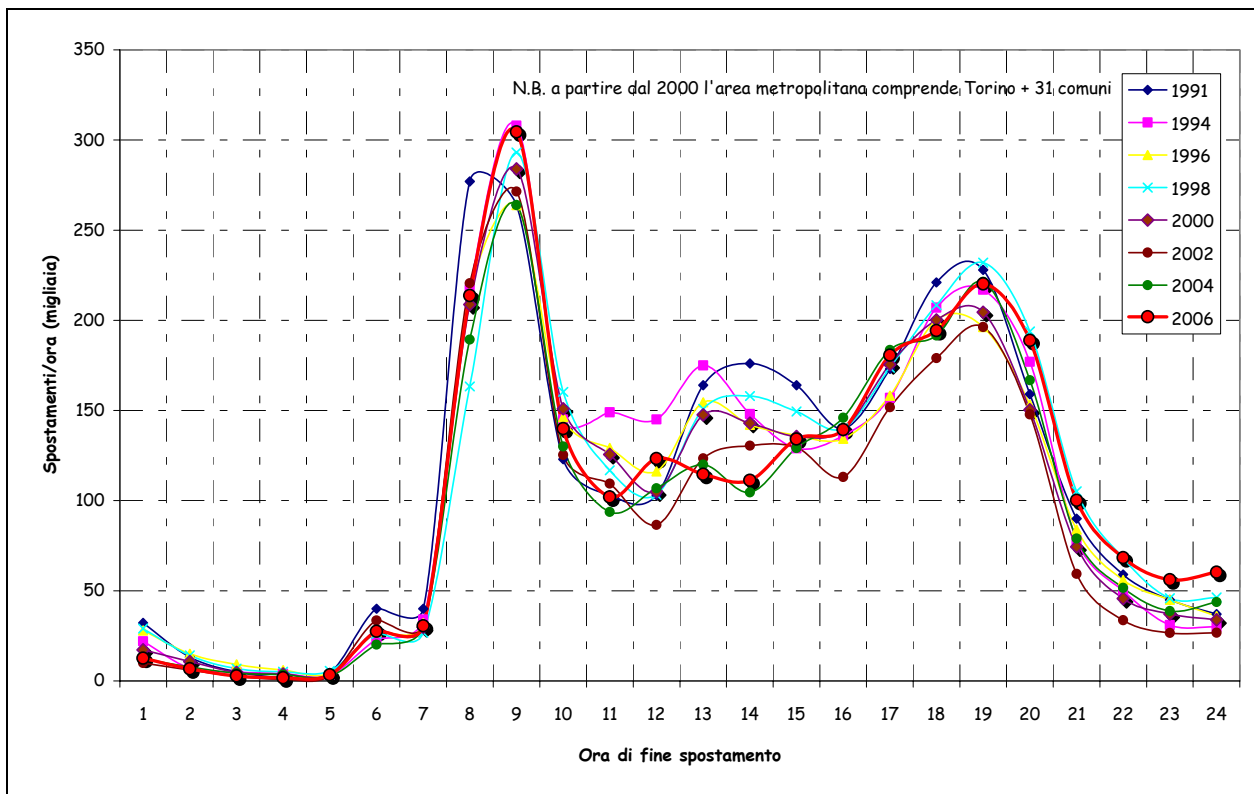


Figura 18 - Mobilità motorizzata (Area metropolitana)

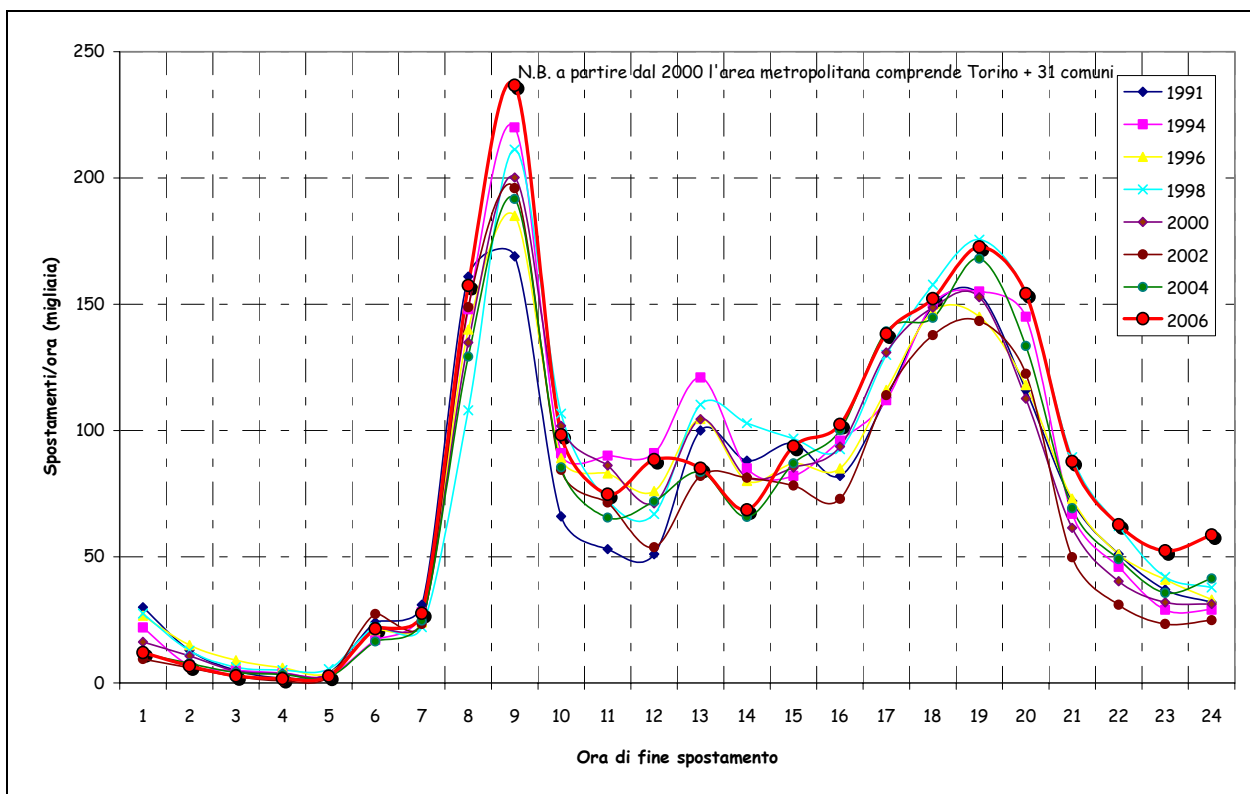


Figura 19 - Mobilità privata (Area metropolitana)

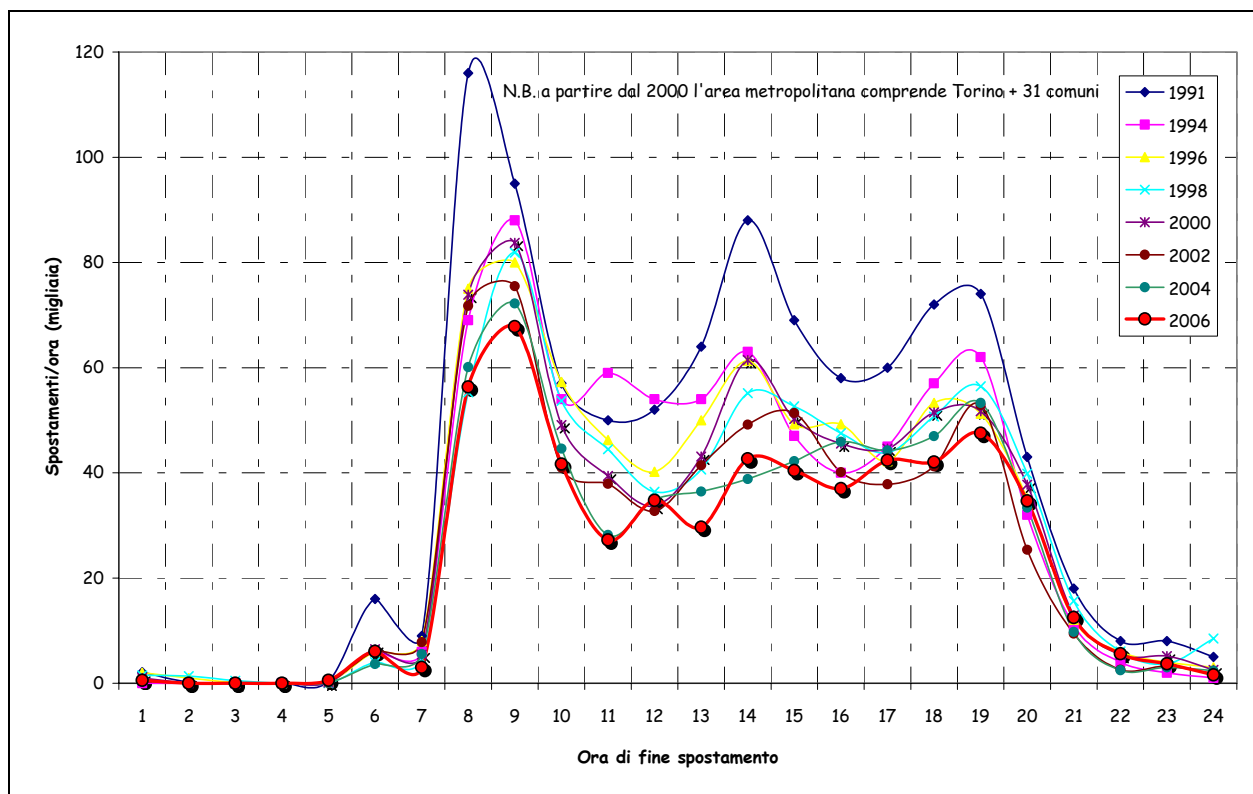


Figura 20 - Mobilità pubblica (Area metropolitana)

3 La mobilità nella Provincia di Torino: confronti tra Torino e l'area esterna

3.1 L'Area della Provincia di Torino

Le 91 zone di campionamento della Provincia di Torino, oggetto della presente indagine, sono così articolate: 23 nella città di Torino, 31 in cintura e 37 nel resto della Provincia (Figura 21).

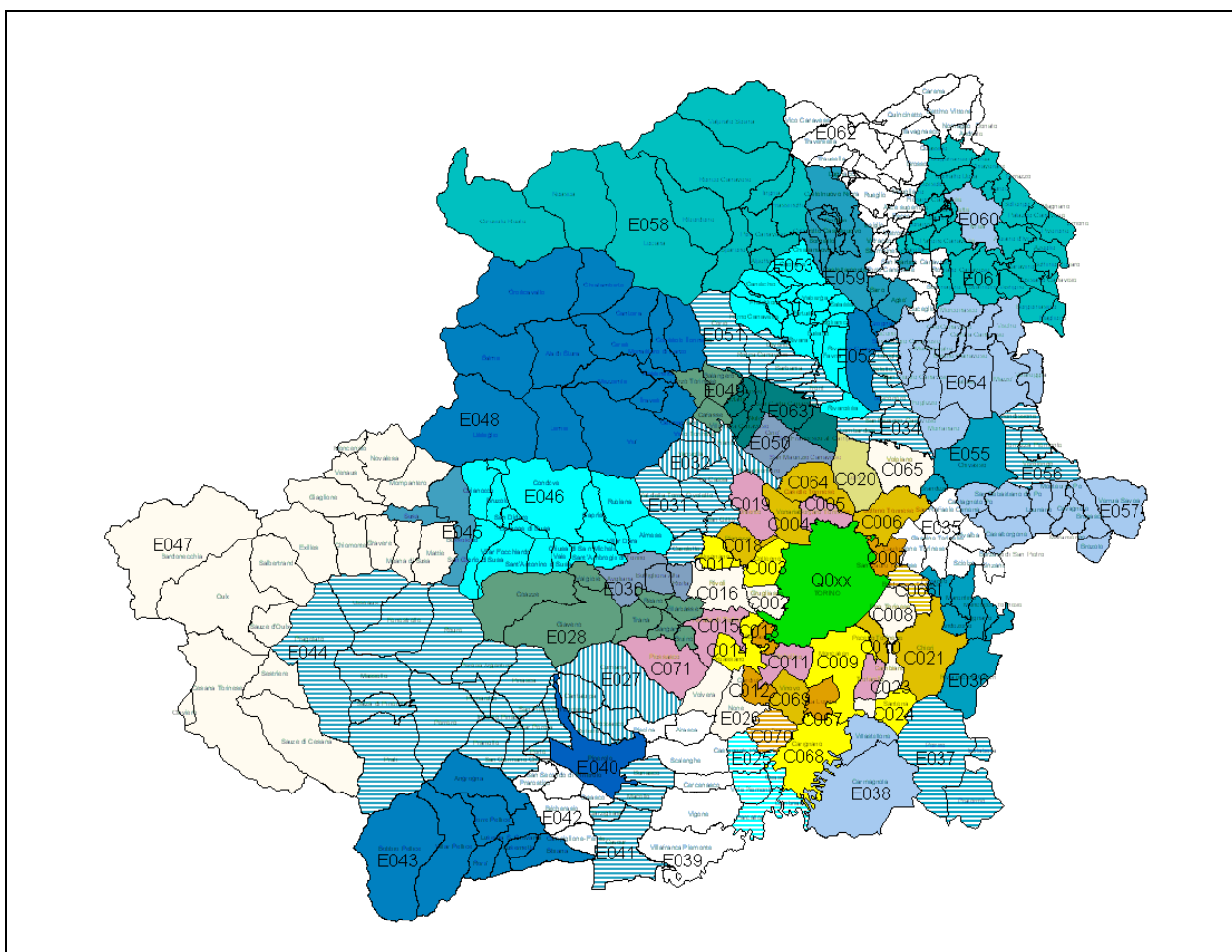


Figura 21 - La Provincia di Torino

La Tabella 8 fornisce un elenco sommario delle zone campionarie facenti parte della Provincia di Torino.



ZONA	COMUNE		ZONA	COMUNE
Q0xx	TORINO (23 zone)		E028	GIAVENO E VAL SANGONE
C002	GRUGLIASCO		E030	AVIGLIANA E COMUNI LIMITROFI
C003	COLLEGNO		E031	VAL DELLA TORRE E COMUNI LIMITROFI
C004	VENARIA REALE		E032	FIANO E COMUNI LIMITROFI
C005	BORGARO TORINESE		E034	FELETTO E COMUNI LIMITROFI
C006	SETTIMO TORINESE		E035	GASSINO E COMUNI LIMITROFI
C007	SAN MAURO TORINESE		E036	COMUNI DELLA COLLINA CHIERESE
C008	PINO TORINESE		E037	POIRINO E COMUNI LIMITROFI
C009	MONCALIERI		E038	CARMAGNOLA - VILLASTELLONE
C010	PECETTO TORINESE		E039	AIRASCA E COMUNI LIMITROFI
C011	NICHELINO		E040	PINEROLO
C012	CANDIOLO		E041	CAVOUR E COMUNI LIMITROFI
C013	BEINASCO		E042	BRICHERASIO E COMUNI LIMITROFI
C014	ORBASSANO		E043	COMUNI DELLA VAL PELLICE
C015	RIVALTA DI TORINO		E044	COMUNI DELLA VAL CHISONE
C016	RIVOLI		E045	BUSSOLENO - SUSÀ
C017	ALPIGNANO		E046	COMUNI DELLA BASSA VAL SUSÀ
C018	PIANEZZA		E047	COMUNI DELL'ALTA VAL SUSÀ
C019	DRUENTO		E048	COMUNI DELLE VALLI DI LANZO
C020	LEINI'		E049	LANZO E COMUNI LIMITROFI
C021	CHIERI		E050	CIRIÉ - S. MAURIZIO CANAVESE
C022	TROFARELLO		E051	CORIO E COMUNI LIMITROFI
C023	CAMBIANO		E052	RIVAROLO CANAVESE - OZEGNA
C024	SANTENA		E053	CUORGNÈ E COMUNI LIMITROFI
C064	CASELLE TORINESE		E054	CALUSO E COMUNI LIMITROFI
C065	VOLPIANO		E055	CHIVASSO - BRANDIZZO
C066	BALDISSERO TORINESE		E056	VEROLENGO E COMUNI LIMITROFI
C067	LA LOGGIA		E057	CAVAGNOLO E COMUNI LIMITROFI
C068	CARIGNANO		E058	COMUNI DELLE VALLI ORCO E SOANA
C069	VINOVO		E059	CASTELLAMONTE E COMUNI LIMITROFI
C070	PIOBESI TORINESE		E060	IVREA
C071	PIOSSASCO		E061	CIRCONDARIO DI IVREA
E025	CASTAGNOLE PIEMONTE E COMUNI LIMITROFI		E062	SETTIMO VITTONI E COMUNI LIMITROFI
E026	NONE - VOLVERA		E063	SAN FRANCESCO AL CAMPO E COMUNI LIMITROFI
E027	CUMIANA E COMUNI LIMITROFI			

Tabella 8 - Zone campionarie della Provincia di Torino

3.2 La popolazione

Ad inizio 2006 la Provincia di Torino presenta una popolazione complessiva pari a 2.240.776 abitanti di cui 898.609 residenti in Torino, 629.762 in cintura e 712.405 nel resto della Provincia.

Per le considerazioni sull'andamento della popolazione in Torino e cintura si rimanda al paragrafo 2.2.

Nel complesso, la popolazione residente nell'intera Provincia è cresciuta del 2,2% rispetto al 2004.

La popolazione maggiore di 10 anni, oggetto della presente indagine, è pari a 2.033 mila abitanti, di cui 822 mila in Torino, 567 mila in cintura e 644 mila nel resto Provincia. Rispetto al 2004, il dato complessivo provinciale presenta un incremento dell'1% (Figura 22).

Così come nel paragrafo relativo all'area metropolitana, si sottolinea che nel presente rapporto a partire dai dati relativi all'anno 2000 è stata adottata l'area metropolitana allargata a 31 comuni. Tale diversa classificazione è evidenziata sui grafici con indicatori di colore giallo e/o con note in calce agli stessi.

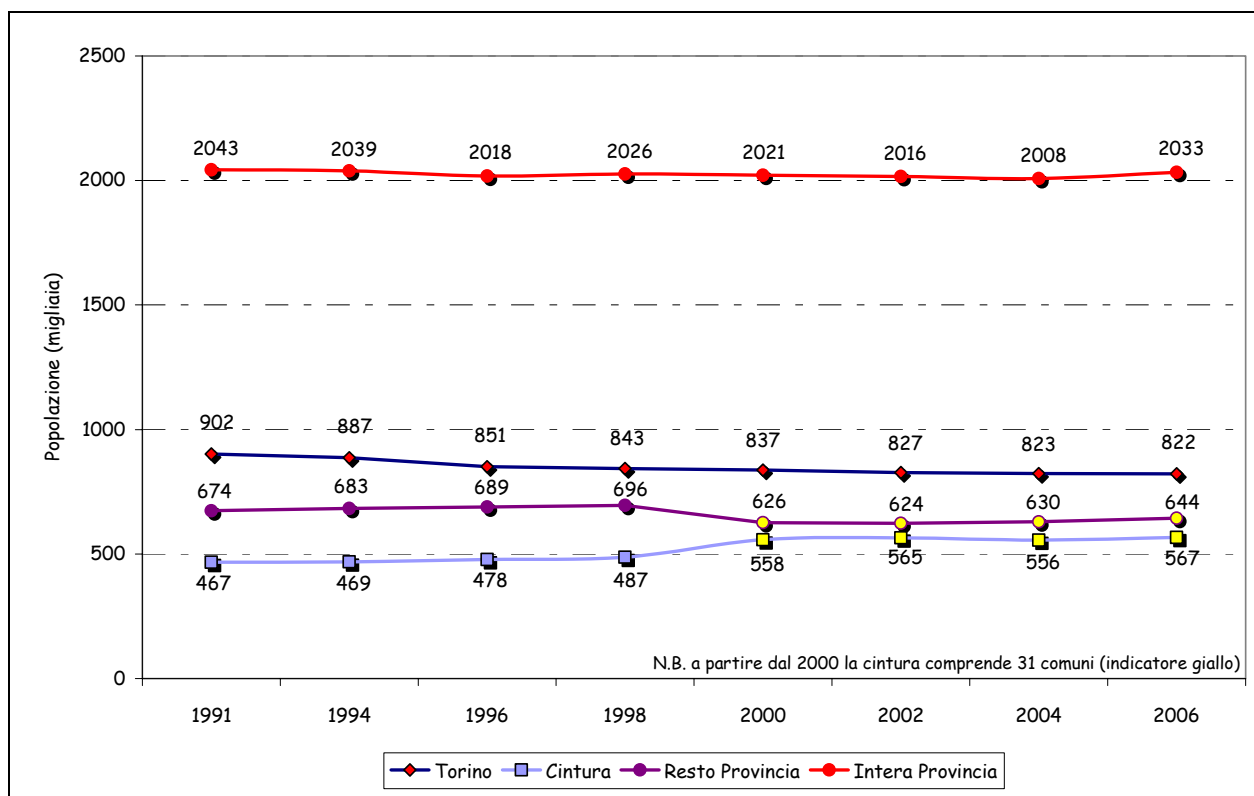


Figura 22 - Popolazione residente maggiore di 10 anni

In base alla distribuzione per sesso emerge una leggera prevalenza della popolazione di sesso femminile in Torino (52%), in cintura (51%) e nel resto Provincia (51%).

Con riferimento alla distribuzione della popolazione per età (Figura 23), si riscontra una popolazione "più giovane" in cintura rispetto al resto del territorio provinciale. La quota di popolazione over 65 è infatti del 21% in cintura, del 24% nel resto Provincia e del 26% in Torino.

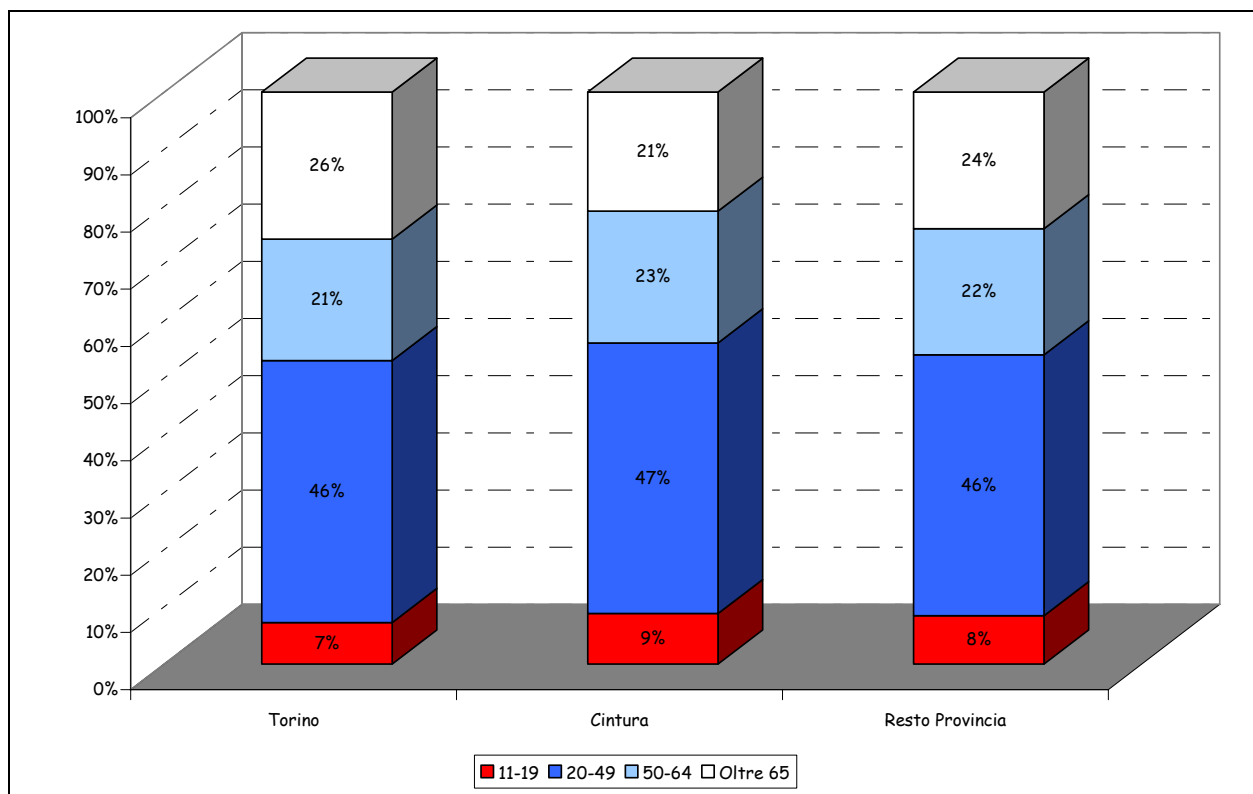


Figura 23 - Popolazione ripartita per età

Considerando solo coloro che si spostano ripartiti in base all'attività svolta (Figura 24, Figura 25, Figura 26 e Figura 27) risulta che:

- la quota dei lavoratori a Torino si è attestata sul 50%, in linea con il valore provinciale, nei confronti con il 2004 la quota di lavoratori è cresciuta a Torino di due punti percentuali e diminuita negli altri ambiti di tre punti percentuali;
- la quota di studenti è aumentata in cintura rispetto al 2004 mentre è rimasta stabile in Torino e nel resto Provincia;
- la quota di pensionati è diminuita in Torino mentre è rimasta sostanzialmente stabile negli altri due ambiti di indagine.

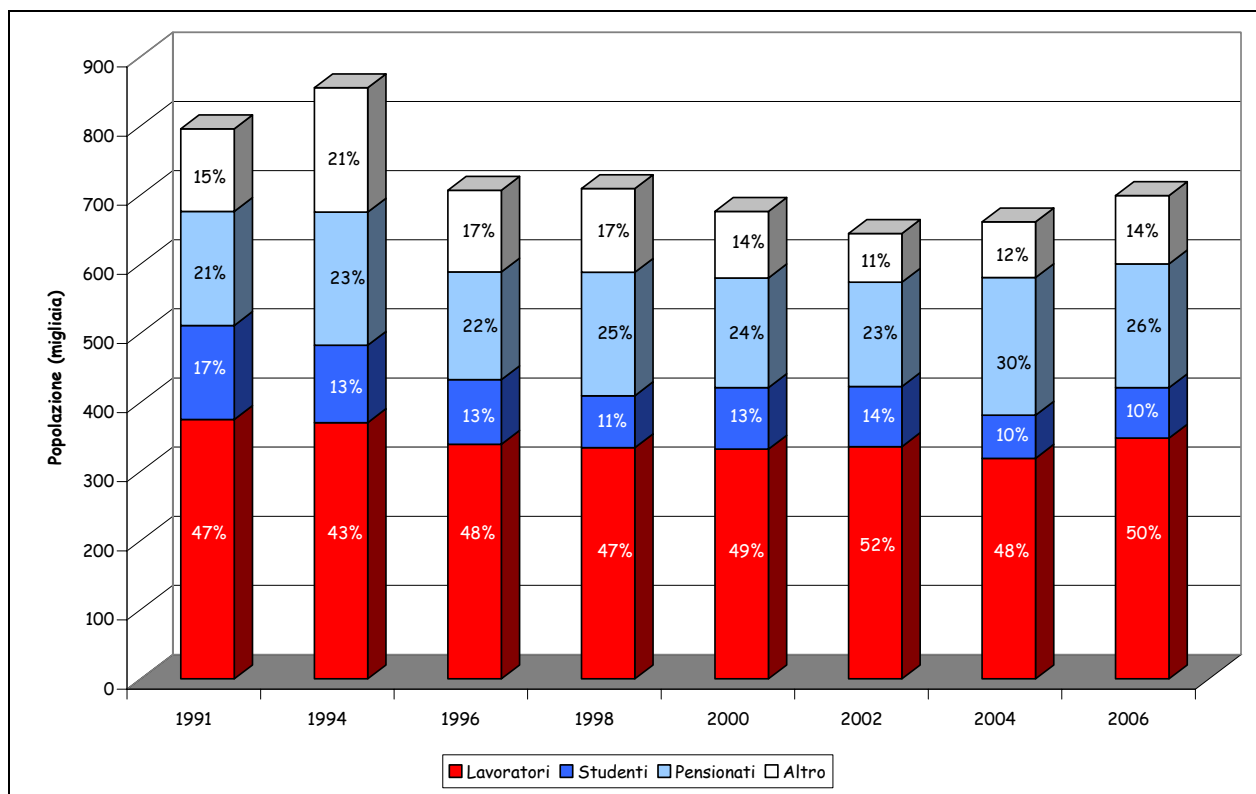


Figura 24 - Popolazione che si sposta ripartita per attività (Comune di Torino)

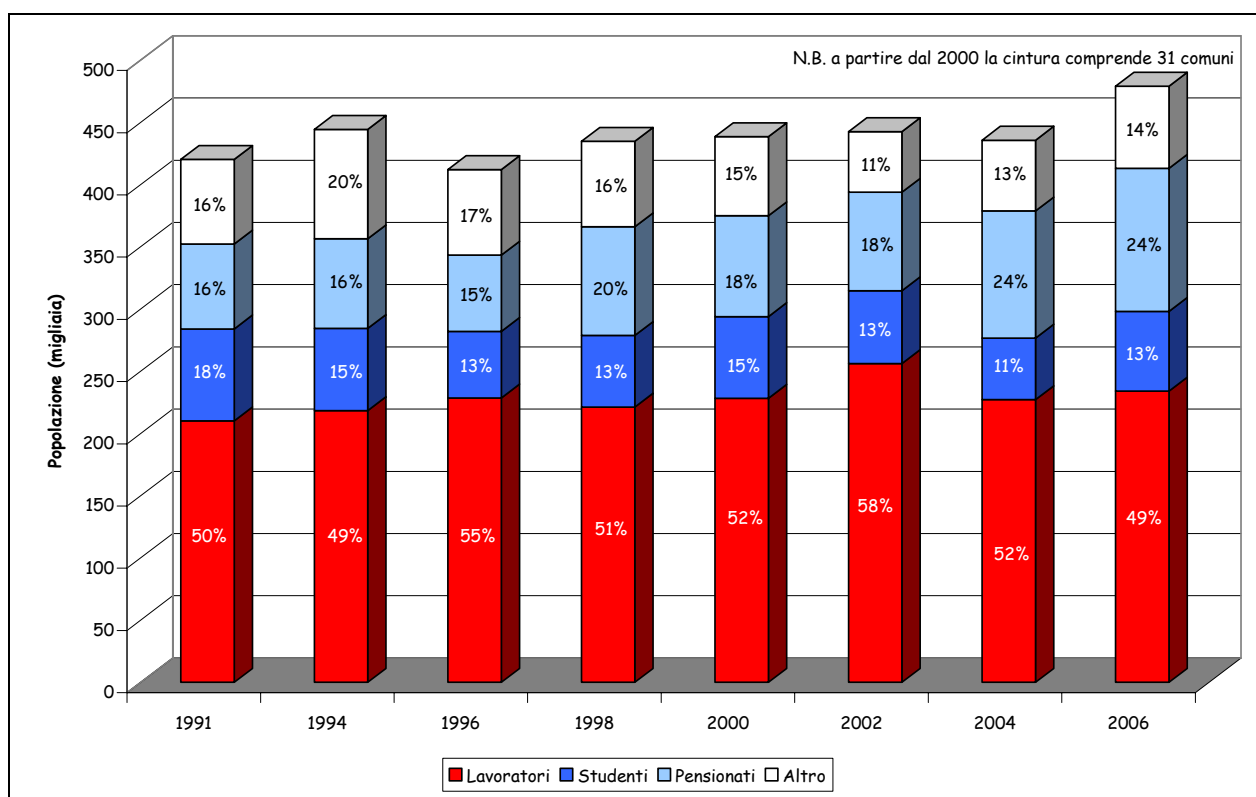


Figura 25 - Popolazione che si sposta ripartita per attività (Cintura)

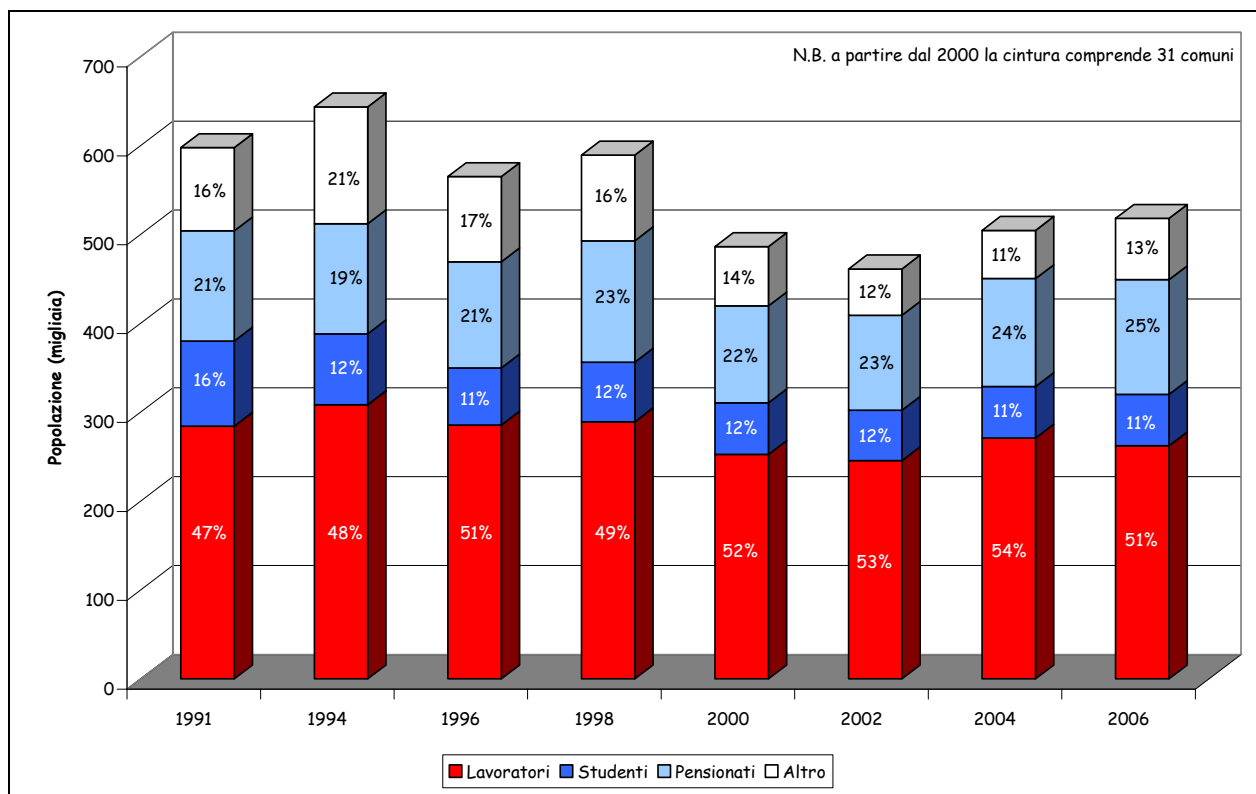


Figura 26 - Popolazione che si sposta ripartita per attività (Resto Provincia)

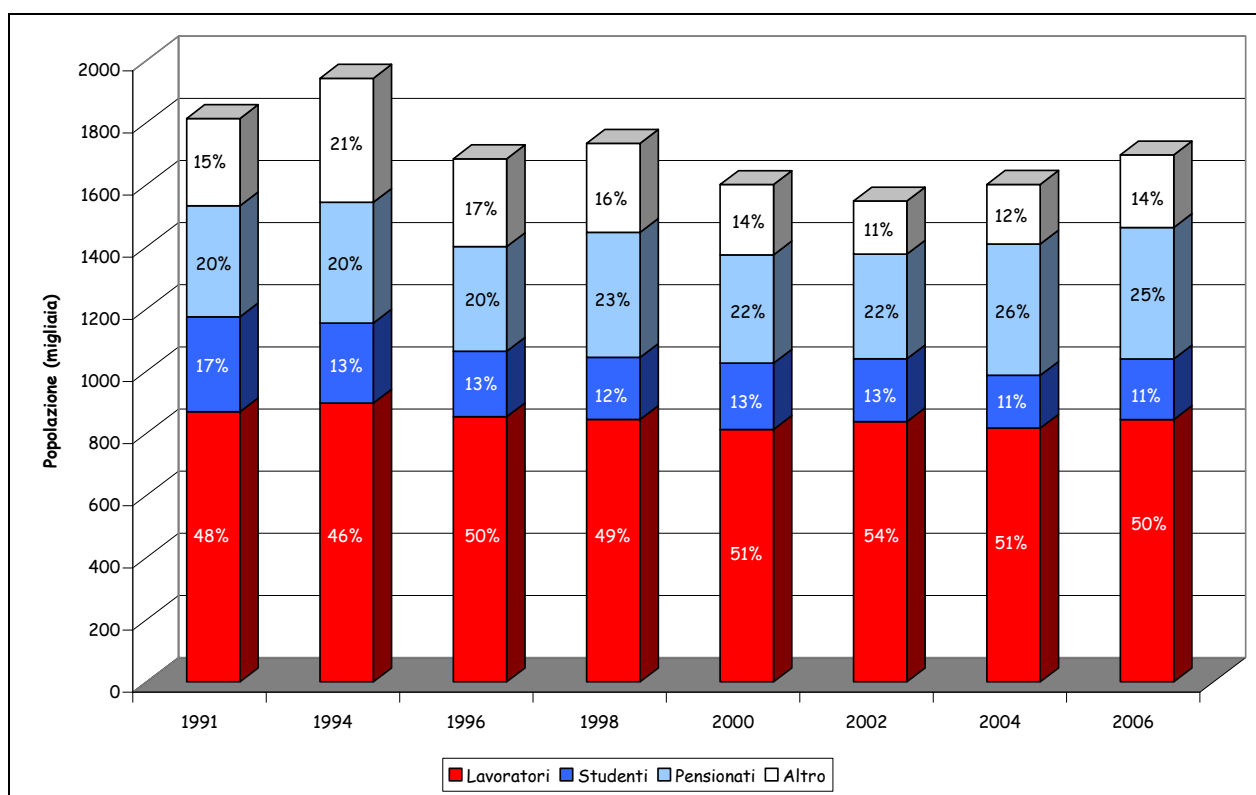


Figura 27 - Popolazione che si sposta ripartita per attività (Intera Provincia)

La quota di popolazione che non effettua spostamenti è diminuita, rispetto al 2004, di quasi quattro punti percentuali, riportandosi ai livelli della seconda metà degli anni novanta e controbilanciando l'incremento degli anni 2000 e 2002 (Figura 28).

La Figura 29 mostra il peso percentuale della popolazione che non si sposta dal 1996 al 2006 per classi di età nell'intera Provincia. Dalla figura si evidenzia che, rispetto al 2004, il peso della fascia di età "over 64" è aumentato raggiungendo oltre la metà della popolazione che non si sposta mentre la fascia tra 50 e 64 si è assottigliata considerevolmente.

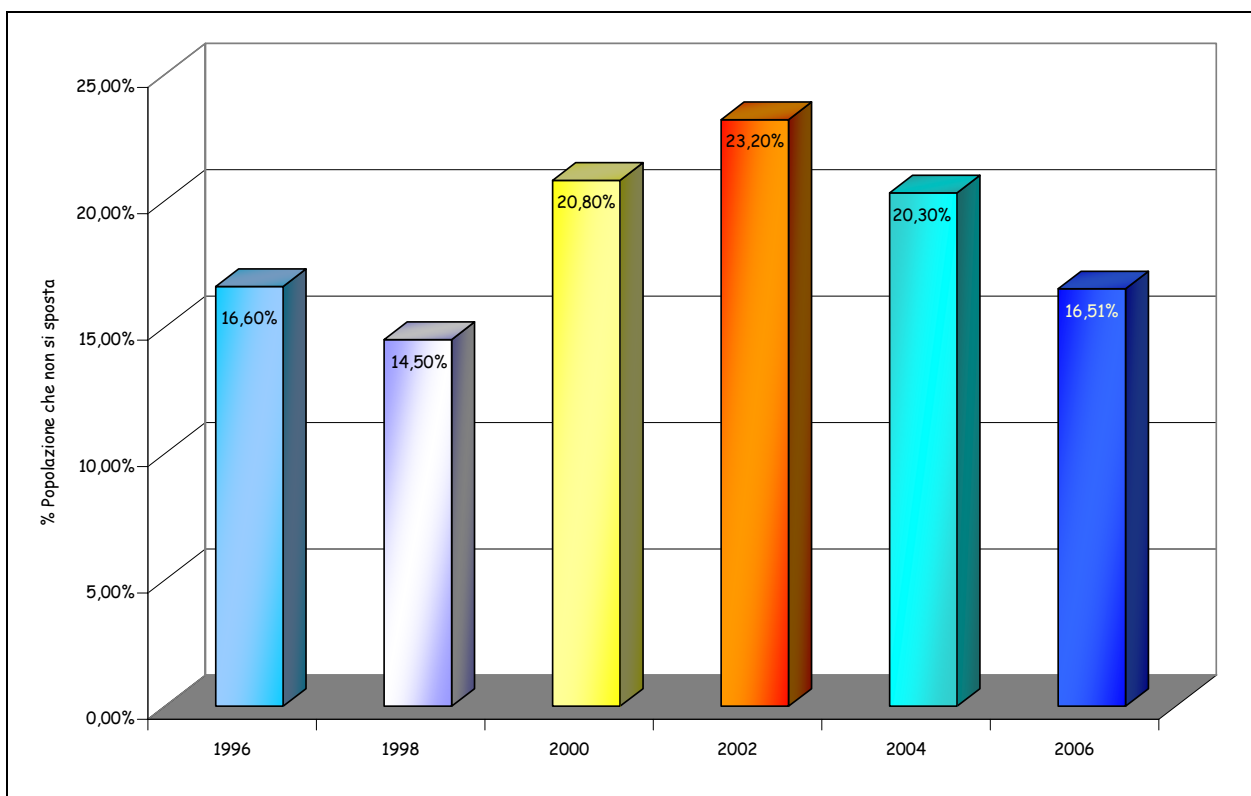


Figura 28 - Percentuale di popolazione che non si sposta (Intera Provincia)

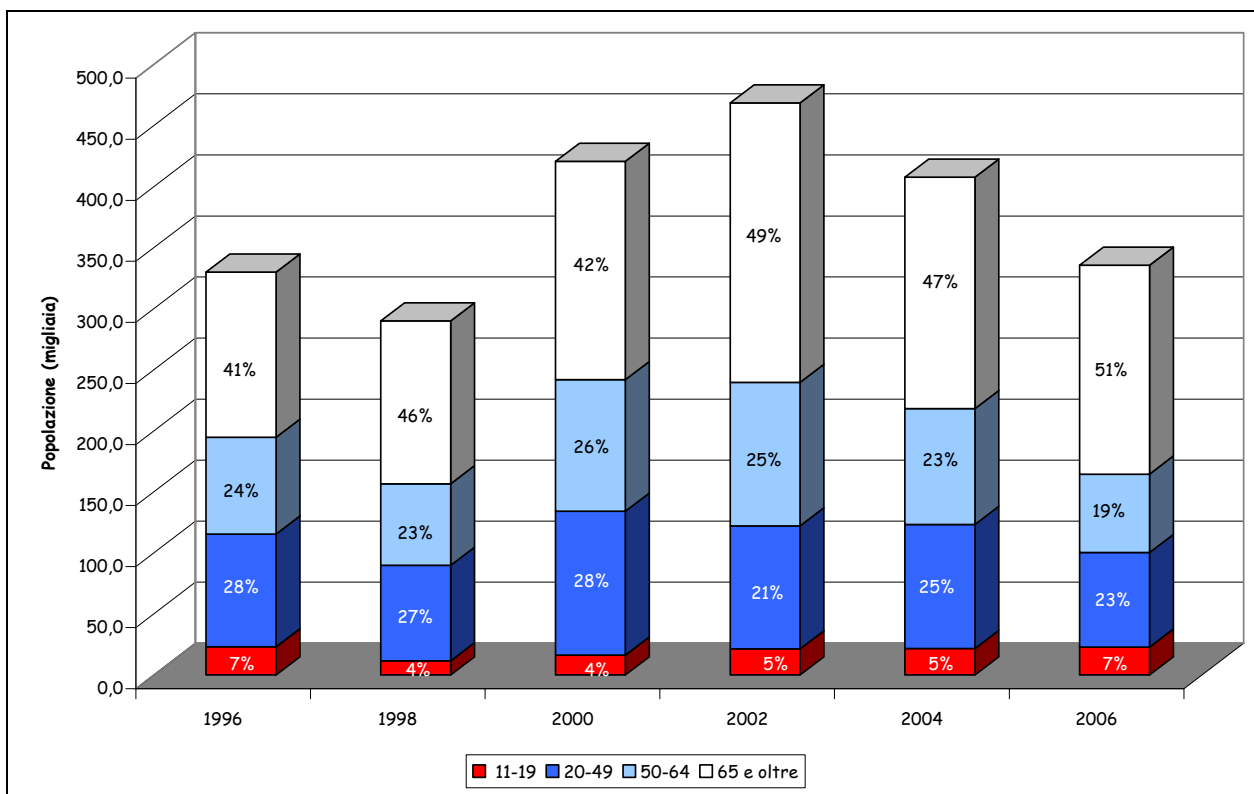


Figura 29 - Popolazione che non si sposta ripartita per fasce di età (Intera Provincia)

3.3 La mobilità dei residenti

3.3.1 La mobilità complessiva

Nel 2006 gli spostamenti giornalieri effettuati dai residenti dell'intera Provincia sono pari a 5 milioni 400 mila, +3,6% rispetto al 2004 (pari a +191 mila spostamenti). La mobilità complessiva dei residenti nella città di Torino è stata pari a 2 milioni 292 mila spostamenti, quella dei residenti nei 31 comuni della cintura 1 milione 470 mila e quella dei residenti nel resto della Provincia 1 milione 638 mila (Figura 30).

Le tendenze che emergono da questa analisi rispetto al 2004 sono così riassumibili:

- Torino +7% pari a 149 mila spostamenti in più;
- Cintura +13% pari a 179 mila spostamenti in più;
- Resto Provincia -9% pari a 137 mila spostamenti in meno.

Con riferimento alla mobilità motorizzata (Figura 31), si osserva una tendenza analoga seppure meno accentuata; a livello complessivo l'incremento rispetto al 2004 è del 2%, mentre per quanto riguarda le tre macrozone di riferimento si osserva:

- Torino +6% pari a 86 mila spostamenti in più;
- Cintura +11,5% pari a 111 mila spostamenti in più;
- Resto Provincia -9% pari a 117 mila spostamenti in meno.

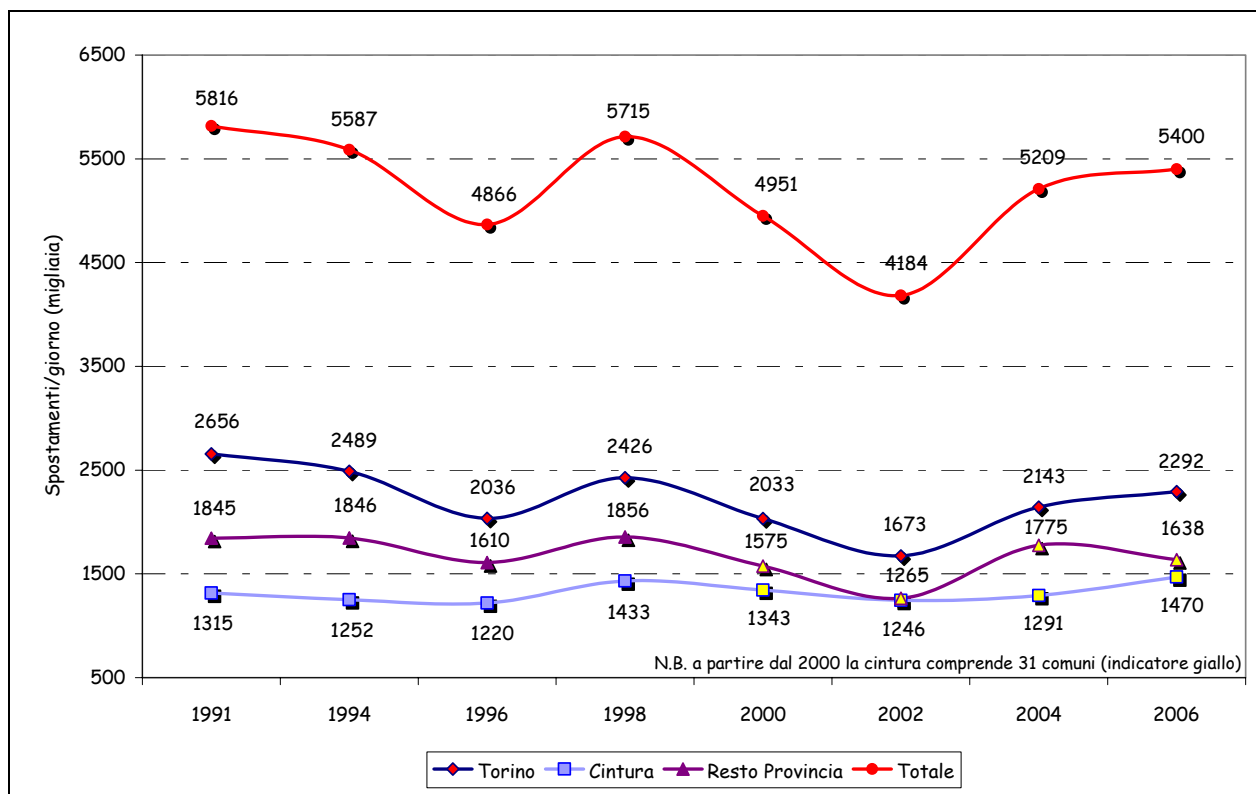


Figura 30 - Mobilità complessiva

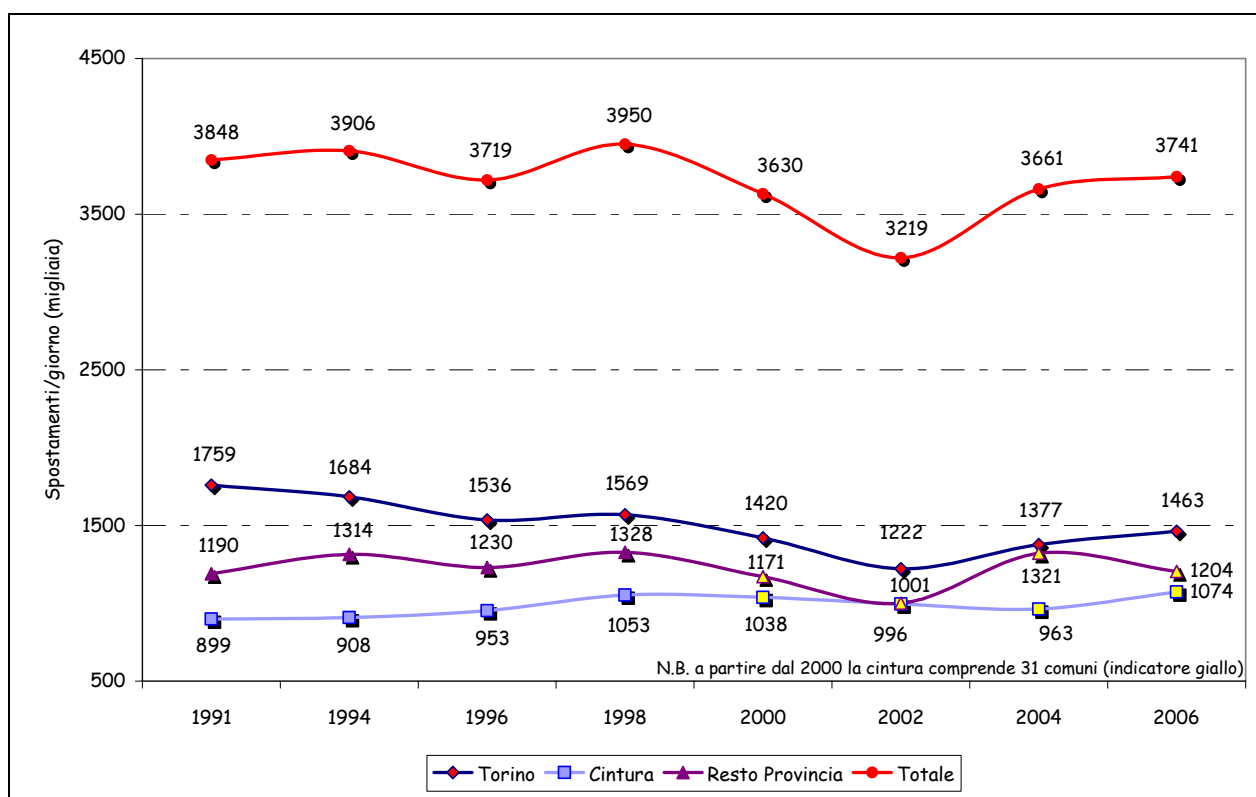


Figura 31 - Mobilità motorizzata

3.3.2 La mobilità individuale della popolazione complessiva

La mobilità individuale nell'intera Provincia (Figura 32) risulta pari a 2,66 spostamenti al giorno (il 3% in più rispetto al 2004).

A livello di macrozona sia Torino che la cintura fanno registrare un aumento della mobilità individuale, (rispettivamente del 7% e del 12%) mentre il resto Provincia appare in controtendenza (-10%).

Per quanto riguarda la mobilità individuale motorizzata (Figura 33) le variazioni ricalcano quelle della mobilità complessiva, (+6% Torino, 9% cintura, -11% resto Provincia) ma in maniera meno accentuata.

Con riferimento alla mobilità individuale per età (Figura 34), si conferma il maggiore numero di spostamenti nella fascia di età tra i 20 e i 49 anni. In Torino si osserva che la mobilità individuale si mantiene al di sopra dei 3 spostamenti/giorno per tutte le età tra i 30 e i 59 anni, mentre in cintura e nel resto Provincia il picco è rispettivamente tra 20 e 29 e tra 30 e 39 anni, mentre all'aumentare dell'età la mobilità individuale diminuisce.

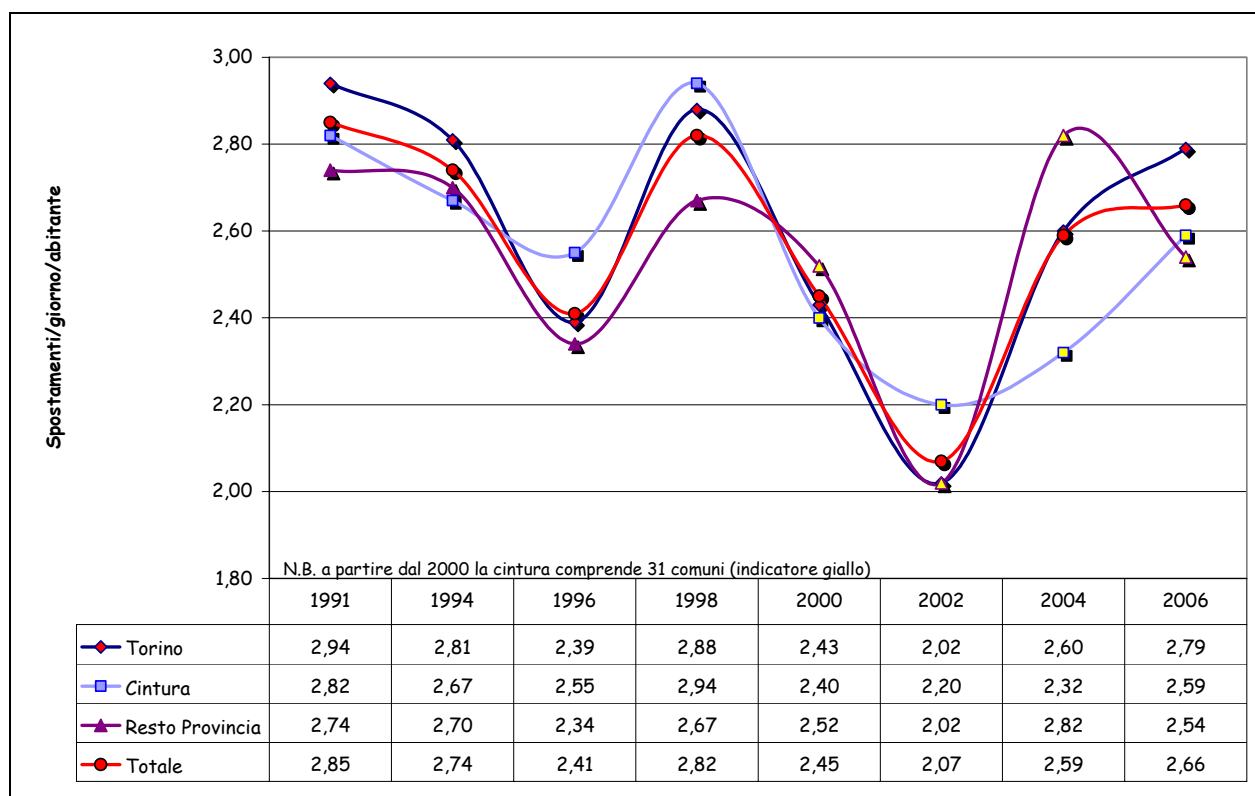


Figura 32 - Mobilità individuale

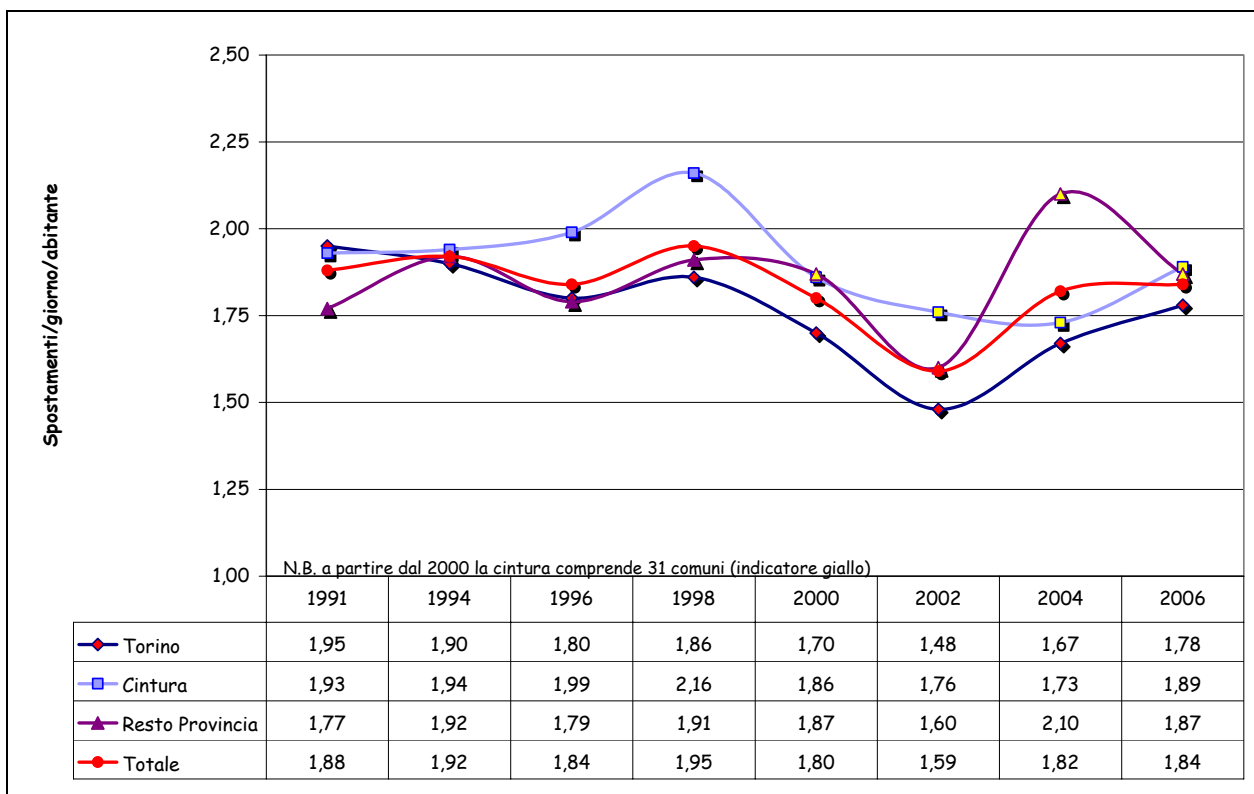


Figura 33 - Mobilità individuale motorizzata

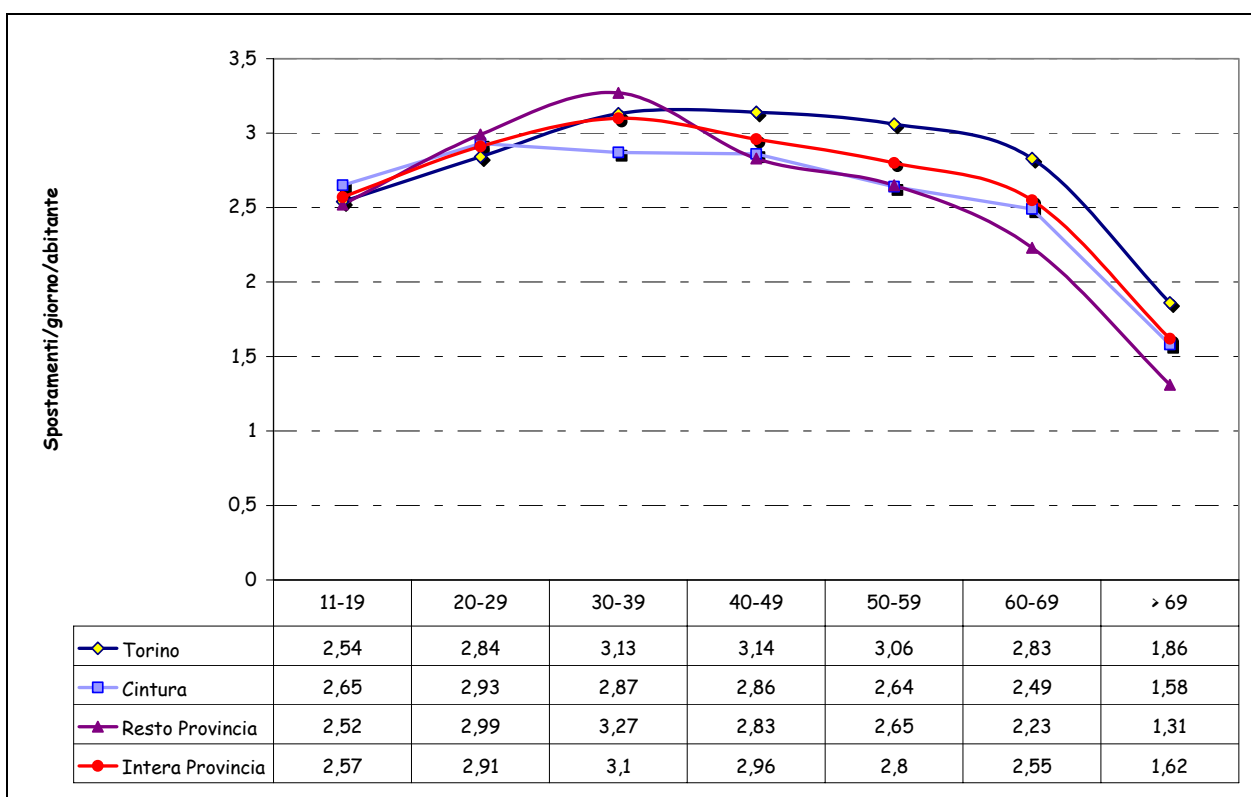


Figura 34 - Mobilità individuale per età

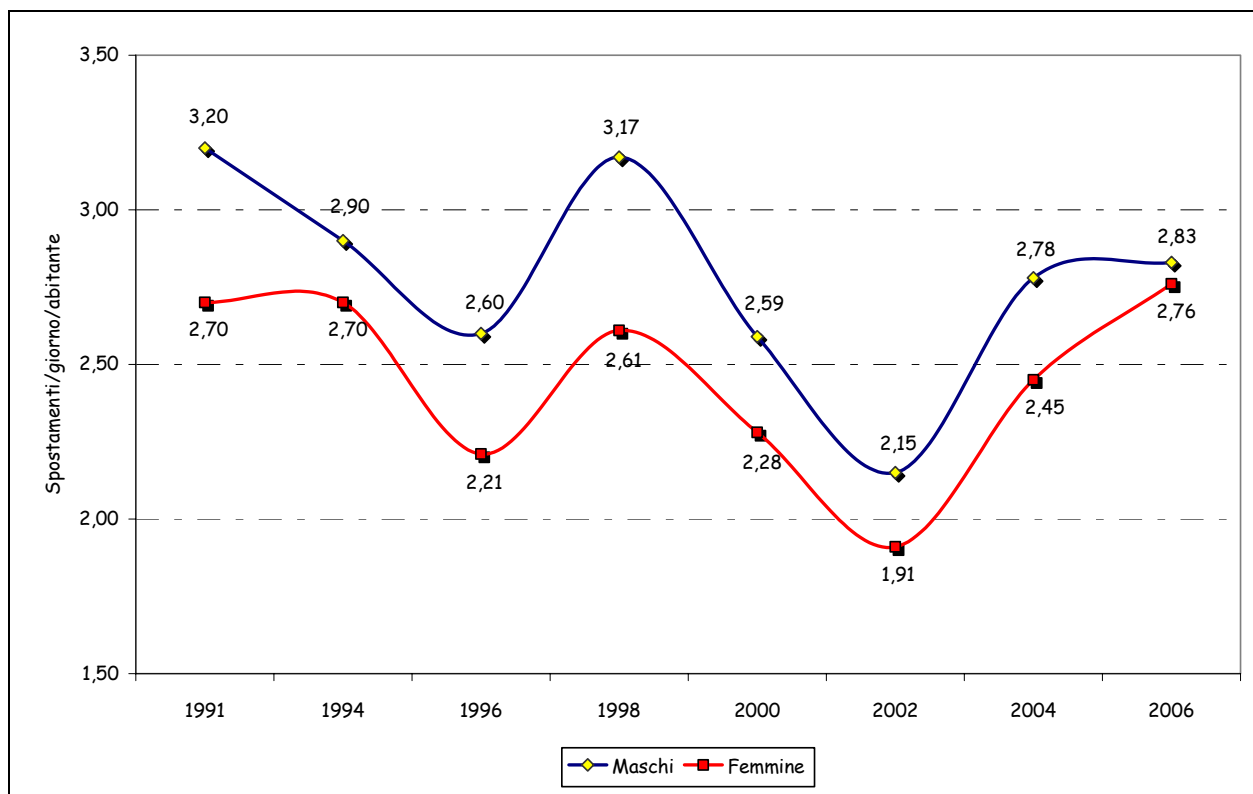


Figura 35 - Mobilità individuale per sesso (Comune di Torino)

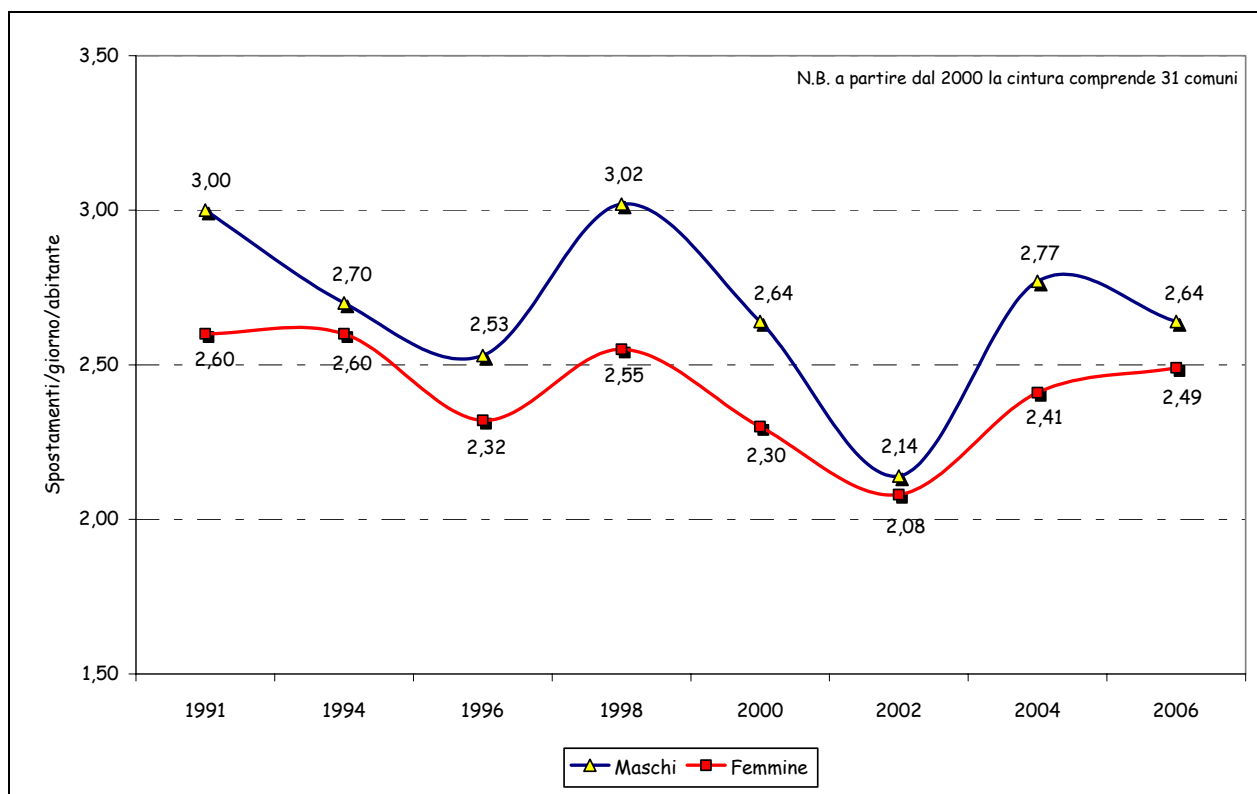


Figura 36 - Mobilità individuale per sesso (Cintura + resto Provincia)



Infine la mobilità individuale per sesso (Figura 35 e Figura 36): rispetto al 2004 si riduce la differenza tra maschi e femmine in Torino, grazie ad un incremento maggiore della mobilità femminile (+12,6% contro un +1,7% dei maschi). Anche nell'aggregazione di cintura e resto Provincia si osserva una riduzione della differenza tra i due sessi, ma questa volta causata da una contrazione del 5% (da 2,77 a 2,64) della mobilità maschile che fa sì che quest'ultima si porti a ridosso della mobilità femminile, aumentata del 3% (da 2,41 a 2,49).

La mobilità individuale della popolazione mobile

Anche per l'intero territorio provinciale si è ritenuto interessante analizzare la mobilità individuale riferita alla sola popolazione mobile. I dati sono evidenziati in Figura 37:

- ◇ la mobilità individuale complessiva nel 2006 è pari a 3,18 spostamenti al giorno; con una diminuzione del 2% rispetto al 2004;
- ◇ la tendenza è sensibilmente diversa per Torino (+1,2%) e cintura (+3,7%) dove la mobilità individuale aumenta e per il resto Provincia dove si registra una diminuzione (-10%).

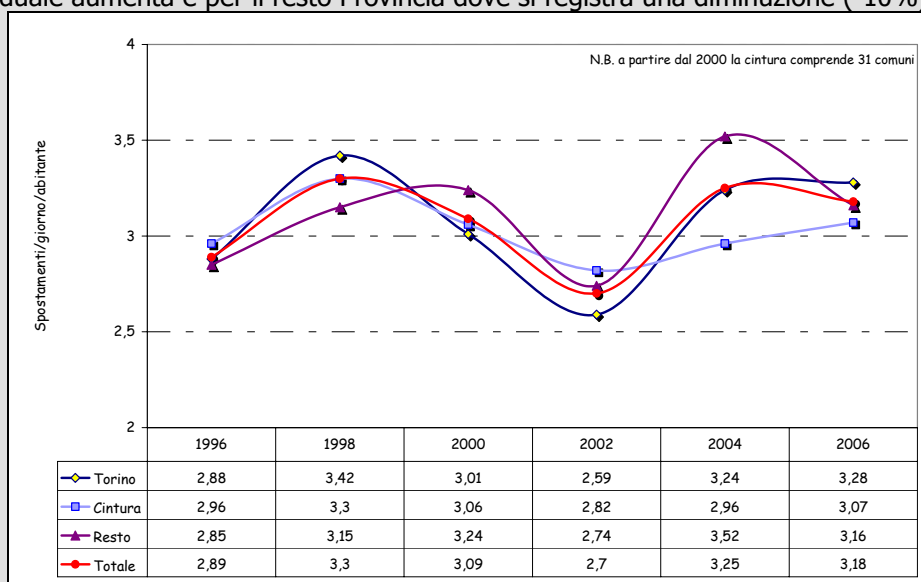


Figura 37 - Mobilità individuale della popolazione che si sposta (Intera Provincia)

Per quanto riguarda la mobilità individuale motorizzata (Figura 38):

- ◇ la mobilità individuale motorizzata complessiva nel 2006 è pari a 2,2 spostamenti al giorno con una diminuzione del 4% rispetto al 2004;
- ◇ la diminuzione nel resto Provincia è ancora più marcata (12%) rispetto a quella della mobilità complessiva.
- ◇ Torino rimane sostanzialmente stabile mentre la cintura aumenta lievemente (1%).

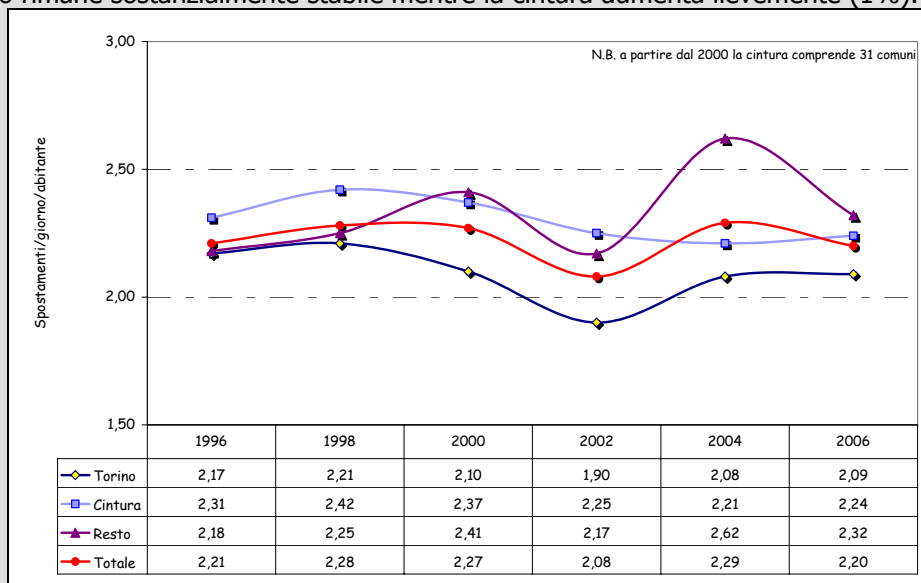


Figura 38 - Mobilità individuale motorizzata popolazione che si sposta (Intera Provincia)

3.3.3 Gli scopi della mobilità

Nel 2006 rispetto al 2004 nell'intera Provincia di Torino la mobilità è cresciuta nella stessa misura per scopo "lavoro + studio" e per scopo "altro" (+ 6%). Tuttavia si segnala un aumento molto più marcato per la componente "studio" (+28%) e meno marcato per la componente "lavoro" (+2%).

Per quanto riguarda le variazioni nelle quote:

- Il peso relativo dell'aggregazione "lavoro + studio" rispetto a quella "altri scopi" nel 2006 è allineato all'indagine del 2004.
- Le variazioni all'interno dei singoli scopi, sia all'interno dell'aggregazione "lavoro + studio" che di quella "altri scopi" sono contenute e raramente superano qualche punto percentuale.
- Continua la tendenza alla diminuzione dello scopo "ritorno a casa", già riscontrata negli anni passati. Tale percentuale si attesta al 76%, valore più basso dal 1991 ad oggi.

Con riferimento all'articolazione territoriale, si segnala un maggior peso relativo degli altri scopi in Torino (65%) rispetto a cintura e resto Provincia (60%) e un corrispondente minor peso relativo di lavoro e studio. Tale divario è in linea con il passato (Tabella 9, Tabella 10, Tabella 11 e Tabella 12).

		1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
LAVORO	Val.	430382	424931	362808	389147	344566	332628	359685	378680
	%	30,72%	32,09%	32,70%	29,66%	32,48%	38,69%	30,25%	28,55%
STUDIO	Val.	141542	109238	78931,5	72817	76611	68057	55815	77298
	%	10,10%	8,25%	7,11%	5,55%	7,22%	7,92%	4,69%	5,83%
LAVORO+STUDIO	Val.	571924	534169	441739	461964	421177	400685	415500	455978
	%	40,82%	40,34%	39,81%	35,21%	39,70%	46,61%	34,94%	34,38%
ACQUISTI	Val.	391034	430187	301932	345722	330016	252082	351319	340211
	%	27,91%	32,49%	27,21%	26,35%	31,11%	29,32%	29,54%	25,65%
ACCOMPAGNAMENTO	Val.	100457	74292	71115,4	94537	78709	50627	110208	123821
	%	7,17%	5,61%	6,41%	7,21%	7,42%	5,89%	9,27%	9,33%
CURE	Val.	43243	53515	39720,2	40807	33533	18812	39617	46356
	%	3,09%	4,04%	3,58%	3,11%	3,16%	2,19%	3,33%	3,49%
SVAGO	Val.	267662	176191	124029	181099	130213	91355	174215	166248
	%	19,10%	13,31%	11,18%	13,80%	12,27%	10,63%	14,65%	12,53%
VISITE A PARENTI E AMICI	Val.	0	0	101031	113859	57162	37038	71433	110490
	%	0,00%	0,00%	9,10%	8,68%	5,39%	4,31%	6,01%	8,33%
ALTRO	Val.	26713	55723	30058,7	74062	10157	9085	26944	83346
	%	1,91%	4,21%	2,71%	5,64%	0,96%	1,06%	2,27%	6,28%
TOTALE ALTRI SCOPI	Val.	829109	789908	667885	850086	639790	458999	773737	870472
	%	59,18%	59,66%	60,19%	64,79%	60,30%	53,39%	65,06%	65,62%
TOTALE	Val.	1401033	1324077	1109625	1312050	1060967	859684	1189237	1326450
	%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
RITORNO A CASA	Val.	1255199	1164838	927371	1114022	972129	813568	953935	966481
	%	89,59%	87,97%	83,58%	84,91%	91,63%	94,64%	80,21%	72,86%
TOTALE CON RITORNO A CASA	Val.	2656232	2488915	2036996	2426072	2033096	1673252	2143172	2292931

Tabella 9 - Gli scopi della mobilità (Comune di Torino)

		1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
LAVORO	Val.	227807	245694	224796	252157	237214	256055	231731	257007
	%	33,45%	36,03%	33,79%	33,38%	33,93%	39,78%	33,09%	31,74%
STUDIO	Val.	73075	63556	48536,6	56369	58305	50849	42613	63662
	%	10,73%	9,32%	7,30%	7,46%	8,34%	7,90%	6,08%	7,86%
LAVORO+STUDIO	Val.	300882	309250	273333	308526	295519	306904	274344	320669
	%	44,18%	45,35%	41,08%	40,85%	42,27%	47,68%	39,17%	39,60%
ACQUISTI	Val.	176619	185893	177370	172149	188787	158001	180941	184644
	%	25,93%	27,26%	26,66%	22,79%	27,01%	24,55%	25,83%	22,80%
ACCOMPAGNAMENTO	Val.	56713	48655	48360,7	61251	65763	63971	67669	74545
	%	8,33%	7,13%	7,27%	8,11%	9,41%	9,94%	9,66%	9,21%
CURE	Val.	16820	19220	17548,8	23912	20589	15689	22538	27432
	%	2,47%	2,82%	2,64%	3,17%	2,95%	2,44%	3,22%	3,39%
SVAGO	Val.	119630	96030	76192,2	92789	84594	64945	97623	107972
	%	17,56%	14,08%	11,45%	12,28%	12,10%	10,09%	13,94%	13,33%
VISITE A PARENTI E AMICI	Val.	0	0	57389,4	60418	36988	27712	44553	51565
	%	0,00%	0,00%	8,63%	8,00%	5,29%	4,31%	6,36%	6,37%
ALTRO	Val.	10449	22898	15128,3	36297	6813	6488	12706	42899
	%	1,53%	3,36%	2,27%	4,81%	0,97%	1,01%	1,81%	5,30%
TOTALE ALTRI SCOPI	Val.	380231	372696	391990	446816	403534	336806	426030	489057
	%	55,82%	54,65%	58,92%	59,15%	57,73%	52,32%	60,83%	60,40%
TOTALE	Val.	681113	681946	665322	755342	699053	643710	700374	809726
	%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
RITORNO A CASA	Val.	633773	569651	554157	677748	643742	602446	590483	661137
	%	93,05%	83,53%	83,29%	89,73%	92,09%	93,59%	84,31%	81,65%
TOTALE CON RITORNO A CASA	Val.	1314886	1251597	1219479	1433090	1342795	1246156	1290856	1470863

Tabella 10 - Gli scopi della mobilità (Cintura)

		1991	1994	1996	1998	2000	2004	2004	2006
LAVORO	Val.	314040	354503	283305	334124	273341	249334	330823	303391
	%	33,12%	36,00%	32,44%	34,69%	33,58%	38,44%	33,49%	33,01%
STUDIO	Val.	93682	77964	55460,3	61390	48941	47564	56827	58835
	%	9,88%	7,92%	6,35%	6,37%	6,01%	7,33%	5,75%	6,40%
LAVORO+STUDIO	Val.	407722	432467	338765	395514	322282	296897	387650	362226
	%	43,00%	43,91%	38,79%	41,06%	39,60%	45,78%	39,25%	39,41%
ACQUISTI	Val.	259609	285751	251727	248437	223926	183604	233485	211516
	%	27,38%	29,02%	28,82%	25,79%	27,51%	28,31%	23,64%	23,01%
ACCOMPAGNAMENTO	Val.	70543	64622	65860,7	65235	73691	55716	94257	85206
	%	7,44%	6,56%	7,54%	6,77%	9,05%	8,59%	9,54%	9,27%
CURE	Val.	20462	34736	26387,1	28019	21972	18090	25579	30194
	%	2,16%	3,53%	3,02%	2,91%	2,70%	2,79%	2,59%	3,29%
SVAGO	Val.	171513	128700	89812,8	117951	107714	59614	152038	113343
	%	18,09%	13,07%	10,28%	12,24%	13,23%	9,19%	15,39%	12,33%
VISITE A PARENTI E AMICI	Val.	0	0	76594,2	76142	55273	29273	76918	64005
	%	0,00%	0,00%	8,77%	7,90%	6,79%	4,51%	7,79%	6,96%
ALTRO	Val.	18311	38540	24212,8	31987	9064	5404	17778	52582
	%	1,93%	3,91%	2,77%	3,32%	1,11%	0,83%	1,80%	5,72%
TOTALE ALTRI SCOPI	Val.	540438	552349	534594	567771	491640	351702	600055	556846
	%	57,00%	56,09%	61,21%	58,94%	60,40%	54,22%	60,75%	60,59%
TOTALE	Val.	948160	984816	873359	963285	813922	648599	987705	919072
	%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
RITORNO A CASA	Val.	896653	861536	736788	892225	760919	615657	787745	717629
	%	94,57%	87,48%	84,36%	92,62%	93,49%	94,92%	79,76%	78,08%
TOTALE CON RITORNO A CASA	Val.	1844813	1846352	1610147	1855510	1574841	1264257	1775450	1636701

Tabella 11 - Gli scopi della mobilità (Resto Provincia)

		1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
LAVORO	Val.	972229	1025128	870909	975428	855121	838017	922239	939078
	%	32,08%	34,28%	32,89%	32,19%	33,22%	38,94%	32,05%	30,74%
STUDIO	Val.	308299	250758	182928	190576	183857	166470	155255	199795
	%	10,17%	8,38%	6,91%	6,29%	7,14%	7,74%	5,40%	6,54%
LAVORO+STUDIO	Val.	1280528	1275886	1053837	1166004	1038978	1004486	1077494	1138873
	%	42,26%	42,66%	39,79%	38,47%	40,37%	46,68%	37,45%	37,28%
ACQUISTI	Val.	827262	901831	731029	766308	742729	593687	765745	736371
	%	27,30%	30,15%	27,60%	25,29%	28,86%	27,59%	26,61%	24,10%
ACCOMPAGNAMENTO	Val.	227713	187569	185337	221023	218163	170314	272134	283572
	%	7,51%	6,27%	7,00%	7,29%	8,48%	7,91%	9,46%	9,28%
CURE	Val.	80525	107471	83656,1	92738	76094	52591	87734	103982
	%	2,66%	3,59%	3,16%	3,06%	2,96%	2,44%	3,05%	3,40%
SVAGO	Val.	558805	400921	290034	391839	322521	215914	423876	387563
	%	18,44%	13,40%	10,95%	12,93%	12,53%	10,03%	14,73%	12,69%
VISITE A PARENTI E AMICI	Val.	0	0	235014	250419	149423	94024	192905	226060
	%	0,00%	0,00%	8,87%	8,26%	5,81%	4,37%	6,70%	7,40%
ALTRO	Val.	55473	117161	69399,8	142346	26034	20977	57428	178827
	%	1,83%	3,92%	2,62%	4,70%	1,01%	0,97%	2,00%	5,85%
TOTALE ALTRI SCOPI	Val.	1749778	1714953	1594469	1864673	1534964	1147506	1799822	1916375
	%	57,74%	57,34%	60,21%	61,53%	59,63%	53,32%	62,55%	62,72%
TOTALE	Val.	3030306	2990839	2648306	3030677	2573942	2151992	2877316	3055248
	%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
RITORNO A CASA	Val.	2785625	2596025	2218316	2683995	2376790	2031671	2332163	2345247
	%	91,93%	86,80%	83,76%	88,56%	92,34%	94,41%	81,05%	76,76%
TOTALE CON RITORNO A CASA	Val.	5815931	5586864	4866622	5714672	4950732	4183664	5209478	5400495

Tabella 12 - Gli scopi della mobilità (Intera Provincia)

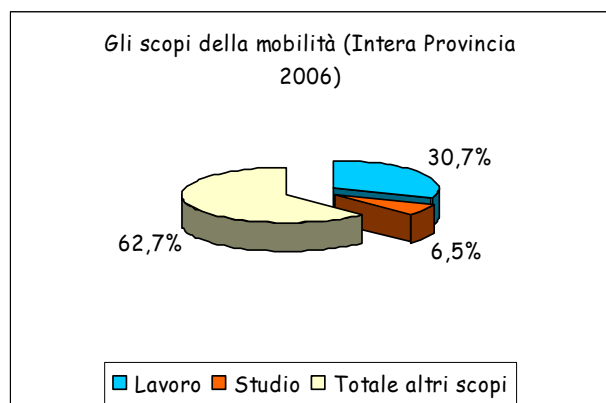
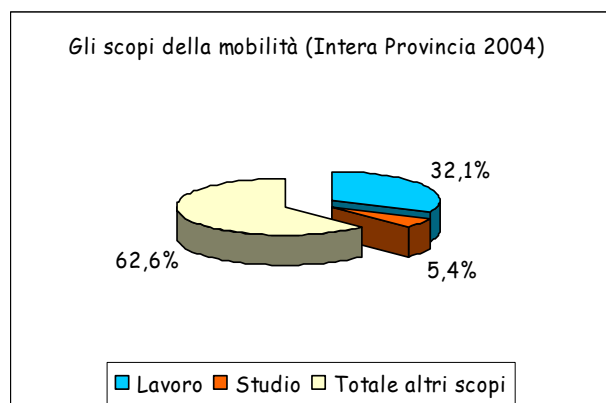


Figura 39 - Gli scopi della mobilità (Intera Provincia)

3.3.4 L'uso dei mezzi di trasporto

Nel 2006 la mobilità motorizzata è aumentata, nell'intera Provincia di Torino, del 2%. L'auto privata ha registrato un aumento del 4%, passando da 2 milioni 938 mila spostamenti a 3 milioni 53 mila spostamenti. Diverso è l'andamento dei mezzi pubblici il cui utilizzo è diminuito del 5% passando da 723 mila a 688 mila spostamenti.

		1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
URBANO DI SUPERFICIE GTT	Val.	707560	580352	516761	495682	505875	431071	433230	377416
	%	26,64%	23,32%	25,37%	20,43%	24,88%	25,76%	20,21%	16,46%
METROPOLITANA	Val.								14699
	%								0,64%
EXTRAURBANO	Val.	3462	3101	5454	2440	3402	3256	2435	3205
	%	0,13%	0,12%	0,27%	0,10%	0,17%	0,19%	0,11%	0,14%
BUS AZIENDALE-SCUOLA	Val.	9972	2613	3764	7473	2291	1633	1749	1093
	%	0,38%	0,10%	0,18%	0,31%	0,11%	0,10%	0,08%	0,05%
FERROVIA	Val.	3214	1989	5233	1505	2122	1915	3300	3537
	%	0,12%	0,08%	0,26%	0,06%	0,10%	0,11%	0,15%	0,15%
PIÙ MODI	Val.	14191	9254	11530	13789	10061	13434	11528	13501
	%	0,53%	0,37%	0,57%	0,57%	0,49%	0,80%	0,54%	0,59%
TOTALE PUBBLICO	Val.	738399	597309	542743	520889	523751	451309	452242	413451
	%	27,80%	24,00%	26,64%	21,47%	25,76%	26,97%	21,10%	18,03%
AUTO CONDUCENTE	Val.	878459	910846	851823	902231	776555	685604	810128	916608
	%	33,07%	36,60%	41,82%	37,19%	38,20%	40,97%	37,80%	39,98%
AUTO PASSEGGERO	Val.	142176	174732	140907	145576	119491	85038	115193	133119
	%	5,35%	7,02%	6,92%	6,00%	5,88%	5,08%	5,37%	5,81%
PIÙ MODI	Val.	0	934	653	0	621	0	0	0
	%	0,00%	0,04%	0,03%	0,00%	0,03%	0,00%	0,00%	0,00%
TOTALE PRIVATO	Val.	1020635	1086512	993382	1047807	896667	770642	925321	1049728
	%	38,42%	43,65%	48,77%	43,19%	44,10%	46,06%	43,18%	45,78%
PIEDI	Val.	858084	731826	470795	806712	541952	409040	706285	719352
	%	32,30%	29,40%	23,11%	33,25%	26,66%	24,45%	32,96%	31,37%
DUE RUOTE	Val.	31053	63480	20208	41714	65157	37093	51524	91203
	%	1,17%	2,55%	0,99%	1,72%	3,20%	2,22%	2,40%	3,98%
TAXI	Val.	6560	7441	3862	4594	4267	4311	4088	5750
	%	0,25%	0,30%	0,19%	0,19%	0,21%	0,26%	0,19%	0,25%
ALTRO	Val.	1501	2347	6006	4357	1303	857	3711	13447
	%	0,06%	0,09%	0,29%	0,18%	0,06%	0,05%	0,17%	0,59%
TOTALE ALTRO	Val.	897198	805094	500871	857377	612679	451302	765608	829752
	%	33,78%	32,35%	24,59%	35,34%	30,14%	26,97%	35,72%	36,19%
TOTALE MEZZI	Val.	2656232	2488915	2036996	2426073	2033097	1673252	2143172	2292931
	%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tabella 13 - L'uso dei mezzi di trasporto (Comune di Torino)

		1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
URBANO DI SUPERFICIE GTT	Val.	173838	114579	150623	146687	133497	122121	98251	113392
	%	13,22%	9,15%	12,35%	10,24%	9,94%	9,80%	7,61%	7,71%
METROPOLITANA	Val.								5512
	%								0,37%
EXTRAURBANO	Val.	24412	19848	11212	5608	15661	23521	20438	13611
	%	1,86%	1,59%	0,92%	0,39%	1,17%	1,89%	1,58%	0,93%
BUS AZIENDALE-SCUOLA	Val.	7667	3008	4346	6849	2870	1323	2849	1853
	%	0,58%	0,24%	0,36%	0,48%	0,21%	0,11%	0,22%	0,13%
FERROVIA	Val.	4743	3995	7874	7147	5494	10109	10556	12463
	%	0,36%	0,32%	0,65%	0,50%	0,41%	0,81%	0,82%	0,85%
PIÙ MODI	Val.	14715	14545	14924	16920	23349	21695	24385	17362
	%	1,12%	1,16%	1,22%	1,18%	1,74%	1,74%	1,89%	1,18%
TOTALE PUBBLICO	Val.	225375	155975	188979	183211	180871	178769	156479	164193
	%	17,14%	12,46%	15,50%	12,78%	13,47%	14,35%	12,12%	11,16%
AUTO CONDUCENTE	Val.	570468	660689	645566	747191	755164	722695	716604	825029
	%	43,39%	52,79%	52,94%	52,14%	56,24%	57,99%	55,51%	56,09%
AUTO PASSEGGERO	Val.	102891	91161	118314	123055	102367	94055	89662	84653
	%	7,83%	7,28%	9,70%	8,59%	7,62%	7,55%	6,95%	5,76%
PIÙ MODI	Val.	0	0	295	0	75	153	181	0
	%	0,00%	0,00%	0,02%	0,00%	0,01%	0,01%	0,01%	0,00%
TOTALE PRIVATO	Val.	673359	751850	764174	870246	857606	816903	806446	909682
	%	51,21%	60,07%	62,66%	60,73%	63,87%	65,55%	62,47%	61,85%
PIEDI	Val.	381100	292007	245701	327561	259932	221546	283636	320402
	%	28,98%	23,33%	20,15%	22,86%	19,36%	17,78%	21,97%	21,78%
DUE RUOTE	Val.	29191	48497	16257	41992	41155	24756	39418	68969
	%	2,22%	3,87%	1,33%	2,93%	3,06%	1,99%	3,05%	4,69%
TAXI	Val.	365	252	740	1483	377	166	500	1271
	%	0,03%	0,02%	0,06%	0,10%	0,03%	0,01%	0,04%	0,09%
ALTRO	Val.	5496	3016	3629	8597	2852	4017	4377	6345
	%	0,42%	0,24%	0,30%	0,60%	0,21%	0,32%	0,34%	0,43%
TOTALE ALTRO	Val.	416152	343772	266326	379633	304316	250485	327931	396987
	%	31,65%	27,47%	21,84%	26,49%	22,66%	20,10%	25,40%	26,99%
TOTALE MEZZI	Val.	1314886	1251597	1219479	1433090	1342793	1246157	1290856	1470862
	%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tabella 14 - L'uso dei mezzi di trasporto (Cintura)

		1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
URBANO DI SUPERFICIE GTT	Val.	17309	3117	20282	19730	5289	2479	7511	18426
	%	0,94%	0,17%	1,26%	1,06%	0,34%	0,20%	0,42%	1,13%
METROPOLITANA	Val.								0
	%								0,00%
EXTRAURBANO	Val.	87686	68643	61332	46343	49258	53363	40730	59002
	%	4,75%	3,72%	3,81%	2,50%	3,13%	4,22%	2,29%	3,60%
BUS AZIENDALE-SCUOLA	Val.	14883	8842	6766	11584	4929	5350	5327	6604
	%	0,81%	0,48%	0,42%	0,62%	0,31%	0,42%	0,30%	0,40%
FERROVIA	Val.	29370	25748	31808	22277	16621	17776	16332	24234
	%	1,59%	1,39%	1,98%	1,20%	1,06%	1,41%	0,92%	1,48%
PIÙ MODI	Val.	52621	42415	38791	33500	43695	33401	44437	21822
	%	2,85%	2,30%	2,41%	1,81%	2,77%	2,64%	2,50%	1,33%
TOTALE PUBBLICO	Val.	201869	148765	158979	133434	119792	112368	114336	110726
	%	10,94%	8,06%	9,87%	7,19%	7,61%	8,89%	6,44%	6,77%
AUTO CONDUCENTE	Val.	850652	1006641	894292	1033465	941872	813085	1077086	1002239
	%	46,11%	54,52%	55,54%	55,70%	59,81%	64,31%	60,67%	61,24%
AUTO PASSEGGERO	Val.	137581	156528	175868	159301	109538	74359	128051	90670
	%	7,46%	8,48%	10,92%	8,59%	6,96%	5,88%	7,21%	5,54%
PIÙ MODI	Val.	0	2339	1031	1261	170	1103	1424	0
	%	0,00%	0,13%	0,06%	0,07%	0,01%	0,09%	0,08%	0,00%
TOTALE PRIVATO	Val.	988233	1165508	1071191	1194027	1051580	888547	1206561	1092908
	%	53,57%	63,12%	66,53%	64,35%	66,77%	70,28%	67,96%	66,78%
PIEDI	Val.	535255	404342	326785	437745	327393	208443	386685	348397
	%	29,01%	21,90%	20,30%	23,59%	20,79%	16,49%	21,78%	21,29%
DUE RUOTE	Val.	102685	113037	44579	71459	70709	49811	60025	67000
	%	5,57%	6,12%	2,77%	3,85%	4,49%	3,94%	3,38%	4,09%
TAXI	Val.	702	526	220	1342	343	-0,4376	200	0
	%	0,04%	0,03%	0,01%	0,07%	0,02%	0,00%	0,01%	0,00%
ALTRO	Val.	16069	14174	8394	17502	5027	5086	7643	17671
	%	0,87%	0,77%	0,52%	0,94%	0,32%	0,40%	0,43%	1,08%
TOTALE ALTRO	Val.	654711	532079	379978	528048	403472	263339	454554	433068
	%	35,49%	28,82%	23,60%	28,46%	25,62%	20,83%	25,60%	26,46%
TOTALE MEZZI	Val.	1844813	1846352	1610147	1855509	1574844	1264255	1775450	1636702
	%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tabella 15 - L'uso dei mezzi di trasporto (Resto Provincia)

		1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
URBANO DI SUPERFICIE GTT	Val.	898707	698048	687666	662099	644661	555670	538992	509234
	%	15,45%	12,49%	14,13%	11,59%	13,02%	13,28%	10,35%	9,43%
METROPOLITANA	Val.								20211
	%								0,37%
EXTRAURBANO	Val.	115560	91592	77998	54391	68321	80140	63603	56456
	%	1,99%	1,64%	1,60%	0,95%	1,38%	1,92%	1,22%	1,05%
BUS AZIENDALE-SCUOLA	Val.	32522	14463	14876	25906	10090	8306	9924	9550
	%	0,56%	0,26%	0,31%	0,45%	0,20%	0,20%	0,19%	0,18%
FERROVIA	Val.	37327	31732	44915	30929	24237	29800	30189	40234
	%	0,64%	0,57%	0,92%	0,54%	0,49%	0,71%	0,58%	0,75%
PIÙ MODI	Val.	81527	66214	65245	64209	77105	68530	80349	52685
	%	1,40%	1,19%	1,34%	1,12%	1,56%	1,64%	1,54%	0,98%
TOTALE PUBBLICO	Val.	1165643	902049	890700	837534	824414	742446	723057	688370
	%	20,04%	16,15%	18,30%	14,66%	16,65%	17,75%	13,88%	12,75%
AUTO CONDUCENTE	Val.	2299579	2578176	2391681	2682887	2473591	2221384	2603819	2743876
	%	39,54%	46,15%	49,14%	46,95%	49,96%	53,10%	49,98%	50,81%
AUTO PASSEGGERO	Val.	382648	422421	435089	427932	331396	253452	332905	308442
	%	6,58%	7,56%	8,94%	7,49%	6,69%	6,06%	6,39%	5,71%
PIÙ MODI	Val.	0	3273	1978	1261	866	1256	1605	0
	%	0,00%	0,06%	0,04%	0,02%	0,02%	0,03%	0,03%	0,00%
TOTALE PRIVATO	Val.	2682227	3003870	2828747	3112080	2805853	2476092	2938329	3052318
	%	46,12%	53,77%	58,13%	54,46%	56,68%	59,18%	56,40%	56,52%
PIEDI	Val.	1774439	1428175	1043281	1572018	1129277	839029	1376606	1388151
	%	30,51%	25,56%	21,44%	27,51%	22,81%	20,05%	26,43%	25,70%
DUE RUOTE	Val.	162929	225014	81044	155165	177021	111660	150966	227172
	%	2,80%	4,03%	1,67%	2,72%	3,58%	2,67%	2,90%	4,21%
TAXI	Val.	7627	8219	4822	7419	4987	4477	4789	7021
	%	0,13%	0,15%	0,10%	0,13%	0,10%	0,11%	0,09%	0,13%
ALTRO	Val.	23066	19537	18028	30456	9182	9960	15732	37463
	%	0,40%	0,35%	0,37%	0,53%	0,19%	0,24%	0,30%	0,69%
TOTALE ALTRO	Val.	1968061	1680945	1147175	1765058	1320467	965126	1548093	1659807
	%	33,84%	30,09%	23,57%	30,89%	26,67%	23,07%	29,72%	30,73%
TOTALE MEZZI	Val.	5815931	5586864	4866622	5714672	4950734	4183664	5209478	5400495
	%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tabella 16 - L'uso dei mezzi di trasporto (Intera Provincia)

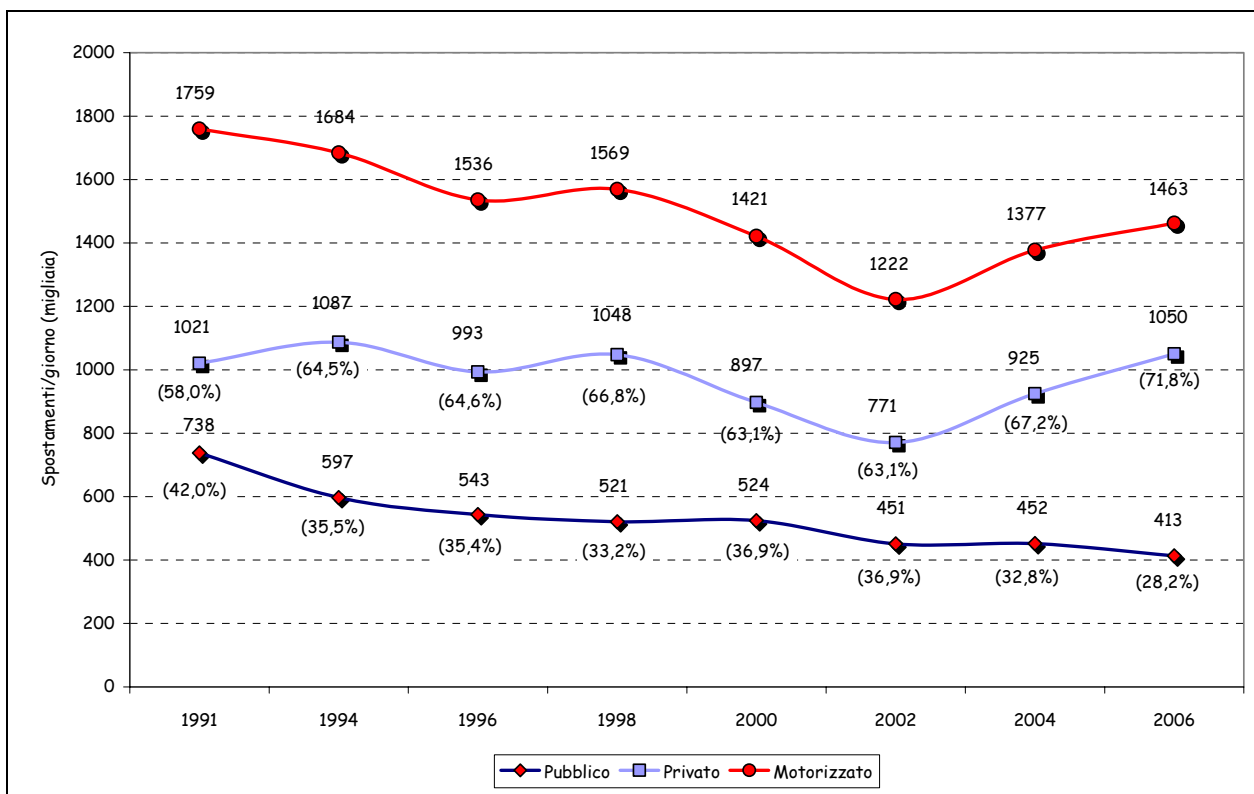


Figura 40 - Uso dei mezzi di trasporto (Comune di Torino)

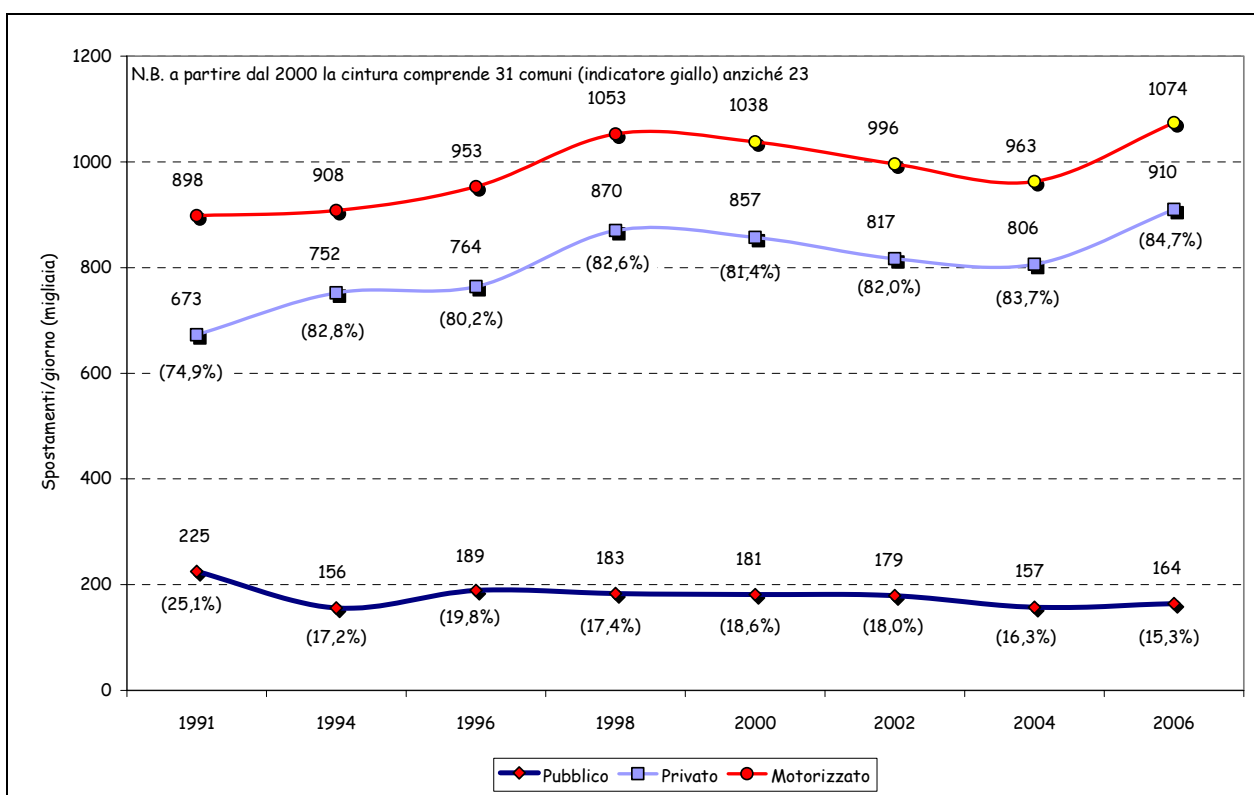


Figura 41 - Uso dei mezzi di trasporto (Cintura)

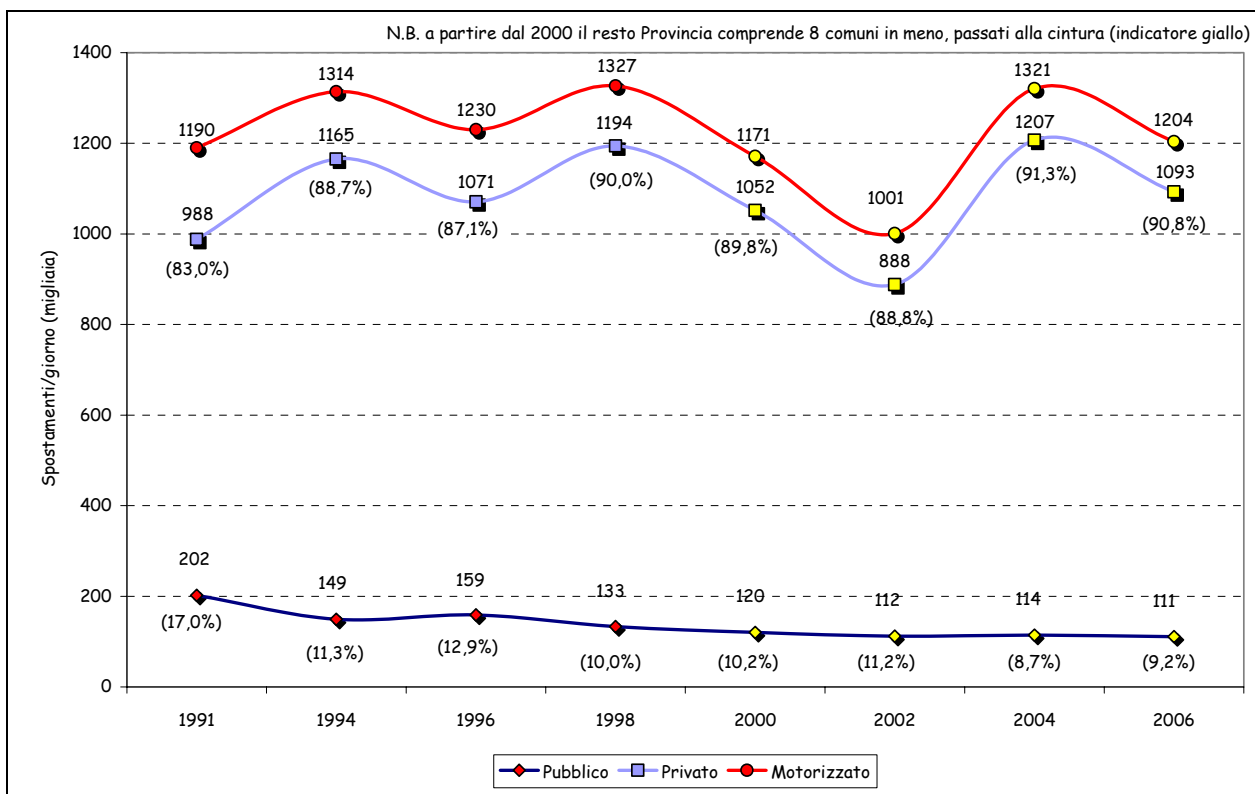


Figura 42 - Uso dei mezzi di trasporto (Resto Provincia)

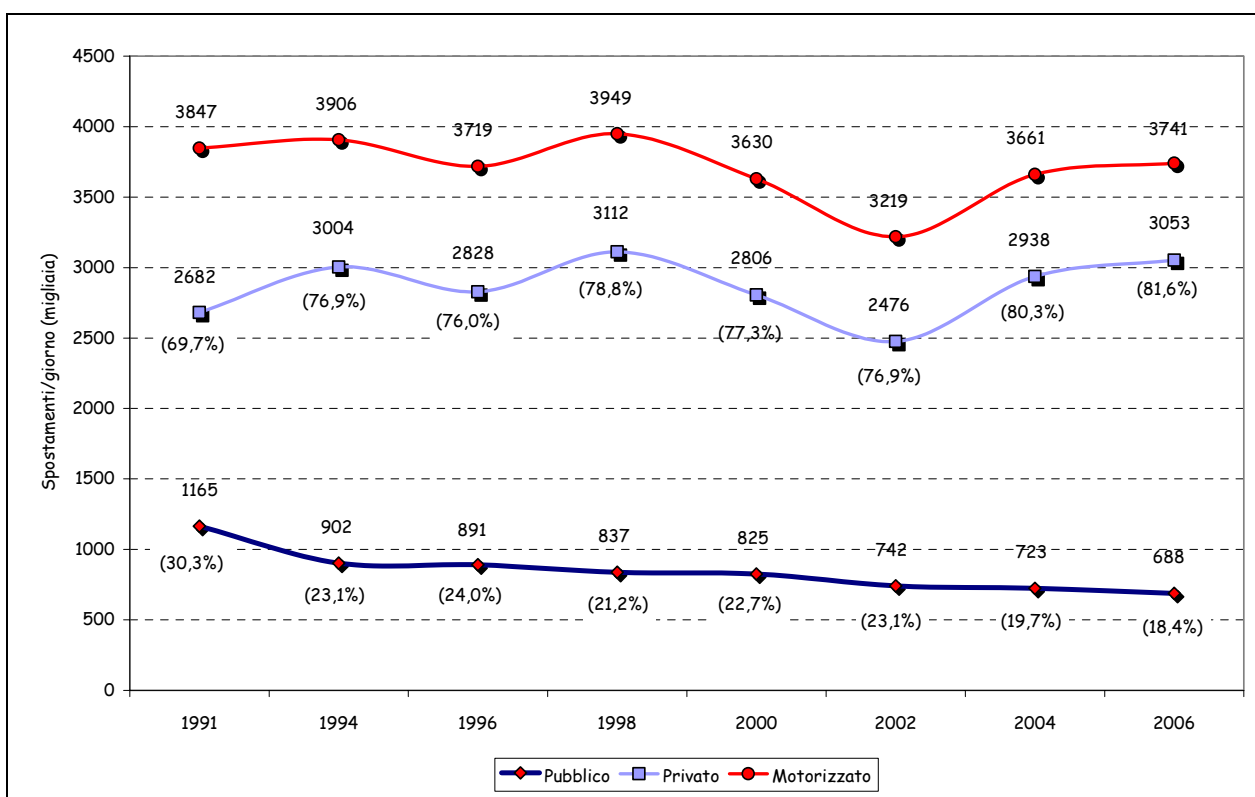


Figura 43 - Uso dei mezzi di trasporto (Intera Provincia)

Nel Comune di Torino si riscontra, tra il 2004 e il 2006, una diminuzione marcata nell'uso del mezzo pubblico che passa da 452 mila a 413 mila spostamenti al giorno (- 9%). La quota di mercato del trasporto pubblico si riduce di 4,6 punti percentuali rispetto al 2004 e di ben 8,7 punti percentuali rispetto al 2000-2002. Torino è la macrozona oggetto di indagine dove il trasporto pubblico ha registrato la diminuzione più forte (Figura 40). La diminuzione nella quota di mercato del trasporto pubblico è dovuta in parte ad un calo nei viaggi in termini assoluti ma anche ad un forte aumento della mobilità complessiva sotto la spinta di quella privata, passata da 771 mila spostamenti nel 2002 a 925 mila nel 2004 e a ben 1 milione 50 mila nel 2006. Si segnala, tra gli altri mezzi, il dato degli spostamenti con due ruote: 91.000 di cui 49.000 in bicicletta e 42.000 in moto. Nel 2004 gli spostamenti con due ruote erano 51.000 di cui 31.000 in bicicletta e 20.000 in moto. Tuttavia questo dato potrebbe essere stato influenzato dal fatto che nel 2006 l'indagine è stata effettuata in primavera.

Anche nella cintura si assiste tra il 2004 e il 2006 ad una diminuzione della quota di mercato del trasporto pubblico, ma molto contenuta (solo un punto percentuale: da 16,3% a 15,3%). Se si guarda ai valori assoluti il numero di viaggi con il mezzo pubblico è aumentato di 3.000 unità, ma l'aumento del numero di spostamenti con l'auto è stato maggiore (13%) contribuendo fortemente all'innalzamento della mobilità complessiva, aumentata dell'11% (Figura 41).

Il resto Provincia, invece, mostra uno scenario di diminuzione della mobilità complessiva (da 1 milione 321 mila a 1 milione 204 mila spostamenti); in termini percentuali si registra un -9%. In questo quadro di contrazione della mobilità si nota però un leggero aumento della quota modale del trasporto pubblico, che passa dall'8,7% al 9,2% (Figura 42).

3.3.5 L'uso dei mezzi secondo lo scopo

Con riferimento all'uso dei mezzi secondo lo scopo, i dati sono riportati in Tabella 17, Tabella 18, Tabella 19 e Tabella 20.

Gli spostamenti per lavoro nel comune di Torino sono effettuati per il 64% con l'auto (era il 60% nel 2004) e per il 18% con il mezzo pubblico (era il 24% nel 2004). Cresce anche la quota di spostamenti per lavoro con altri mezzi, passando dal 16% al 18%. Per quanto riguarda la cintura, la quota di spostamenti per lavoro effettuata con l'auto è del 78%, sostanzialmente pari al livello registrato nel 2004, mentre la quota pubblica scende dal 13% al 10%. Cresce anche qui la quota degli altri mezzi, passando dal 10% al 12%. Per quanto riguarda il resto Provincia, gli spostamenti per lavoro con l'auto sono sempre una quota preponderante, passando dall'80% del 2004 all'81% del 2006. Il trasporto pubblico rimane attestato al 6% come nel 2004.

Gli spostamenti per studio nel Comune di Torino sono effettuati per il 46% con i mezzi pubblici (era il 57% nel 2004) e per il 23% con l'auto (era il 20% nel 2004). Cresce notevolmente la quota degli altri mezzi che passa dal 22% del 2004 al 31% del 2006. In cintura la quota pubblica per motivo studio scende dal 59% del 2004 al 49% del 2006.

Per quanto riguarda gli altri scopi, a Torino l'auto cresce passando dal 39% al 42%, gli altri mezzi restano stabili attorno al 44-45%, la differenza è sul mezzo pubblico che perde circa due punti percentuali e si attesta al 15%. In cintura si registrano variazioni minime, con il pubblico attorno al 6% e il privato al 57% mentre nel resto Provincia il pubblico rimane a livelli minimi attorno al 3% e la quota restante viene suddivisa per due terzi sull'auto e per un terzo sugli altri mezzi.

Se si analizza invece lo scopo secondo il mezzo utilizzato (in valori assoluti):

- il mezzo privato viene usato prevalentemente per altri scopi e per lavoro in tutte le zone;

- la maggioranza degli spostamenti con altri mezzi viene fatta per scopi diversi da lavoro e studio in tutte le zone;
- il trasporto pubblico viene usato maggiormente per altri scopi in Torino, per studio e altri scopi in cintura e per studio nel resto Provincia.

Mezzo	Lavoro	%	Studio	%	Altro	%	Ritorno	%	Totale
pubblico	66.562	17,6%	35.634	46,1%	128.722	14,8%	182.533	18,9%	413.451
privato	241.518	63,8%	17.538	22,7%	361.307	41,5%	429.365	44,4%	1.049.728
altro	70.600	18,6%	24.126	31,2%	380.443	43,7%	354.583	36,7%	829.752
TOTALE	378.680	100,0%	77.298	100,0%	870.472	100,0%	966.481	100,0%	2.292.931

Tabella 17 - L'uso dei mezzi secondo lo scopo (Comune di Torino)

Mezzo	Lavoro	%	Studio	%	Altro	%	Ritorno	%	Totale
pubblico	24.629	9,6%	31.342	49,2%	31.140	6,4%	77.081	11,7%	164.193
privato	201.010	78,2%	24.840	39,0%	280.391	57,3%	403.441	61,0%	909.682
altro	31.368	12,2%	7.479	11,7%	177.526	36,3%	180.614	27,3%	396.987
TOTALE	257.007	100,0%	63.661	100,0%	489.057	100,0%	661.136	100,0%	1.470.862

Tabella 18 - L'uso dei mezzi secondo lo scopo (Cintura)

Mezzo	Lavoro	%	Studio	%	Altro	%	Ritorno	%	Totale
pubblico	18.796	6,2%	26.509	45,1%	15.815	2,8%	49.607	6,9%	110.727
privato	245.781	81,0%	21.002	35,7%	353.084	63,4%	473.042	65,9%	1.092.908
altro	38.813	12,8%	11.325	19,2%	187.948	33,8%	194.982	27,2%	433.068
TOTALE	303.390	100,0%	58.836	100,0%	556.847	100,0%	717.631	100,0%	1.636.703

Tabella 19 - L'uso dei mezzi secondo lo scopo (Resto Provincia)

Mezzo	Lavoro	%	Studio	%	Altro	%	Ritorno	%	Totale
pubblico	109.987	11,7%	93.486	46,8%	175.676	9,2%	309.221	13,2%	688.370
privato	688.309	73,3%	63.380	31,7%	994.782	51,9%	1.305.847	55,7%	3.052.318
altro	140.782	15,0%	42.930	21,5%	745.917	38,9%	730.179	31,1%	1.659.807
TOTALE	939.078	100,0%	199.796	100,0%	1.916.375	100,0%	2.345.247	100,0%	5.400.495

Tabella 20 - L'uso dei mezzi secondo lo scopo (Intera Provincia)

3.3.6 La distribuzione della mobilità nella giornata

La distribuzione oraria della mobilità per l'area metropolitana è analizzata al paragrafo 2.4.5. I dettagli relativi a Torino e cintura sono riportati rispettivamente nella Tabella 21 e nella Tabella 22 nonché tra Figura 47 e Figura 52.

Ora di arrivo	Privato	Pubblico	Motorizzato	Altro	Totale
0.01 - 1.00	8745	547	9292	711	10003
1.01 - 2.00	3676	0	3676	0	3676
2.01 - 3.00	2246	0	2246	0	2246
3.01 - 4.00	1216	0	1216	0	1216
4.01 - 5.00	1071	558	1629	590	2219
5.01 - 6.00	10959	3917	14876	1767	16643
6.01 - 7.00	14819	1273	16092	4157	20249
7.01 - 8.00	84035	33080	117115	28366	145481
8.01 - 9.00	120702	47161	167863	73096	240959
9.01 - 10.00	48347	32674	81021	67520	148541
10.01 - 11.00	40500	20054	60554	94980	155534
11.01 - 12.00	46857	28137	74994	78452	153446
12.01 - 13.00	42474	22305	64779	46196	110975
13.01 - 14.00	33881	29241	63122	27723	90845
14.01 - 15.00	49045	25260	74305	31144	105449
15.01 - 16.00	52966	25551	78517	41873	120390
16.01 - 17.00	73959	31203	105162	85134	190296
17.01 - 18.00	84808	32315	117123	68257	185380
18.01 - 19.00	91462	32557	124019	66455	190474
19.01 - 20.00	87149	29367	116516	49899	166415
20.01 - 21.00	53727	9898	63625	28474	92099
21.01 - 22.00	38228	4730	42958	17081	60039
22.01 - 23.00	28183	2539	30722	7292	38014
23.01 - 24.00	30674	1084	31758	10583	42341
TOTALE	1049729	413451	1463180	829750	2292930

Tabella 21 - Distribuzione della mobilità nella giornata (Comune di Torino)

Ora di arrivo	Privato	Pubblico	Motorizzato	Altro	Totale
0.01 - 1.00	3313	0	3313	1640	4953
1.01 - 2.00	3055	0	3055	168	3223
2.01 - 3.00	541	0	541	0	541
3.01 - 4.00	509	0	509	0	509
4.01 - 5.00	1685	0	1685	199	1884
5.01 - 6.00	10545	2128	12673	890	13563
6.01 - 7.00	12736	1740	14476	4123	18599
7.01 - 8.00	73342	23237	96579	12765	109344
8.01 - 9.00	116025	20618	136643	34146	170789
9.01 - 10.00	49914	9006	58920	34936	93856
10.01 - 11.00	34286	7178	41464	33039	74503
11.01 - 12.00	41638	6645	48283	32285	80568
12.01 - 13.00	42560	7337	49897	15610	65507
13.01 - 14.00	34683	13431	48114	12821	60935
14.01 - 15.00	44727	15168	59895	14840	74735
15.01 - 16.00	49439	11417	60856	30482	91338
16.01 - 17.00	64319	11187	75506	43691	119197
17.01 - 18.00	67428	9734	77162	34300	111462
18.01 - 19.00	81204	14970	96174	35755	131929
19.01 - 20.00	67076	5283	72359	19195	91554
20.01 - 21.00	34002	2589	36591	12875	49466
21.01 - 22.00	24488	877	25365	11245	36610
22.01 - 23.00	24210	1134	25344	6205	31549
23.01 - 24.00	27953	512	28465	5776	34241
TOTALE	909678	164191	1073869	396986	1470855

Tabella 22 - Distribuzione della mobilità nella giornata (Cintura)

Ora di arrivo	Privato	Pubblico	Motorizzato	Altro	Totale
0.01 - 1.00	3707	0	3707	1	3708
1.01 - 2.00	3397	0	3397	1070	4467
2.01 - 3.00	1591	0	1591	0	1591
3.01 - 4.00	1638	0	1638	0	1638
4.01 - 5.00	542	0	542	588	1130
5.01 - 6.00	9744	511	10255	542	10797
6.01 - 7.00	17858	1179	19037	5031	24068
7.01 - 8.00	86373	22784	109157	13310	122467
8.01 - 9.00	124648	17704	142352	42558	184910
9.01 - 10.00	66993	3951	70944	44856	115800
10.01 - 11.00	46358	3091	49449	39704	89153
11.01 - 12.00	69965	2098	72063	27124	99187
12.01 - 13.00	49593	4639	54232	19416	73648
13.01 - 14.00	36887	8328	45215	17981	63196
14.01 - 15.00	64879	3508	68387	21413	89800
15.01 - 16.00	60810	4687	65497	23429	88926
16.01 - 17.00	88576	4455	93031	36507	129538
17.01 - 18.00	74440	9051	83491	42436	125927
18.01 - 19.00	98554	13741	112295	33432	145727
19.01 - 20.00	60466	8918	69384	20690	90074
20.01 - 21.00	39535	1526	41061	16981	58042
21.01 - 22.00	39795	1	39796	15497	55293
22.01 - 23.00	26126	1	26127	6396	32523
23.01 - 24.00	20436	556	20992	4108	25100
TOTALE	1092911	110729	1203640	433070	1636710

Tabella 23 - Distribuzione della mobilità nella giornata (Resto Provincia)

Ora di arrivo	Privato	Pubblico	Motorizzato	Altro	Totale
0.01 - 1.00	15765	547	16312	2352	18664
1.01 - 2.00	10128	0	10128	1238	11366
2.01 - 3.00	4378	0	4378	0	4378
3.01 - 4.00	3363	0	3363	0	3363
4.01 - 5.00	3298	558	3856	1377	5233
5.01 - 6.00	31248	6556	37804	3199	41003
6.01 - 7.00	45413	4192	49605	13311	62916
7.01 - 8.00	243750	79101	322851	54441	377292
8.01 - 9.00	361375	85483	446858	149800	596658
9.01 - 10.00	165254	45631	210885	147312	358197
10.01 - 11.00	121144	30323	151467	167723	319190
11.01 - 12.00	158460	36880	195340	137861	333201
12.01 - 13.00	134627	34281	168908	81222	250130
13.01 - 14.00	105451	51000	156451	58525	214976
14.01 - 15.00	158651	43936	202587	67397	269984
15.01 - 16.00	163215	41655	204870	95784	300654
16.01 - 17.00	226854	46845	273699	165332	439031
17.01 - 18.00	226676	51100	277776	144993	422769
18.01 - 19.00	271220	61268	332488	135642	468130
19.01 - 20.00	214691	43568	258259	89784	348043
20.01 - 21.00	127264	14013	141277	58330	199607
21.01 - 22.00	102511	5608	108119	43823	151942
22.01 - 23.00	78519	3674	82193	19893	102086
23.01 - 24.00	79063	2152	81215	20467	101682
TOTALE	3052318	688371	3740689	1659806	5400495

Tabella 24 - Distribuzione della mobilità nella giornata (Intera Provincia)

Per quanto riguarda la distribuzione oraria della mobilità nell'intera Provincia (Tabella 24, Figura 44, Figura 45 e Figura 46), emergono aspetti simili a quelli visti per l'area metropolitana:

- il picco mattutino si colloca sempre tra le 8.00 e le 9.00;
- si osserva un leggero picco meridiano tra le 11.00 e le 12.00;
- il picco serale si colloca tra le 18.00 e le 19.00.

La mobilità pubblica presenta un picco mattutino distribuito tra le 7.00 e le 9.00 e una distribuzione abbastanza uniforme nel resto della giornata fino alle 19.00.

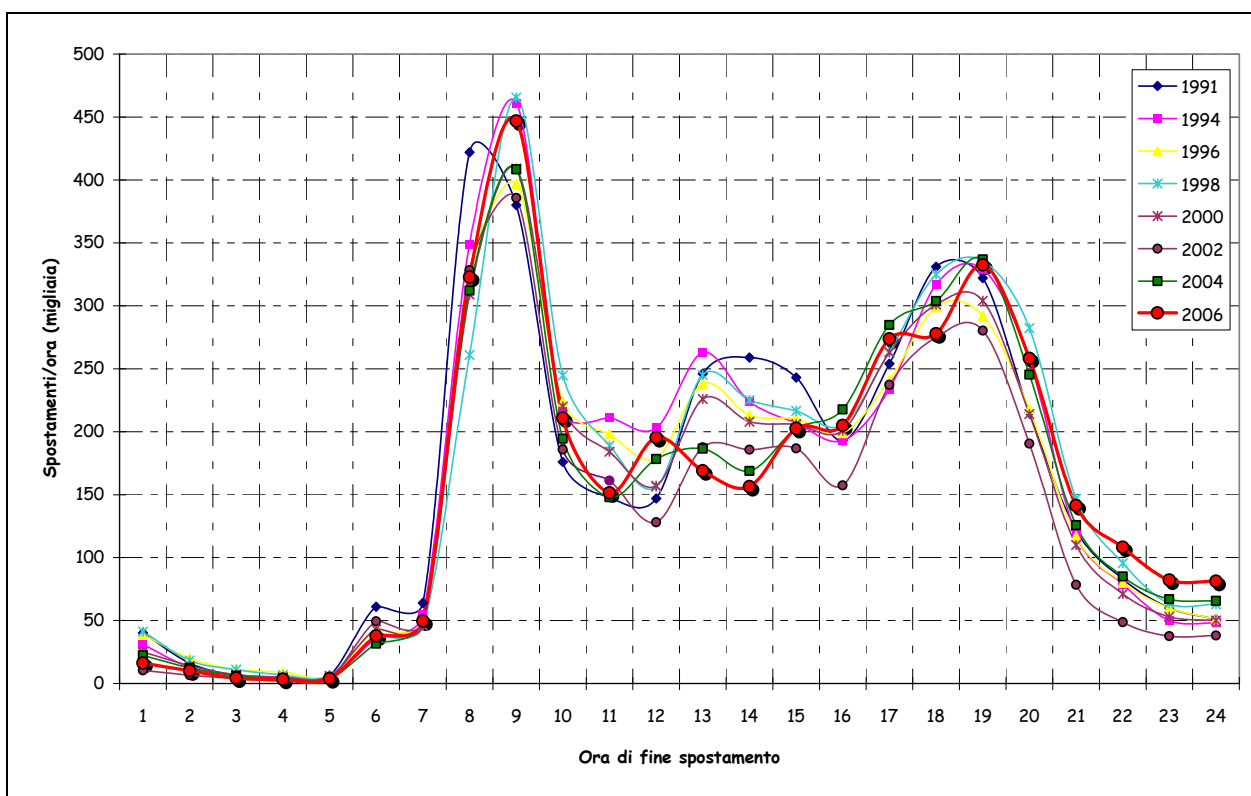


Figura 44 - Profilo orario mobilità motorizzata (Intera Provincia)

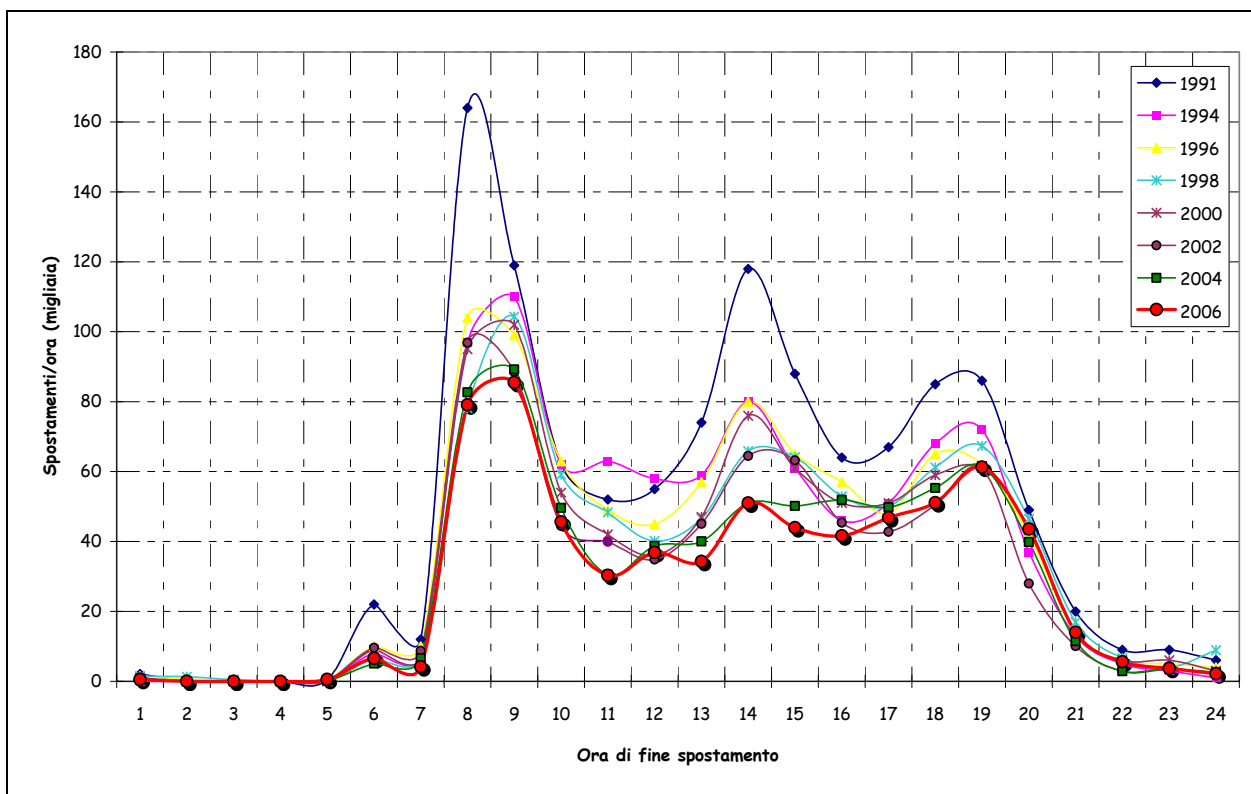


Figura 45 - Profilo orario mobilità pubblica (Intera Provincia)

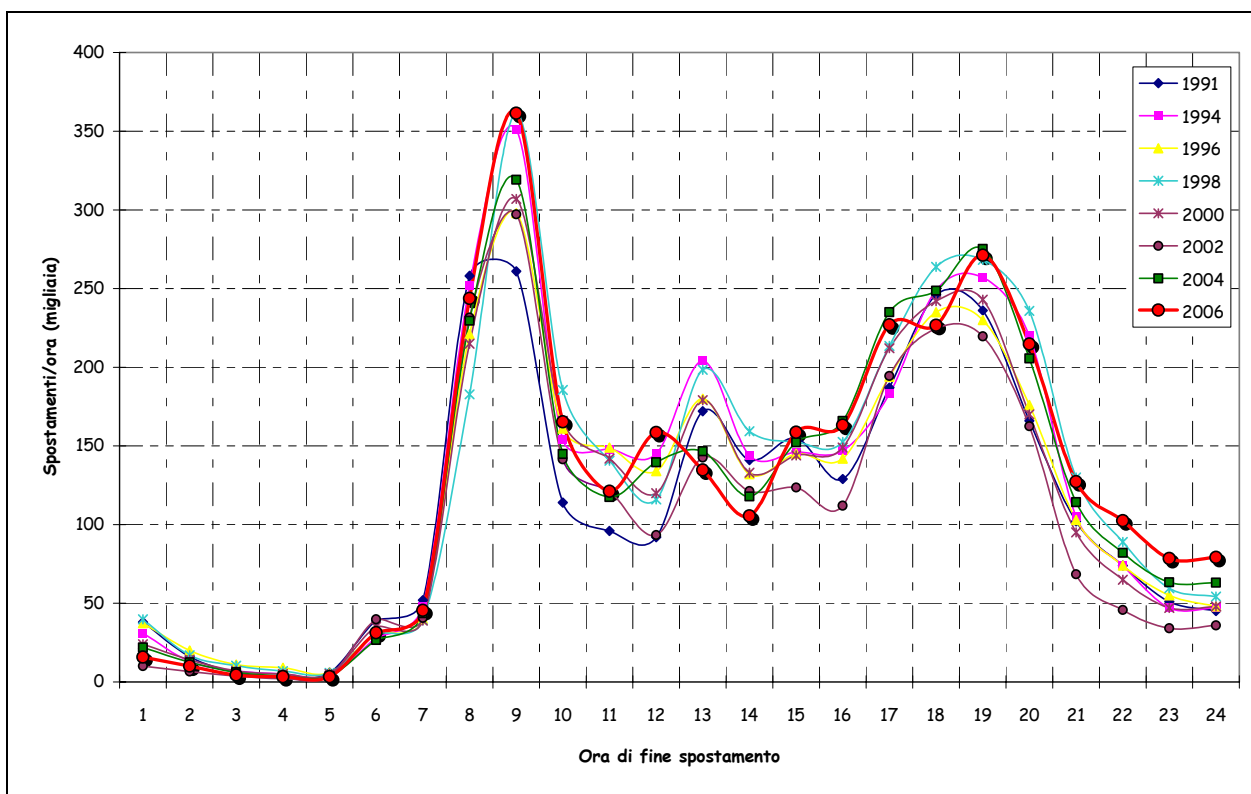


Figura 46 - Profilo orario mobilità privata (Intera Provincia)

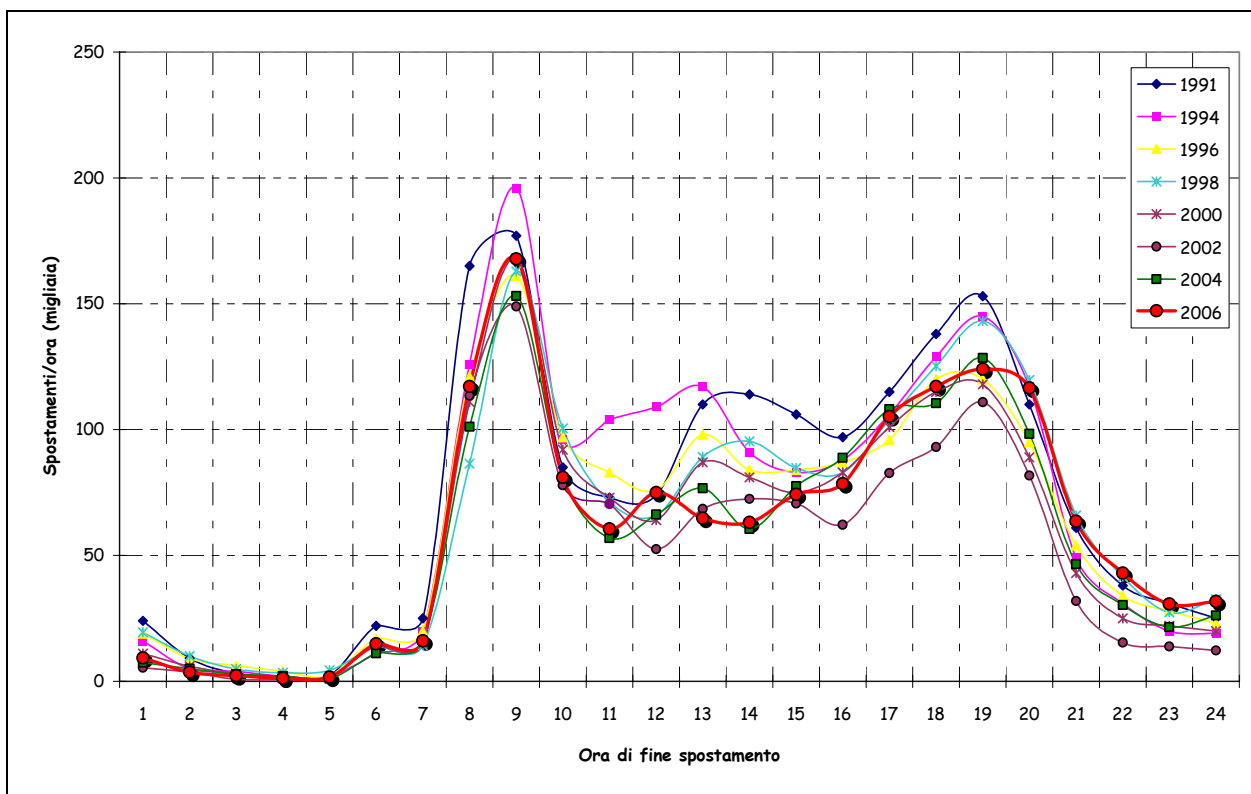


Figura 47 - Profilo orario mobilità motorizzata (Comune di Torino)

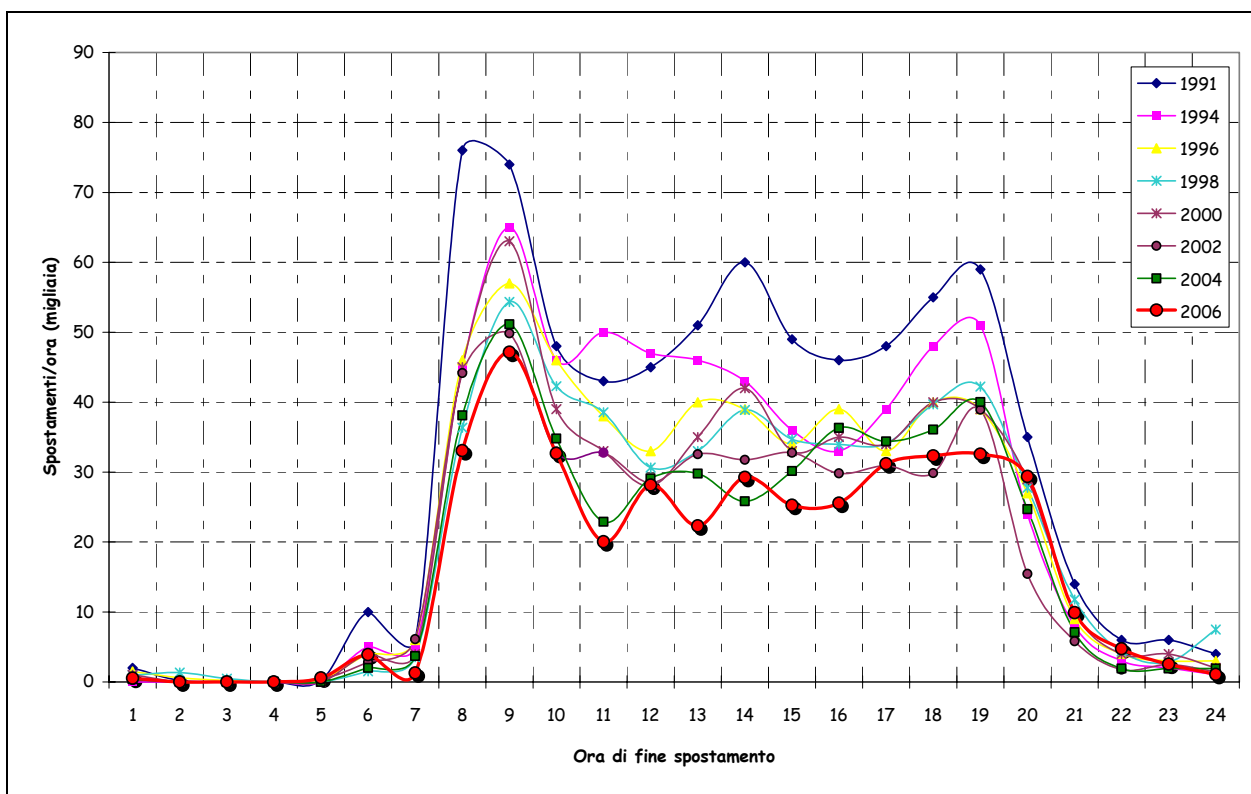


Figura 48 - Profilo orario mobilità pubblica (Comune di Torino)

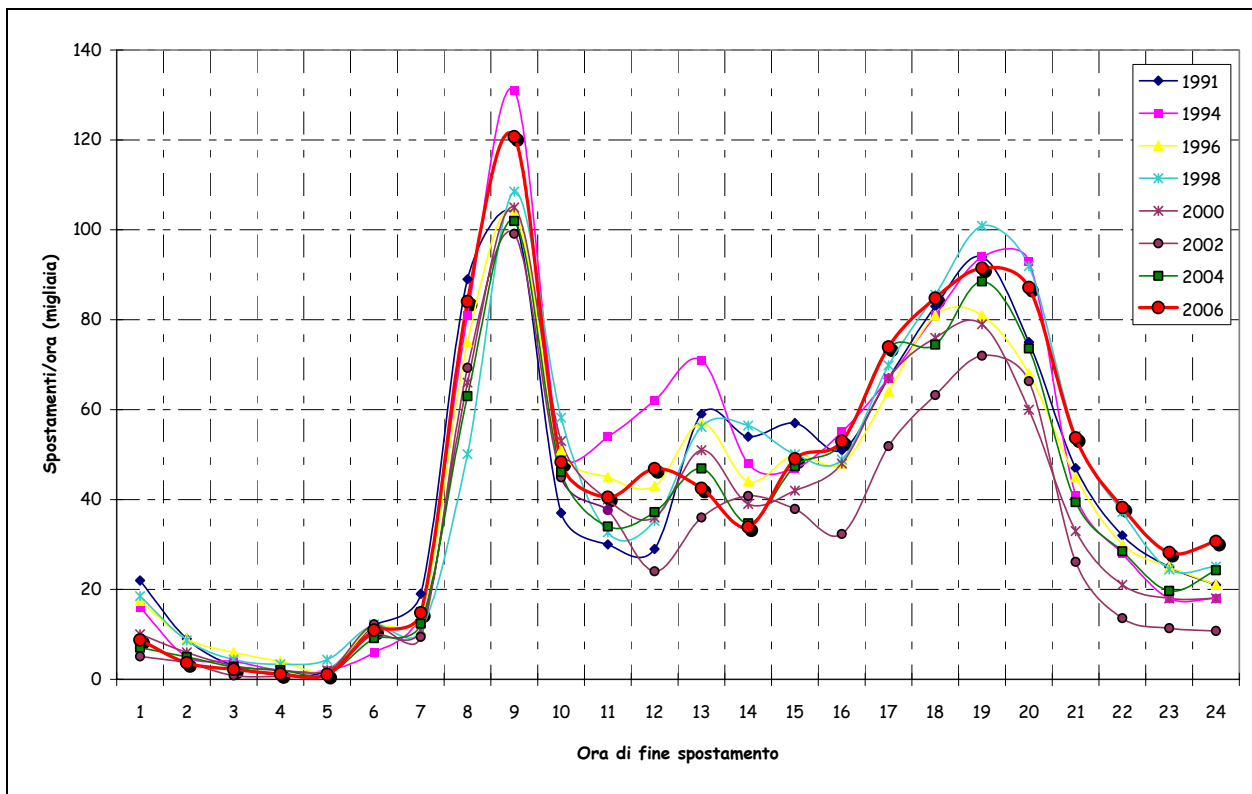


Figura 49 - Profilo orario mobilità privata (Comune di Torino)

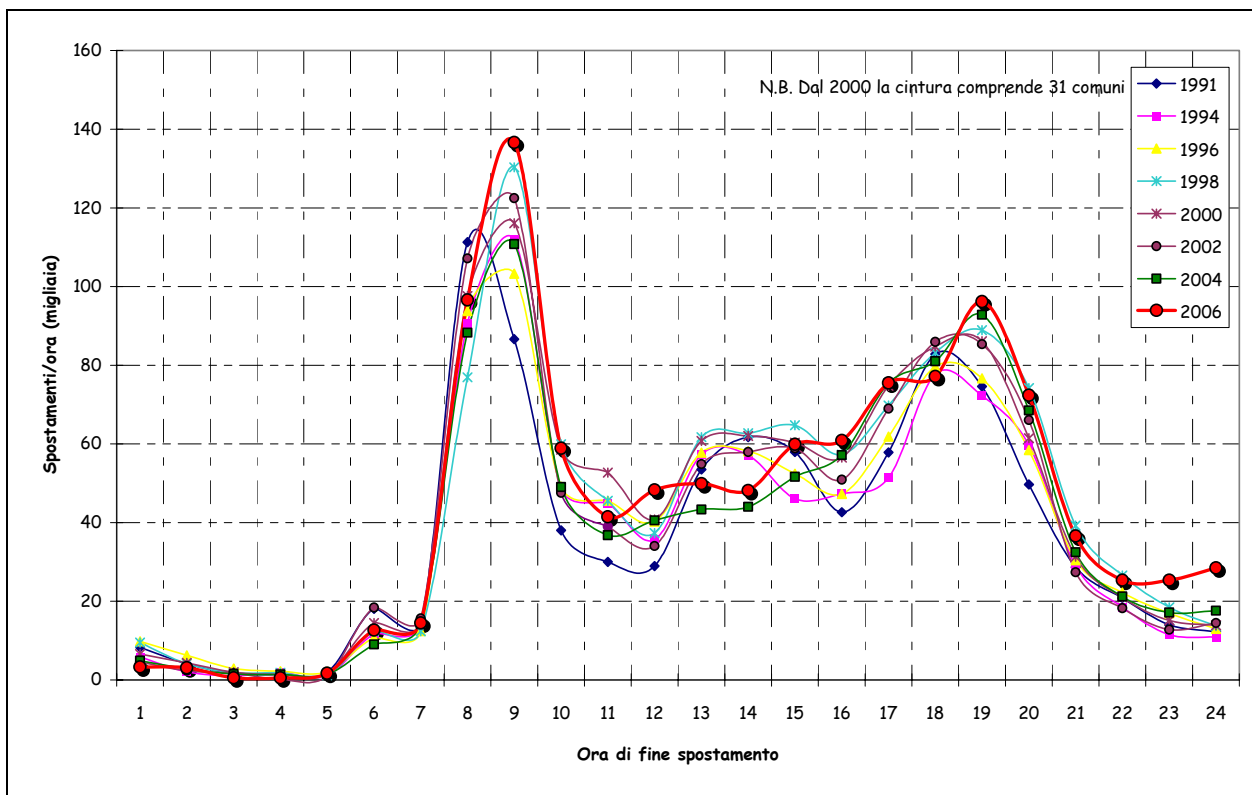


Figura 50 - Profilo orario mobilità motorizzata (Cintura)

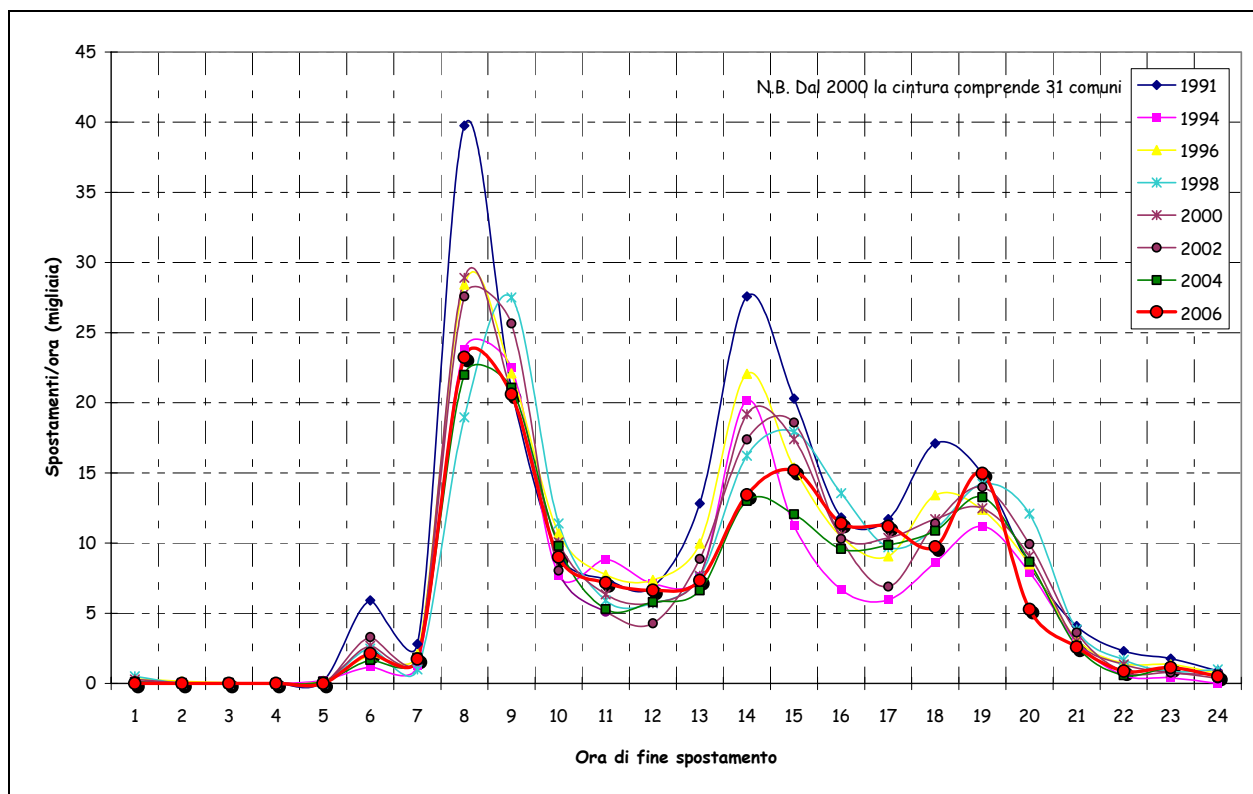


Figura 51 - Profilo orario mobilità pubblica (Cintura)

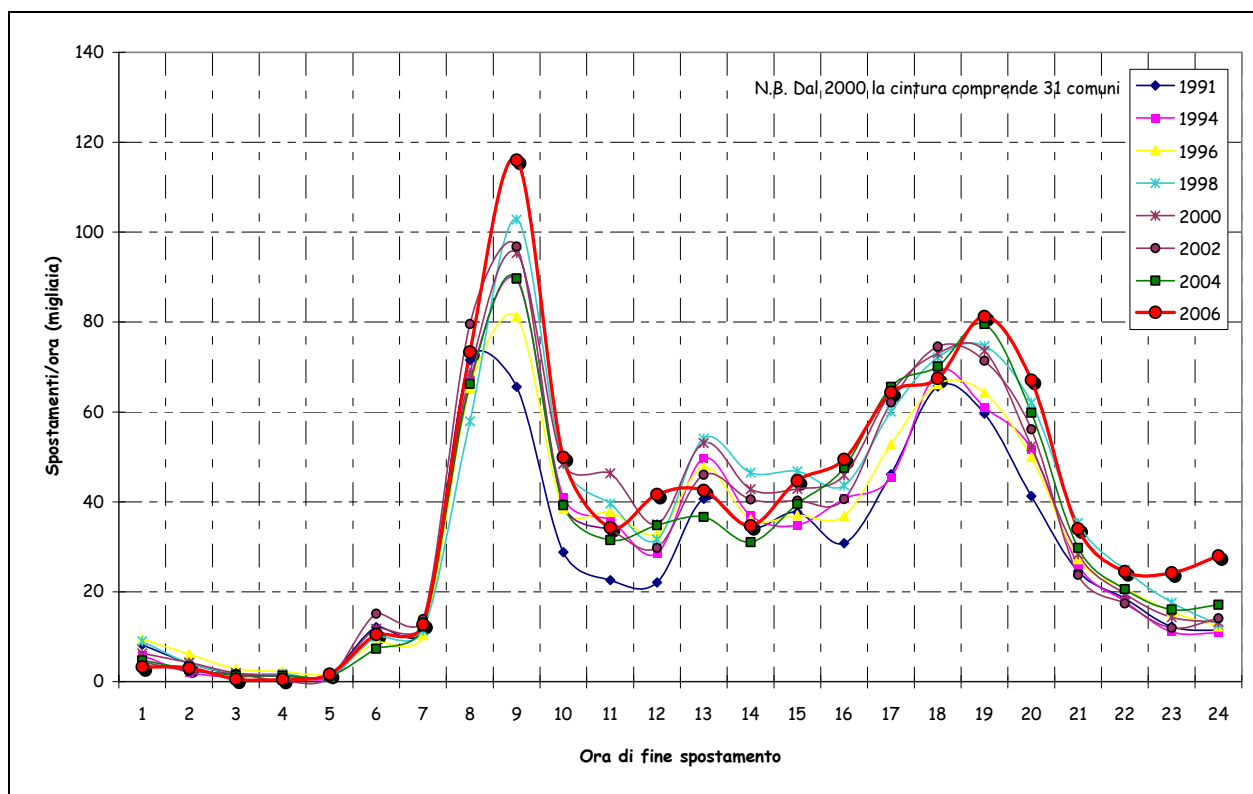


Figura 52 - Profilo orario mobilità privata (Cintura)

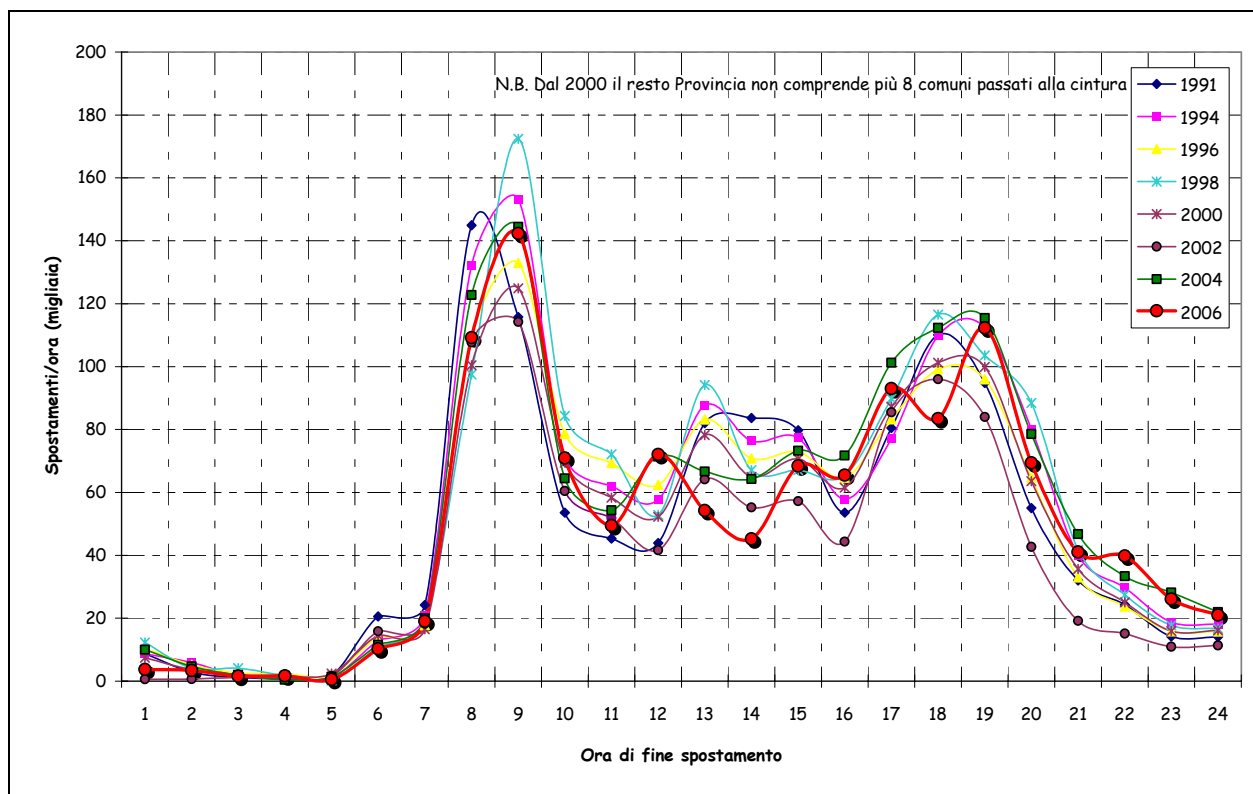


Figura 53 - Profilo orario mobilità motorizzata (resto Provincia)

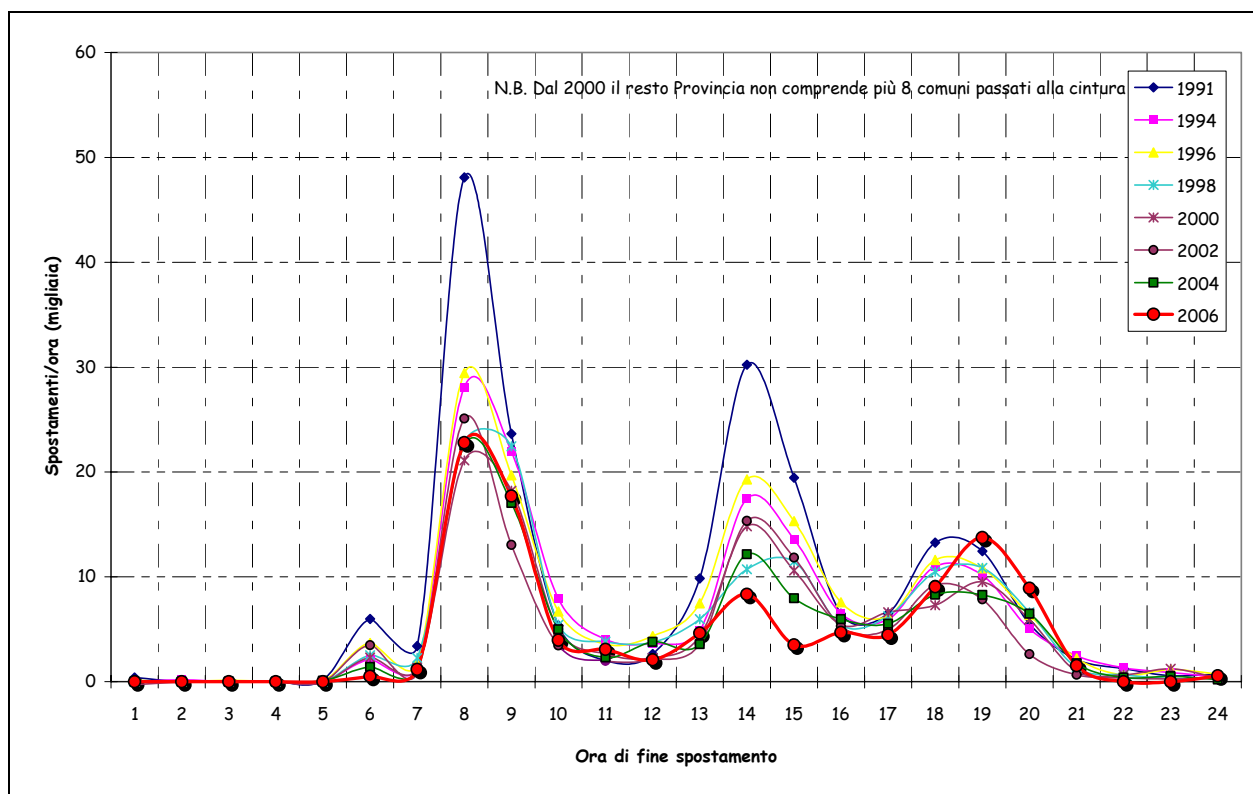


Figura 54 - Profilo orario mobilità pubblica (Resto Provincia)

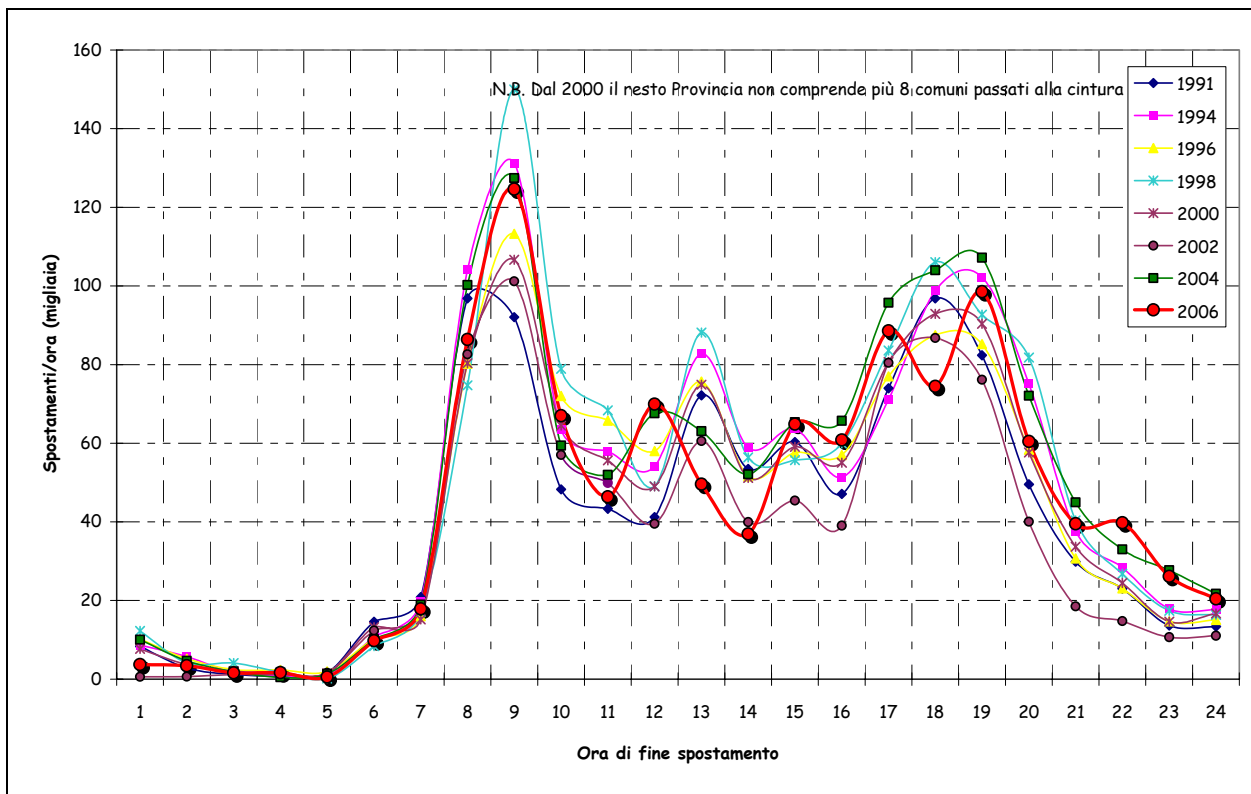


Figura 55 - Profilo orario mobilità privata (resto Provincia)

3.4 La distribuzione spaziale della mobilità motorizzata

Per effettuare la distribuzione spaziale della mobilità sono stati considerati tutti gli spostamenti motorizzati raggruppati per ambito di origine / destinazione in base alla seguente ripartizione territoriale:

- Torino, costituita dalle 23 zone campionarie che corrispondono agli ex quartieri;
- Cintura, che risulta dall'aggregazione delle 31 zone campionarie corrispondenti ai 31 comuni della cintura torinese;
- Provincia, costituita dalle restanti 37 zone campionarie esterne alla cintura;
- Esterno, inteso come tutto l'ambito territoriale non compreso nelle precedenti classificazioni.

Dall'analisi della mobilità motorizzata giornaliera (Tabella 25) risulta che il totale degli spostamenti nell'intera Provincia è pari a 3 milioni e 741 mila (cfr. paragrafo 3.3.1) con un aumento di 80 mila unità rispetto al 2004. Si rileva inoltre che:

- gli spostamenti aventi origine in Torino rappresentano il 44% del totale, mentre erano il 42,7% nel 2004, il 42,5% nel 2002 e il 44,4% nel 2000;
- la percentuale degli spostamenti con origine in cintura è pari al 26,8%, in aumento rispetto al 2004 (24,2%) e al 2000 (25,6%) ma in diminuzione rispetto al 2002 (28,3%);
- il 26,6% del totale degli spostamenti motorizzati ha origine nel resto della Provincia, tale percentuale è diminuita rispetto al 2004 (32%) e rispetto al 2002 (28,2%);



- la mobilità di interscambio con altre province è in aumento.

Le stesse osservazioni valgono per la mobilità in destinazione, data la sostanziale simmetria degli spostamenti nell'arco dell'intera giornata.

Con riferimento alla mobilità effettuata con mezzi pubblici (688 mila spostamenti giornalieri (Tabella 26), si rileva che:

- gli spostamenti con origine in Torino rappresentano il 72% di quelli effettuati nell'intera Provincia, contro il 73% del 2004 e il 69% del 2002;
- gli spostamenti con origine in cintura rappresentano il 16% di quelli effettuati nell'intera Provincia, un valore leggermente più alto rispetto al 2004 (15%) e più basso rispetto al 2002 (18%);
- la quota degli spostamenti aventi origine nel resto Provincia (11%) è pari al 2004 e inferiore rispetto al 2002 (12%).

Le stesse osservazioni valgono per la mobilità in destinazione.

Per quanto riguarda la mobilità su mezzo privato (3 milioni 52 mila spostamenti giornalieri (Tabella 27), si osserva che:

- gli spostamenti con origine in Torino rappresentano il 39% di quelli effettuati nell'intera Provincia, tale quota è in aumento rispetto agli anni 2004, 2002 e 2000 (in cui si attestava sul 35%);
- gli spostamenti aventi origine in cintura sono il 29% di quelli effettuati nell'intera Provincia, in aumento rispetto al 2004 (26%), nel 2002 la quota era del 31% e nel 2000 del 29%;
- la quota degli spostamenti originati nel resto Provincia è pari al 30% di quelli effettuati nell'intera Provincia, mentre nel 2004 era il 37%.

Le stesse osservazioni valgono per la mobilità in destinazione.

Con riferimento alla ripartizione modale della mobilità (Tabella 28 e Tabella 29), si osserva che:

- la massima quota di utilizzo del mezzo pubblico pari al 32,2% è realizzata negli spostamenti aventi origine e destinazione in Torino, nel 2004 la quota era del 37,2%, nel 2002 del 41,4% e nel 2000 del 40,8%;
- rispetto al 2004 negli spostamenti tra Torino e cintura il mezzo pubblico ha ridotto sensibilmente la sua quota di mercato, passando dal 23% al 22,3%, nel 2002 la quota era più alta (26,7%);
- la quota di utilizzo più bassa del mezzo pubblico è in corrispondenza delle relazioni O/D all'interno del resto provincia (4,5%) e dell'esterno (4,9%).

DEST. ORIG.	TORINO							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	1599	1520	1326	1333	1211	988	1163	1245
CINTURA	269	233	290	296	287	277	284	306
PROVINCIA	112	112	128	131	102	93	106	122
ESTERNO	8	13	13	10	11	10	12	21
TOTALE	1988	1878	1756	1770	1611	1368	1565	1694

DEST. ORIG.	CINTURA							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	268	256	288	300	287	277	284	305
CINTURA	431	488	481	548	547	534	499	578
PROVINCIA	86	88	86	98	88	92	95	113
ESTERNO	5	6	8	8	7	7	7	13
TOTALE	790	838	863	955	929	910	885	1009

DEST. ORIG.	PROVINCIA							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	112	129	129	135	102	92	106	113
CINTURA	85	90	86	97	88	92	94	111
PROVINCIA	824	906	811	913	844	706	946	740
ESTERNO	18	22	26	29	19	17	21	23
TOTALE	1039	1147	1052	1174	1053	907	1168	986

DEST. ORIG.	ESTERNO							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	7	11	12	11	10	10	12	15
CINTURA	4	6	7	8	7	7	7	10
PROVINCIA	18	22	25	29	19	17	21	18
ESTERNO	1	3	4	2	1	0	4	8
TOTALE	30	42	48	50	37	34	44	51

	TOTALE ORIGINATI							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	1986	1917	1755	1779	1610	1368	1565	1678
CINTURA	789	818	864	950	930	910	885	1004
PROVINCIA	1040	1127	1050	1171	1053	907	1168	994
ESTERNO	32	44	50	49	37	34	44	65
TOTALE	3847	3906	3719	3950	3630	3219	3661	3741

Tabella 25 - Spostamenti giornalieri motorizzati (migliaia)

DEST. ORIG.	TORINO							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	707	597	512	491	494	409	432	400
CINTURA	87	48	76	71	74	73	67	72
PROVINCIA	41	27	38	33	31	27	29	29
ESTERNO	3	2	3	3	2	3	3	2
TOTALE	838	674	629	598	601	512	531	502

DEST. ORIG.	CINTURA							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	87	56	76	71	74	74	65	68
CINTURA	67	49	56	55	47	53	33	34
PROVINCIA	14	7	10	8	7	8	7	9
ESTERNO	1	1	1	1	1	0	1	0
TOTALE	169	113	143	135	129	135	106	112

DEST. ORIG.	PROVINCIA							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	41	34	38	34	31	27	29	25
CINTURA	14	7	11	8	7	7	7	9
PROVINCIA	93	67	60	53	50	53	43	33
ESTERNO	4	3	2	2	1	2	3	2
TOTALE	152	111	111	97	90	90	81	69

DEST. ORIG.	ESTERNO							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	2	1	3	3	2	3	2	2
CINTURA	1	1	1	2	1	0	1	0
PROVINCIA	4	2	3	2	1	2	3	2
ESTERNO	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE	7	5	7	7	4	5	6	5

	TOTALE ORIGINATI							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	837	688	628	598	601	513	528	496
CINTURA	169	106	144	136	129	134	107	115
PROVINCIA	152	103	111	97	90	90	81	73
ESTERNO	8	5	7	7	4	5	6	4
TOTALE	1166	902	891	838	824	742	723	688

Tabella 26 - Spostamenti giornalieri su mezzo pubblico (migliaia)

DEST. ORIG.	TORINO							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	892	923	814	842	717	579	731	844
CINTURA	182	185	214	225	214	204	218	234
PROVINCIA	71	85	90	98	71	66	77	94
ESTERNO	5	11	10	7	9	7	9	20
TOTALE	1150	1204	1128	1172	1010	855	1034	1192

DEST. ORIG.	CINTURA							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	181	200	213	229	213	203	219	237
CINTURA	364	439	425	493	500	481	466	543
PROVINCIA	72	81	75	90	80	84	88	104
ESTERNO	4	6	6	7	6	7	6	13
TOTALE	621	725	719	820	800	775	779	897

DEST. ORIG.	PROVINCIA							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	71	95	91	101	71	65	78	88
CINTURA	71	84	75	89	80	85	87	102
PROVINCIA	731	839	751	860	794	653	904	707
ESTERNO	14	19	23	27	18	15	18	21
TOTALE	887	1037	941	1077	963	817	1087	917

DEST. ORIG.	ESTERNO							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	5	10	9	9	8	7	9	13
CINTURA	3	5	6	6	6	6	6	10
PROVINCIA	14	20	23	27	18	15	18	16
ESTERNO	1	3	4	2	1	0	4	7
TOTALE	23	37	41	43	33	28	38	46

	TOTALE ORIGINATI							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	1149	1228	1126	1181	1009	855	1036	1182
CINTURA	620	712	720	814	801	775	777	890
PROVINCIA	888	1024	939	1075	963	817	1087	920
ESTERNO	24	39	43	43	33	29	38	61
TOTALE	2681	3004	2829	3112	2806	2476	2938	3052

Tabella 27 - Spostamenti giornalieri su mezzo privato (migliaia)

DEST. ORIG.	TORINO							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	44,2%	39,3%	38,6%	36,8%	40,8%	41,4%	37,2%	32,2%
CINTURA	32,3%	20,7%	26,1%	24,0%	25,7%	26,5%	23,5%	23,4%
PROVINCIA	36,6%	23,8%	29,5%	25,4%	30,6%	29,2%	27,3%	23,5%
ESTERNO	37,5%	14,7%	23,7%	32,0%	20,1%	27,0%	22,5%	8,1%
TOTALE	42,2%	35,9%	35,8%	33,8%	37,3%	37,5%	33,9%	29,7%

DEST. ORIG.	CINTURA							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	32,5%	21,8%	26,2%	23,6%	25,7%	26,7%	23,0%	22,3%
CINTURA	15,5%	10,1%	11,6%	10,0%	8,6%	10,0%	6,6%	5,9%
PROVINCIA	16,3%	7,9%	12,2%	8,2%	8,3%	8,3%	7,3%	8,2%
ESTERNO	20,0%	12,2%	19,2%	16,3%	12,6%	4,2%	8,3%	2,8%
TOTALE	21,4%	13,5%	16,6%	14,1%	13,9%	14,9%	12,0%	11,1%

DEST. ORIG.	PROVINCIA							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	36,6%	26,2%	29,3%	25,2%	30,4%	29,6%	26,9%	22,2%
CINTURA	16,5%	7,5%	13,0%	8,4%	8,5%	7,9%	7,1%	7,9%
PROVINCIA	11,3%	7,4%	7,4%	5,8%	5,9%	7,5%	4,5%	4,5%
ESTERNO	22,2%	11,6%	9,5%	7,2%	6,1%	13,0%	13,1%	7,8%
TOTALE	14,6%	9,6%	10,6%	8,3%	8,5%	9,9%	6,9%	7,0%

DEST. ORIG.	ESTERNO							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	28,6%	11,9%	25,5%	25,7%	22,4%	26,1%	19,7%	13,3%
CINTURA	25,0%	16,7%	19,2%	20,7%	11,4%	4,6%	10,0%	3,6%
PROVINCIA	22,2%	10,1%	10,3%	8,5%	6,9%	13,2%	12,2%	12,9%
ESTERNO	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,2%	4,9%
TOTALE	23,3%	11,4%	15,3%	14,1%	11,9%	15,2%	12,8%	9,9%

	TOTALE ORIGINATI							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	42,1%	35,9%	35,8%	33,6%	37,3%	37,5%	33,8%	29,6%
CINTURA	21,4%	12,9%	16,7%	14,3%	13,9%	14,7%	12,1%	11,5%
PROVINCIA	14,6%	9,1%	10,6%	8,3%	8,5%	9,9%	6,9%	7,4%
ESTERNO	25,0%	12,4%	14,6%	13,5%	10,7%	14,7%	13,7%	6,1%
TOTALE	30,3%	23,1%	23,9%	21,2%	22,7%	23,1%	19,7%	18,4%

Tabella 28 - Ripartizione modale - Mezzo pubblico

DEST. ORIG.	TORINO							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	55,8%	60,7%	61,4%	63,2%	59,2%	58,6%	62,8%	67,8%
CINTURA	67,7%	79,3%	73,9%	76,0%	74,3%	73,5%	76,5%	76,6%
PROVINCIA	63,4%	76,2%	70,5%	74,6%	69,4%	70,8%	72,7%	76,5%
ESTERNO	62,5%	85,3%	76,3%	68,0%	79,9%	73,0%	77,5%	91,9%
TOTALE	57,8%	64,1%	64,2%	66,2%	62,7%	62,5%	66,1%	70,3%

DEST. ORIG.	CINTURA							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	67,5%	78,2%	73,8%	76,4%	74,3%	73,3%	77,0%	77,7%
CINTURA	84,5%	89,9%	88,4%	90,0%	91,4%	90,0%	93,4%	94,1%
PROVINCIA	83,7%	92,1%	87,8%	91,8%	91,7%	91,7%	92,7%	91,8%
ESTERNO	80,0%	87,8%	80,8%	83,7%	87,4%	95,8%	91,7%	97,2%
TOTALE	78,6%	86,5%	83,4%	85,9%	86,1%	85,1%	88,0%	88,9%

DEST. ORIG.	PROVINCIA							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	63,4%	73,8%	70,7%	74,8%	69,6%	70,4%	73,1%	77,8%
CINTURA	83,5%	92,5%	87,0%	91,6%	91,5%	92,1%	92,9%	92,1%
PROVINCIA	88,7%	92,6%	92,6%	94,2%	94,1%	92,5%	95,5%	95,5%
ESTERNO	77,8%	88,4%	90,5%	92,8%	93,9%	87,0%	86,9%	92,2%
TOTALE	85,4%	90,4%	89,4%	91,7%	91,5%	90,1%	93,1%	93,0%

DEST. ORIG.	ESTERNO							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	71,4%	88,1%	74,5%	74,3%	77,6%	73,9%	80,3%	86,7%
CINTURA	75,0%	83,3%	80,8%	79,3%	88,6%	95,4%	90,0%	96,4%
PROVINCIA	77,8%	89,9%	89,7%	91,5%	93,1%	86,8%	87,8%	87,1%
ESTERNO	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	97,8%	95,1%
TOTALE	76,7%	88,6%	84,7%	85,9%	88,1%	84,8%	87,2%	90,1%

	TOTALE ORIGINATI							
	1991	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
TORINO	57,9%	64,1%	64,2%	66,4%	62,7%	62,5%	66,2%	70,4%
CINTURA	78,6%	87,1%	83,3%	85,7%	86,1%	85,3%	87,9%	88,5%
PROVINCIA	85,4%	90,9%	89,4%	91,7%	91,5%	90,1%	93,1%	92,6%
ESTERNO	75,0%	87,6%	85,4%	86,5%	89,3%	85,3%	86,3%	93,9%
TOTALE	69,7%	76,9%	76,1%	78,8%	77,3%	76,9%	80,3%	81,6%

Tabella 29 - Ripartizione modale - Mezzo privato



Le osservazioni fin qui fatte riguardano gli spostamenti effettuati in un'intera giornata e per qualsiasi scopo, compreso il ritorno a casa. Si è rilevato che la mobilità è essenzialmente simmetrica rispetto all'origine e alla destinazione: ad uno spostamento in uscita da casa corrisponde, nella maggioranza dei casi, uno spostamento inverso effettuato, in tempi successivi, per il ritorno a casa. Infatti, dall'esame della Tabella 12 - scopi della mobilità intera Provincia si desume che gli spostamenti non legati da una relazione uscita-ritorno a casa sono circa il 13% del totale. Per mettere in evidenza le asimmetrie dovute al differente ruolo di generazione/attrazione di mobilità assunto dai vari ambiti territoriali è necessario escludere gli spostamenti per ritorno a casa. La Figura 56 riporta la mobilità per tutti gli scopi esclusi i ritorni a casa e dal suo esame emerge quanto segue:

- in ogni ambito territoriale gli spostamenti di dimensione più rilevante sono quelli interni;
- rispetto al 2004 gli spostamenti sono cresciuti sia in Torino che in cintura ma non nel resto dell'area provinciale;
- la mobilità in ingresso a Torino proveniente dalla cintura è aumentata rispetto al 2004 ed è più che doppia rispetto a quella proveniente dalla Provincia o dall'esterno;
- anche la mobilità in uscita da Torino verso la cintura presenta un aumento. Gli spostamenti verso la cintura sono più del doppio rispetto a quelli verso la Provincia e l'esterno;
- gli spostamenti di interscambio tra la cintura e l'area esterna sono aumentati sia verso l'esterno che verso la cintura rispetto al 2004 e comunque anche in questo caso la mobilità in entrata è maggiore di quella in uscita;
- l'unica componente che ha registrato una diminuzione rispetto al 2004 è quella esterno – esterno.

Dall'analisi della ripartizione modale risulta che l'utilizzo del mezzo pubblico (Figura 57) è pari al:

- 30% per gli spostamenti interni a Torino;
- 5% per gli spostamenti interni alla cintura;
- 4% per gli spostamenti esterni;
- 28% per gli spostamenti in ingresso a Torino;
- 12% per gli spostamenti in uscita da Torino;
- 7% per gli spostamenti tra la cintura e l'area esterna ad essa (in ingresso ed in uscita).

Per tutte le relazioni O/D considerate le quote sono inferiori a quelle rilevate nel 2004.

L'andamento della mobilità privata è illustrato in Figura 58.

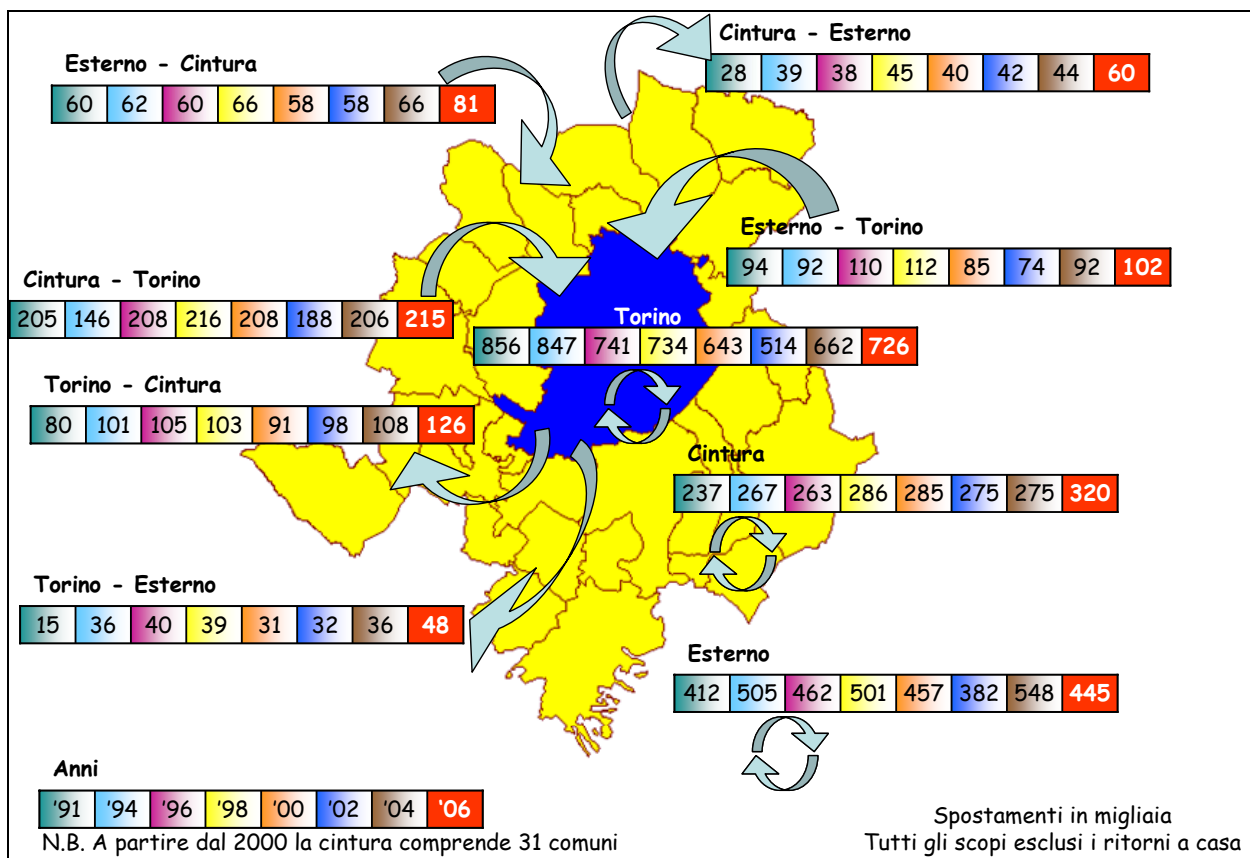


Figura 56 - Mobilità motorizzata (O/D Intera Provincia)

In Figura 59 sono riportati gli spostamenti con auto privata che hanno destinazione Torino e origine fuori, e viceversa. La quota di tali spostamenti sul totale della mobilità gravitante su Torino è cresciuta dal 1991 al 2002 (dal 28% al 37% rispettivamente per la mobilità in entrata in Torino e dal 14% al 26% rispettivamente per quella in uscita da Torino). Nelle ultime due indagini si riscontra una diminuzione della percentuale di mobilità in entrata (34% nel 2004 e 31% nel 2006) e una quota costante di quella in uscita (23% in entrambi gli anni).

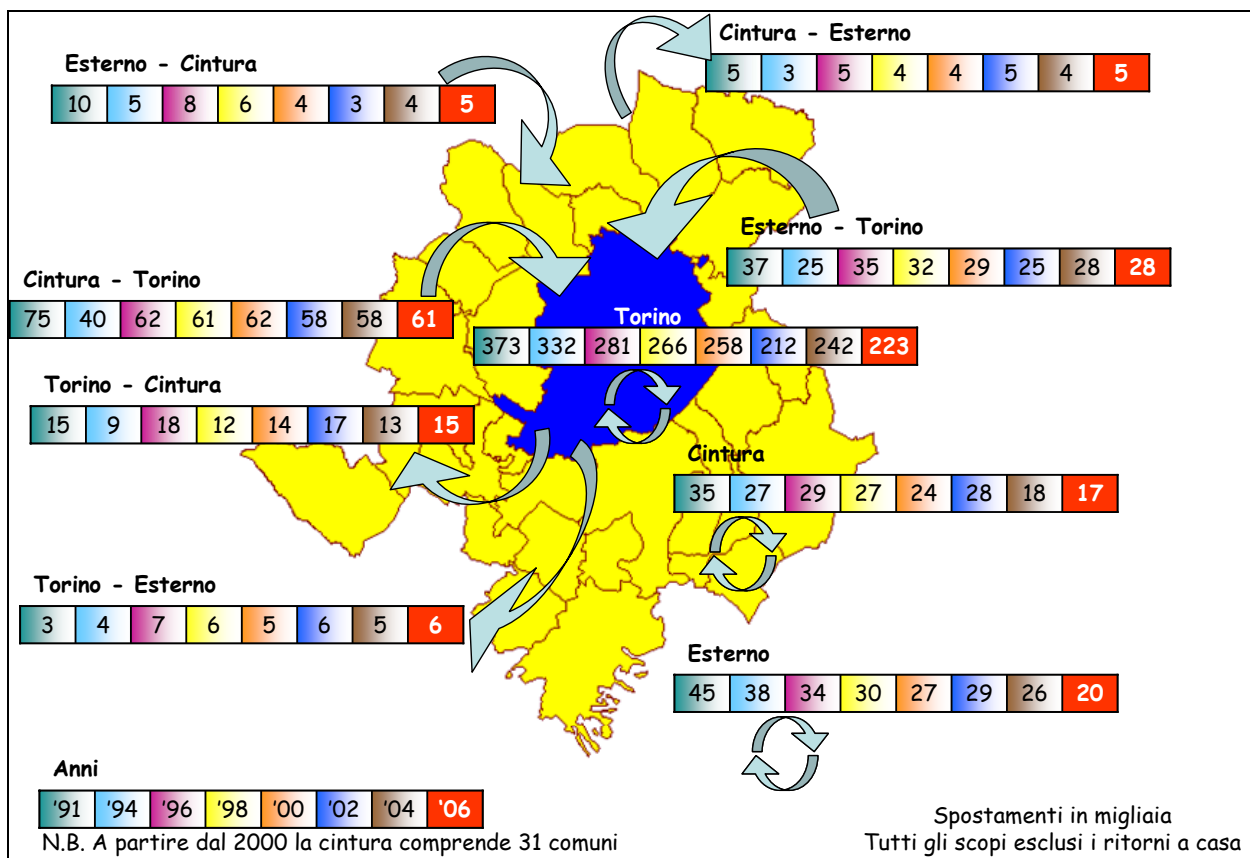


Figura 57 - Mobilità pubblica (O/D Intera Provincia)

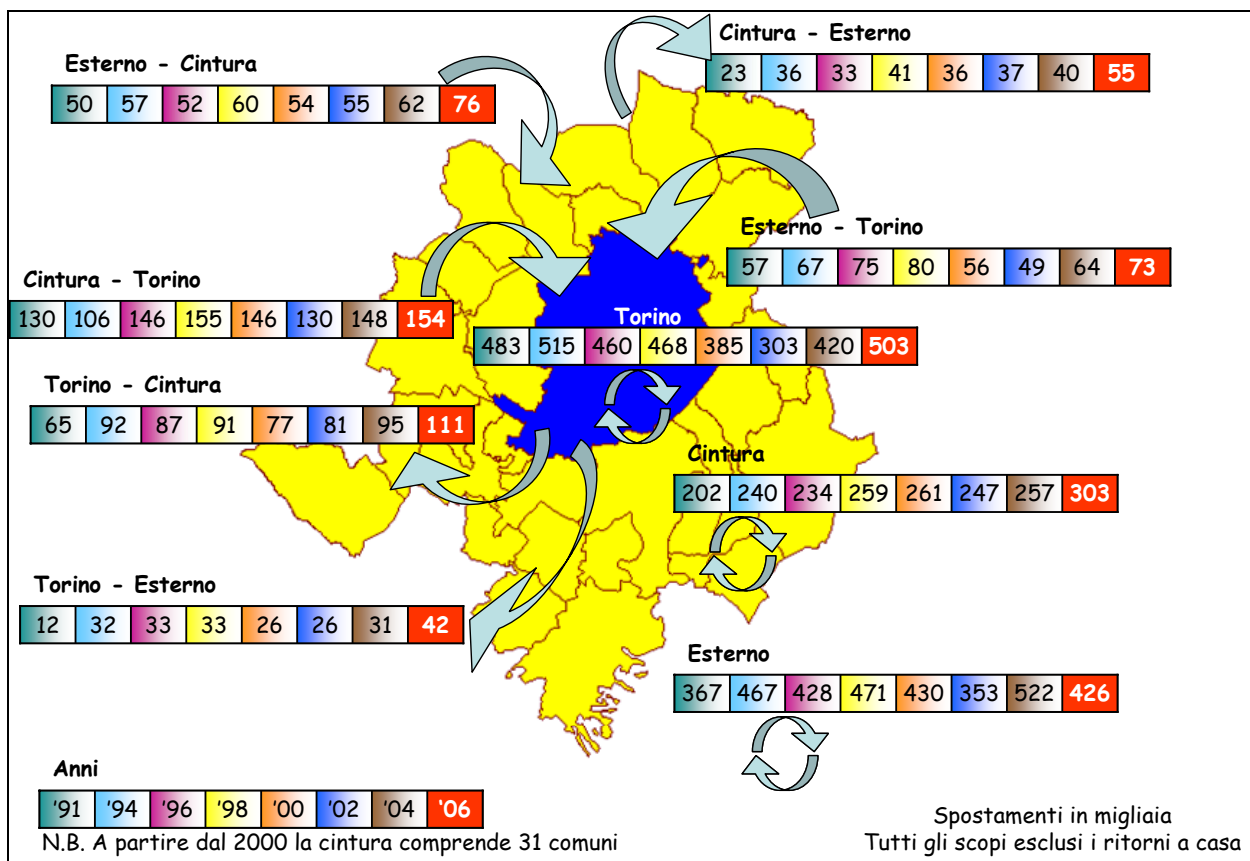


Figura 58 - Mobilità privata (O/D Intera Provincia)

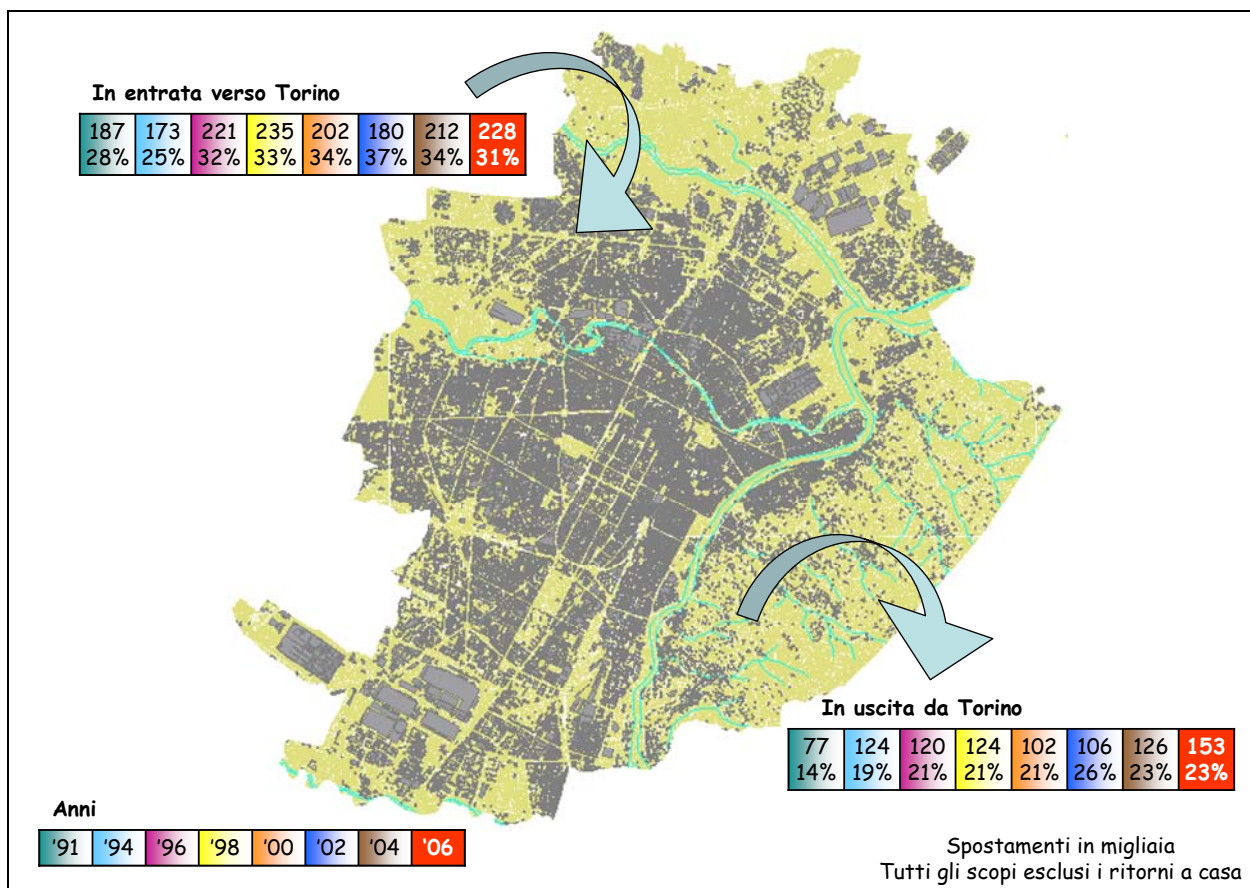


Figura 59 - Mobilità privata in entrata e in uscita da Torino

4 La qualità percepita del servizio di trasporto pubblico e dell'uso dell'automobile

4.1 La soddisfazione complessiva

È stato chiesto agli intervistati di esprimere, nei confronti del trasporto pubblico e dell'auto privata, dapprima un giudizio iniziale sulla soddisfazione complessiva, in seguito alcuni giudizi circa determinati elementi della qualità e infine un giudizio finale.

Il giudizio iniziale fornisce utili indicazioni circa la percezione istintiva che gli intervistati hanno dei due diversi mezzi di trasporto, a differenza del giudizio finale che rappresenta una valutazione più ragionata.

La Tabella 30 riporta i giudizi iniziali espressi dagli intervistati, in termini di voto medio, riguardo al trasporto pubblico e all'auto privata per tutto il territorio della Provincia.

Nella Tabella 31 sono state messe a confronto le percentuali di soddisfatti (residenti nell'intera Provincia che hanno espresso un voto uguale o maggiore di 6) del trasporto pubblico e dell'auto privata.

Con riferimento al servizio urbano GTT si è ritenuto opportuno indicare, come nelle precedenti indagini, anche i giudizi iniziali e le percentuali di soddisfatti dei residenti a Torino e in cintura in quanto essi costituiscono i maggiori fruitori del servizio.

4.1.1 Giudizio globale medio

In linea con le precedenti indagini si rileva che l'auto privata presenta valutazioni più favorevoli del trasporto pubblico (Tabella 30). Il giudizio globale medio dell'auto espresso dai residenti dell'intera Provincia, pari a 7,17, è sceso rispetto al 2004 (7,52) e al 2002 (7,65). Il giudizio dei non clienti è inferiore a quello dei clienti in ogni area geografica e il giudizio dei residenti in Torino è più basso rispetto a quello dei residenti in cintura e nel resto della Provincia (confermando le indicazioni delle indagini precedenti).

Il giudizio globale medio del trasporto pubblico nell'intera Provincia è pari a 6,46, presentando un lieve aumento rispetto al 2004 (6,38) ma una lieve diminuzione rispetto al 2002 (6,51).

Con riferimento ai singoli vettori, le considerazioni sono le seguenti:

- la votazione media del servizio urbano e suburbano GTT nell'intera Provincia è stata pari a 6,44 e i clienti giudicano il servizio un po' meglio dei non clienti (rispettivamente 6,53 e 6,40). Il giudizio medio complessivo del 2006 è lievemente più alto di quello del 2004 (6,36);
- il servizio ferroviario GTT ha ottenuto un voto di 6,23 che è più alto di quello del 2004 (6,13), tuttavia bisogna tenere conto della ridotta dimensione del campione;
- il servizio extraurbano GTT ha ottenuto un voto medio pari a 6,28 rispetto al 6,67 del 2004;
- diminuiscono leggermente i giudizi iniziali medi degli altri vettori automobilistici extraurbani arrivando ad un 6,37 rispetto al 6,93 del 2004;



- Trenitalia presenta una votazione pari a 5,8 nell'intera Provincia ma con una differenza di valutazione tra i clienti (6,05) e i non clienti (5,71).
- La Metropolitana, già nei suoi primi mesi di esercizio, fa registrare un altissimo gradimento con un voto medio di 8,5 che, nel caso dei clienti, sale fino a 9. Sebbene la ridotta dimensione del campione possa suggerire prudenza nella lettura del dato, la differenza tra il voto conseguito dalla Metropolitana e quelli degli altri mezzi pubblici e privati è così alta da non lasciare dubbi sull'apprezzamento che essa ha raccolto sia tra i propri utilizzatori che tra chi non la utilizza.

Mezzi pubblici			
<i>Residenti intera provincia</i>			
Mezzo pubblico:	Cliente	Non cliente	Totale
Bus urbano suburbano e/o Tram GTT (TO e cintura)	6,53	6,40	6,44
<i>Residenti in Torino</i>	<i>6,46</i>	<i>6,35</i>	<i>6,39</i>
<i>Residenti in Cintura</i>	<i>6,55</i>	<i>6,64</i>	<i>6,62</i>
<i>Residenti in Area metropolitana</i>	<i>6,49</i>	<i>6,44</i>	<i>6,46</i>
Bus extraurbano GTT (ex Satti)	6,54	6,20	6,28
Bus extra urbano altro vettore (+ urbano non TO)	6,45	6,35	6,37
Ferrovia Trenitalia	6,05	5,71	5,80
Ferrovia GTT (ex Satti)	5,97	6,39	6,23
Metropolitana automatica GTT	9,02	8,23	8,50
TOTALE mezzi pubblici	6,61	6,39	6,46

Auto privata			
<i>media per zona di residenza nella Provincia</i>			
residenza	Cliente	Non cliente	Totale
Torino	6,96	6,32	6,69
Cintura	7,50	6,96	7,35
Area metropolitana	7,22	6,52	6,96
Resto Provincia	7,77	7,20	7,62
Intera Provincia	7,41	6,68	7,17

Tabella 30 - Giudizio globale iniziale medio

4.1.2 I soddisfatti

Si considerano soddisfatti (da poco a molto) tutti coloro che hanno espresso un voto uguale o superiore a 6/10.

Come nelle valutazioni degli anni precedenti, la soddisfazione media dell'auto privata (Tabella 31) è superiore a quella del mezzo pubblico nell'intera provincia ma è più bassa nell'area metropolitana. La percentuale di soddisfatti, pari a 75,71%, è diminuita rispetto al 2004 (78,44%). È da notare inoltre come il giudizio dei non utilizzatori dell'auto sia molto più basso di quello degli utilizzatori soprattutto in Torino.

La percentuale di soddisfatti del trasporto pubblico nell'intera provincia è passata dal 75,3% del 2004 al 77,4% del 2006. Analizzando i dati delle ultime quattro indagini (dal 2000 in poi) si assiste per la prima volta ad un "sorpasso" della percentuale di soddisfatti del mezzo pubblico rispetto all'auto (77,4% contro 75,7%).

Il servizio urbano e suburbano GTT fa registrare un 78,2% di soddisfatti, con un risultato migliore di quelli degli extraurbani (72,9% GTT e 75% altri vettori). Nel 2004 invece la percentuale di soddisfatti di GTT urbano e suburbano era più bassa rispetto a quella degli altri servizi su gomma extraurbani (75,6% per il primo, 77,6% e 81,1% rispettivamente per gli extraurbani GTT e per quelli degli altri vettori).

In generale il trasporto con auto si vede attribuire un voto medio più alto di quello del mezzo pubblico (7,17 contro 6,46 con un divario di 0,71) ma una percentuale di soddisfatti del 75,7% che risulta essere sensibilmente inferiore di quella del pubblico (77,4%). Nel 2004, invece, il mezzo privato si vedeva attribuire un 7,52 contro un 6,38 del pubblico distanziandolo di 1,14 e anche la percentuale di soddisfatti dell'auto era più alta di quella del trasporto pubblico (78,44% contro 75,33%).

Per quanto riguarda il giudizio finale, ossia quello espresso dopo aver indicato i voti di ogni singolo fattore della qualità, si evidenzia per il trasporto pubblico un voto medio nell'intera Provincia pari a 6,51 (Figura 60) e una percentuale di soddisfazione del 79% (Figura 70). Si noti che per quanto riguarda il trasporto pubblico dopo aver effettuato una riflessione più attenta di ogni fattore della qualità i giudizi tendono a migliorare sia in termini di soddisfazione che di voto medio, mentre per l'auto privata si osserva un giudizio finale medio (6,77) leggermente più basso di quello iniziale (6,82) (Figura 67).

È opportuno ricordare che i giudizi possono essere stati influenzati dai seguenti fattori: l'inaugurazione della Metropolitana all'inizio di febbraio 2006, la buona prestazione del sistema di trasporto pubblico durante i Giochi Olimpici e l'effettuazione dell'indagine in maggio anziché in febbraio/marzo.



Mezzi pubblici			
% SODDISFATTI Residenti intera provincia			
Mezzo pubblico:	Cliente	Non cliente	Totale
Bus urbano suburbano e/o Tram GTT (TO e cintura)	81,81%	76,40%	78,20%
<i>Residenti in Torino</i>	<i>81,47%</i>	<i>76,38%</i>	<i>78,20%</i>
<i>Residenti in Cintura</i>	<i>81,25%</i>	<i>79,18%</i>	<i>79,78%</i>
<i>Residenti in Area metropolitana</i>	<i>81,42%</i>	<i>77,26%</i>	<i>78,66%</i>
Bus extraurbano GTT (ex Satti)	83,30%	69,76%	72,89%
Bus extra urbano altro vettore (+ urbano non TO)	84,18%	71,31%	75,04%
Ferrovia Trenitalia	72,45%	64,94%	66,88%
Ferrovia GTT (ex Satti)	71,13%	73,87%	72,78%
Metropolitana automatica GTT	93,71%	95,76%	95,07%
TOTALE mezzi pubblici	81,43 %	75,42 %	77,38 %

Auto privata			
% SODDISFATTI media per zona di residenza nella Provincia			
residenza	Cliente	Non cliente	Totale
Torino	80,56%	55,56%	68,65%
Cintura	83,69%	64,85%	77,69%
Area metropolitana	82,04%	58,48%	72,33%
Resto Provincia	87,17%	72,99%	83,38%
Intera Provincia	83,85 %	61,70 %	75,71 %

Tabella 31 - % soddisfatti in Provincia - Giudizio globale iniziale (voti maggiori o uguali a 6)

4.2 La soddisfazione sui singoli fattori della qualità

I grafici seguenti contengono i voti medi (da Figura 61 a Figura 69) e le percentuali di soddisfazione riguardanti i singoli fattori della qualità (da Figura 71 a Figura 79) sia per i mezzi pubblici che per il mezzo privato.

Si segnala che il fattore della qualità *Possibilità di park and ride* ha ottenuto un'elevata percentuale di giudizi inespresi (21%).

4.2.1 Il servizio pubblico e l'auto

I fattori della qualità che hanno fatto rilevare una soddisfazione più elevata tra i clienti e non clienti del trasporto pubblico dell'intera Provincia (Figura 60 e Figura 70) sono i seguenti:

- la *Facilità di acquisto di biglietti e abbonamenti* che presenta una votazione pari a 7,8 con una percentuale di soddisfatti dell'87%;
- la *Sicurezza da incidenti* con una votazione pari a 7,2 e una soddisfazione dell'82%. Nel caso del mezzo privato invece tale fattore risulta molto meno soddisfacente presentando un voto medio appena sufficiente ed un indice di soddisfazione del 64% (Figura 67 e Figura 77);
- il *Comportamento del personale* che ha ottenuto votazioni elevate in ogni vettore pubblico, complessivamente pari a 7,19 con una soddisfazione dell'84%.

Rispetto al 2004 sono più numerosi i fattori della qualità del trasporto pubblico con voti medi al di sopra del 6 e soddisfazione più alta: considerando l'insieme dei servizi pubblici solo sei fattori della qualità presentano voti al di sotto della sufficienza (*Facilità di salire sui mezzi*, *Pulizia veicoli*, *Possibilità di park and ride*, *Disponibilità spazio/affollamento*, *Efficacia nel controllo dei biglietti*, *Sicurezza da molestie e furti*). I seguenti fattori presentavano un voto inferiore al sei nel 2004 mentre ora passano al di sopra della sufficienza: *Regolarità/puntualità*, *Frequenza/numero passaggi*, *Comfort e pulizia fermate*, *Convenienza biglietti/abbonamenti*.

Con riferimento ai singoli fattori della qualità si osserva:

- La *Facilità di salire sui mezzi* fa registrare voti negativi per tutti i mezzi eccetto la Metropolitana di Torino.
- La *Pulizia dei veicoli* fa registrare voti negativi per tutti i mezzi pubblici eccetto la Metropolitana e i bus extraurbani.
- La *Disponibilità di spazio/affollamento* è anch'essa insufficiente (tra 5,6 e 5,8) per tutti i mezzi eccetto Metropolitana e bus extraurbani.
- L'auto privata in termini di *Comfort a bordo* presenta delle valutazioni intorno all'8 (Figura 67).
- La *Convenienza dei biglietti/abbonamenti* presenta una votazione pari a 6,01 mentre nel 2004 era 5,65.
- La *Sicurezza da molestie e furti* ha una votazione pari a 5,98 e una percentuale di soddisfatti del 56% con riferimento a tutti i mezzi pubblici. La votazione più bassa è stata data al servizio urbano GTT: 5,72 come voto medio (Figura 61) e il 53% dei soddisfatti (Figura 71);
- Il *Comfort e pulizia fermate* presenta un voto medio di 6,11 e soddisfazione del 68%. Il servizio ferroviario Trenitalia ha la votazione più bassa (5,62).

- La *Rapidità del trasporto* ha fatto registrare un voto medio di 6,54 per tutti i mezzi pubblici, scendendo nel dettaglio dei singoli mezzi la Metropolitana consegue il miglior giudizio (8,75 e 91%) mentre la ferrovia Trenitalia consegue un 6,29 e un 72% di soddisfatti e viene percepita dagli utilizzatori come meno veloce del servizio urbano (6,44 e 74%).

Anche per l'auto i giudizi sono in generale più bassi rispetto al 2004. Si conferma la tendenza al ribasso dei voti medi già osservata tra il 2002 e il 2004. I fattori della qualità più apprezzati nel caso dell'auto privata (Figura 67) sono:

- il *Comfort a bordo* che presenta una votazione media pari a 8,02, invariata rispetto al 2004 e una soddisfazione del 90%;
- la *Privacy del viaggio* con un voto di 7,98 e una percentuale di soddisfatti dell'86%;
- la *Possibilità di andare dove si vuole* con voto medio pari 7,90 (nel 2004 esso era più alto, 8,13) ed una soddisfazione pari all'87%;
- la *Possibilità di trasportare carichi e accompagnare persone* che rende soddisfatti l'81% dei clienti e non clienti con un voto medio pari a 7,47.

I fattori della qualità più critici per l'auto privata sono:

- la *Facilità di parcheggio* con voto medio 4,93 (era 5,14 nel 2004) e soddisfazione 38% (era 39% nel 2004);
- l'*Economicità* con voto medio 5,12 (era 5,55 nel 2004) e soddisfazione 38% (era 47% nel 2004);
- il *Rispetto dell'ambiente* con voto medio 5,41 e soddisfatti 45% (erano rispettivamente 5,65 e 49% nel 2004);
- le condizioni di viabilità (*Scorrevolezza del traffico, Efficacia della vigilanza, Informazioni sul traffico*) con voti medi dal 5,6 al 6 e soddisfazione tra il 51% e il 58%.

Nell'area metropolitana (Figura 78) gli elementi di debolezza si acuiscono mostrando un apprezzamento inferiore dell'utilità dell'auto, contrariamente a quanto si rileva nel resto della Provincia (Figura 79).

4.2.2 Il servizio pubblico per tipologia

Con riferimento ai singoli vettori, il servizio urbano GTT (Figura 61) in generale presenta giudizi in linea con quelli del servizio pubblico nel suo complesso, tuttavia si evidenziano le seguenti criticità:

- la *Frequenza/numero passaggi* presenta una votazione per GTT urbano (5,96) più bassa della media (6,12), tuttavia nel 2004 il voto era stato inferiore (5,85);
- nella *Regolarità/puntualità* il voto conseguito da GTT urbano è 5,99 mentre nel 2004 esso era 5,74;
- per la *Sicurezza da molestie e furti* si rileva una votazione pari a 5,72 e una percentuale di soddisfatti del 53%;
- la *Pulizia dei veicoli* presenta una votazione pari a 5,72 (nel 2004 era 5,38) e una percentuale di soddisfatti del 59%.

Il servizio bus extraurbano erogato da altri vettori diversi da GTT -di seguito abbreviati A.V.- (Figura 64) presenta dei giudizi migliori di quelli medi dei mezzi pubblici. I fattori che presentano differenze di rilievo in positivo sono:



- la *Sicurezza da molestie e furti* (voto pari a 7,24 e 63% di soddisfatti);
- la *Regolarità/puntualità* (6,78 - 70%);
- la *Disponibilità di spazio/affollamento* (6,42 - 66%).

Gli aspetti della qualità che presentano invece giudizi più bassi di quelli medi del trasporto pubblico sono:

- *Facilità di salire sui mezzi* (4,91 - 34%);
- *Possibilità di andare dove si vuole* (5,71 - 51%).

Il servizio bus extraurbano GTT (Figura 62) presenta dei giudizi simili a quelli degli altri extraurbani, ad eccezione di:

- *Frequenza/numero passaggi* (5,71 - 54%);
- *Convenienza biglietti/abbonamenti* (5,62 - 52%);
- *Comfort e pulizia fermate* (5,68 - 51%).

Il fattore che presenta una valutazione nettamente migliore in tutti gli extraurbani rispetto al servizio urbano è quello della *Sicurezza da molestie e furti* che raggiunge un voto del 6,84 per GTT e 7,24 per gli altri vettori A.V.

Il servizio ferroviario Trenitalia (Figura 65) è stato valutato in misura inferiore rispetto ai mezzi pubblici nel loro complesso, e in maniera rilevante per quanto riguarda la *Facilità di salire sui mezzi* (4,85 - 34%) e la *Pulizia dei veicoli* (4,55 - 37%). Per contro, gli elementi della qualità che sono stati valutati con giudizi superiori alla media sono: *Efficacia nel controllo dei biglietti* con 6,27, *Frequenza/numero passaggi* con 6,47 e *Sicurezza da molestie e furti* con 6,16.

Il servizio ferroviario GTT (Figura 63) presenta apprezzamenti superiori a quelli del servizio ferroviario Trenitalia con riferimento a:

- *Regolarità/puntualità* (6,12 - 71%);
- *Comfort dei veicoli* (6,03 - 60%);
- *Comfort fermate* (6,01 - 71%);

mentre i fattori della qualità per i quali GTT ferrovia presenta voti inferiori a 6 risultano essere inferiori a 6 anche per Trenitalia.

La Metropolitana automatica di Torino fa registrare votazioni estremamente alte, superiori a 8 per la metà dei fattori della qualità. In testa si trova la *Rapidità del trasporto* con 8,75 mentre la votazione più bassa è quella relativa alla *Possibilità di park and ride* con 6,51. Da segnalare il giudizio iniziale superiore a quello finale (8,50 contro 8,16) a testimoniare l'emozione "positiva" nel giudicare questo sistema di trasporto che rappresenta un'assoluta novità nella rete di trasporto pubblico locale dell'area metropolitana torinese.

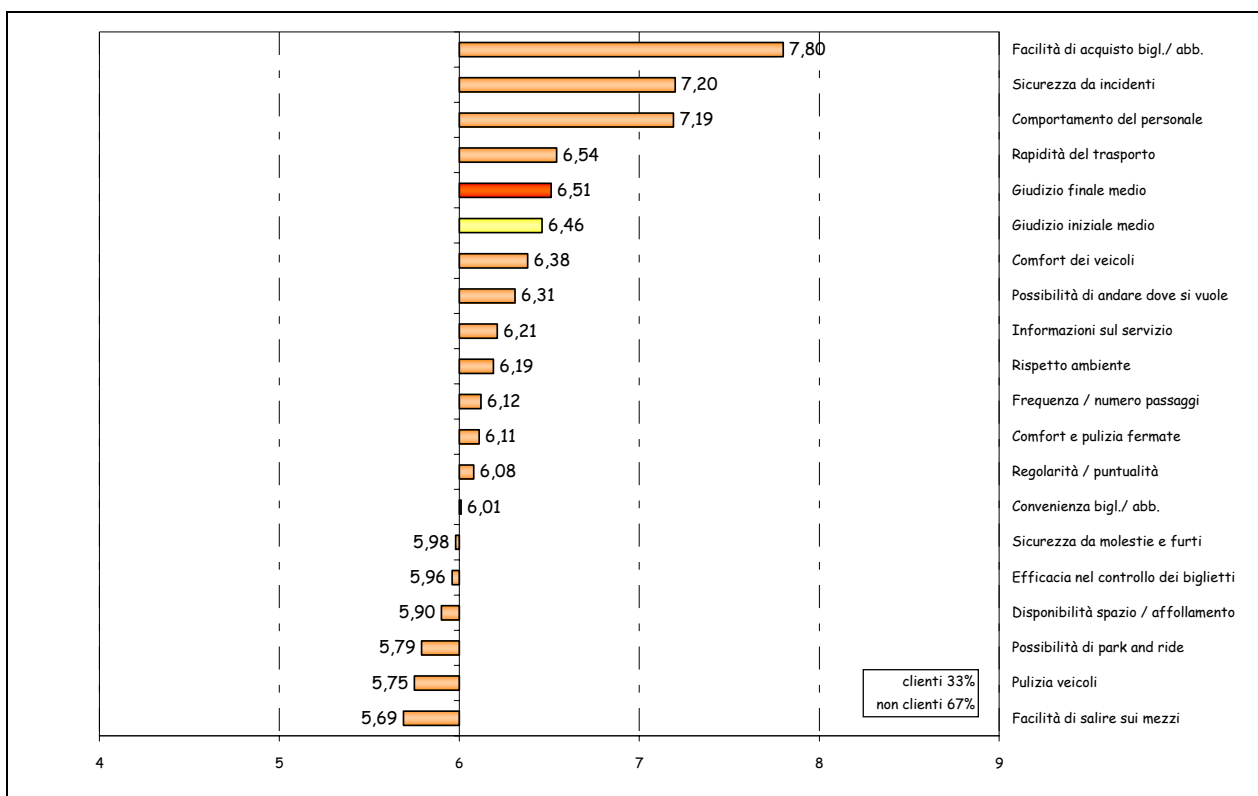


Figura 60 - Voti medi - Tutti i mezzi pubblici - Clienti e non clienti (Intera Provincia)

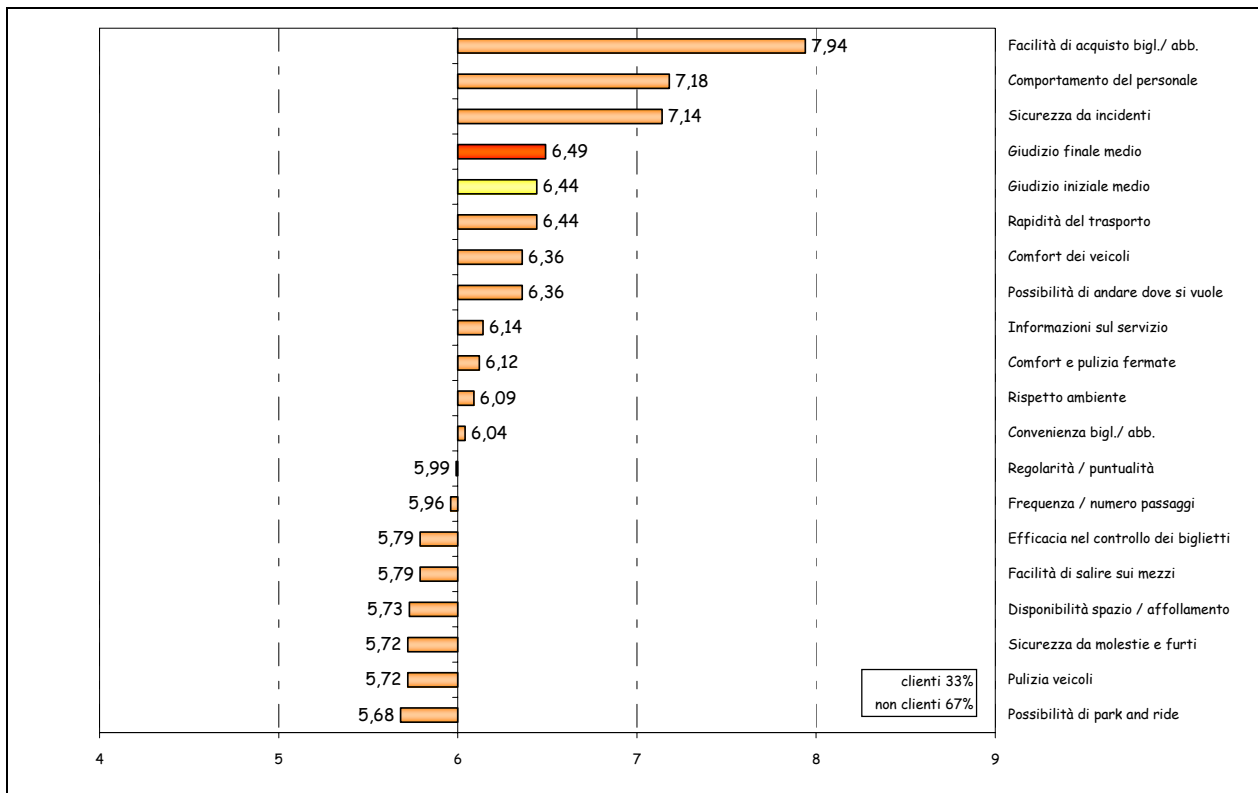


Figura 61 - Voti medi - GTT Urbano - Clienti e non clienti (Intera Provincia)

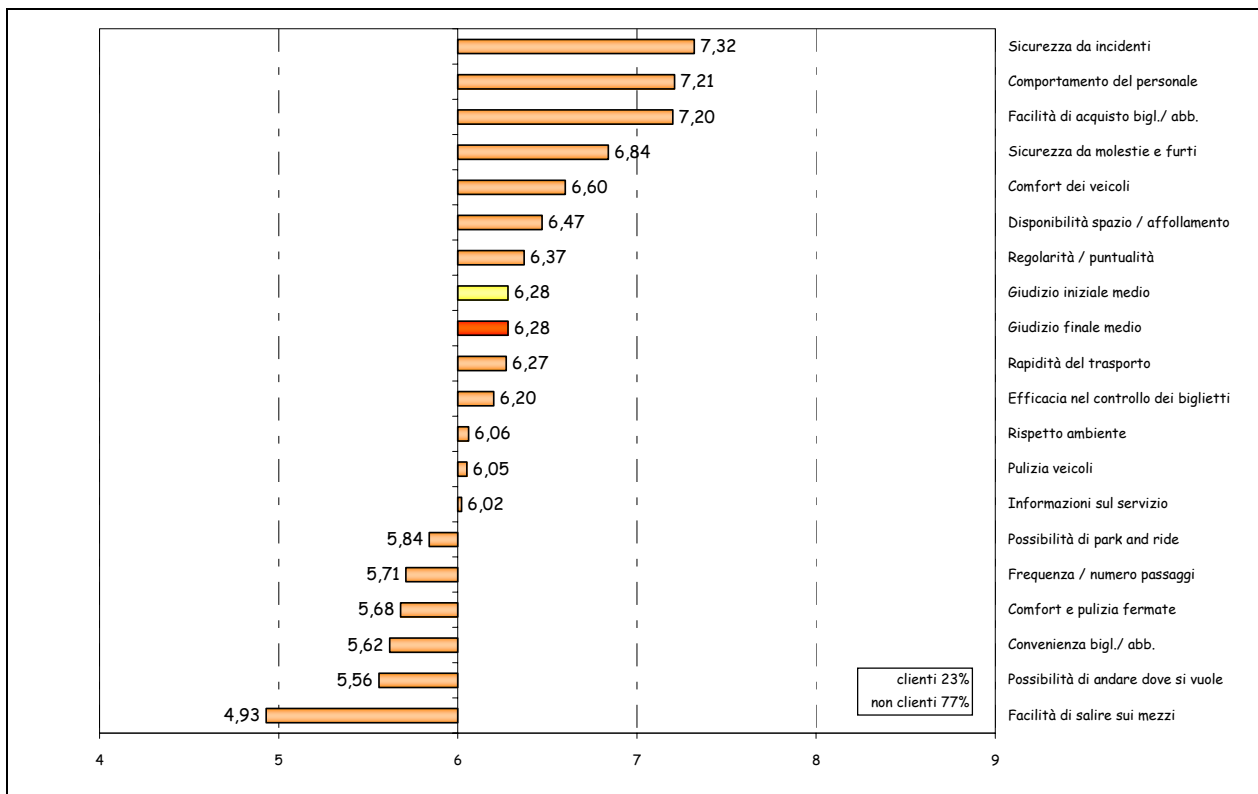


Figura 62 - Voti medi - GTT Extraurbano - Clienti e non clienti (Intera Provincia)

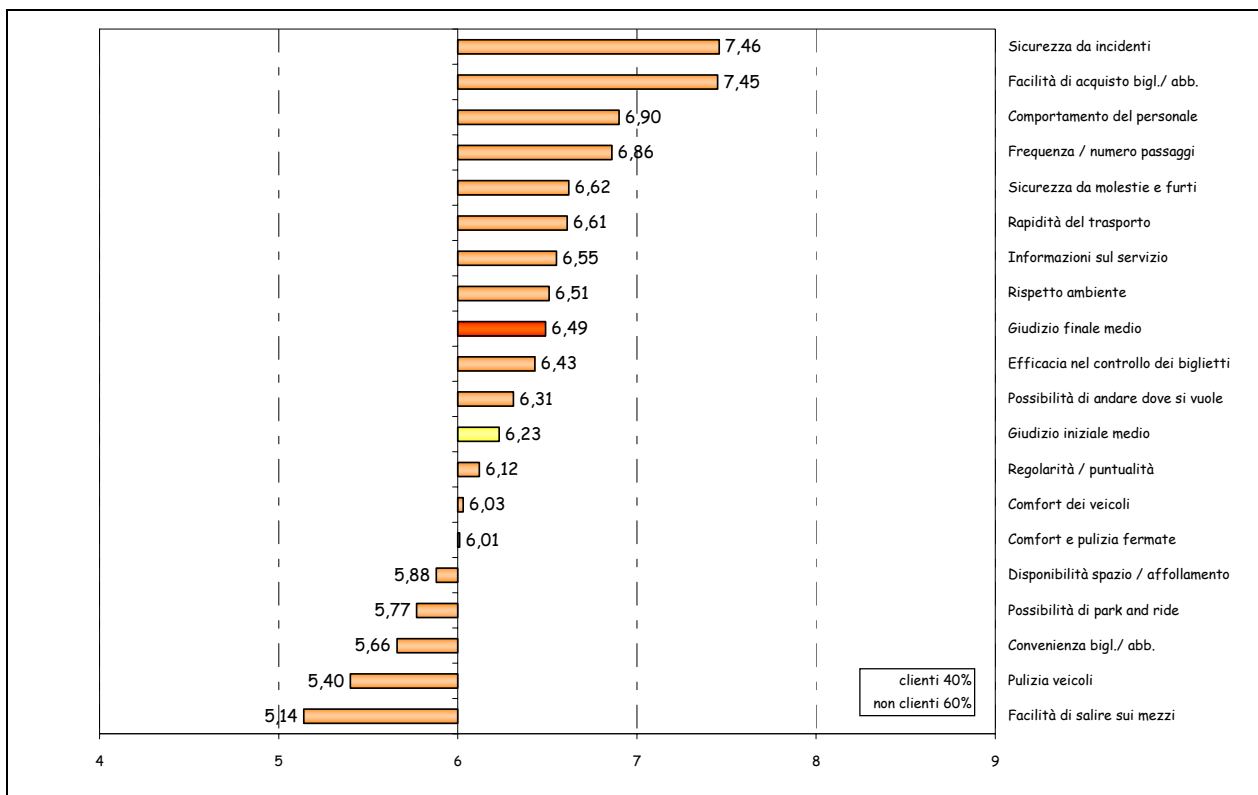


Figura 63 - Voti medi - GTT ferrovia - Clienti e non clienti (Intera Provincia)

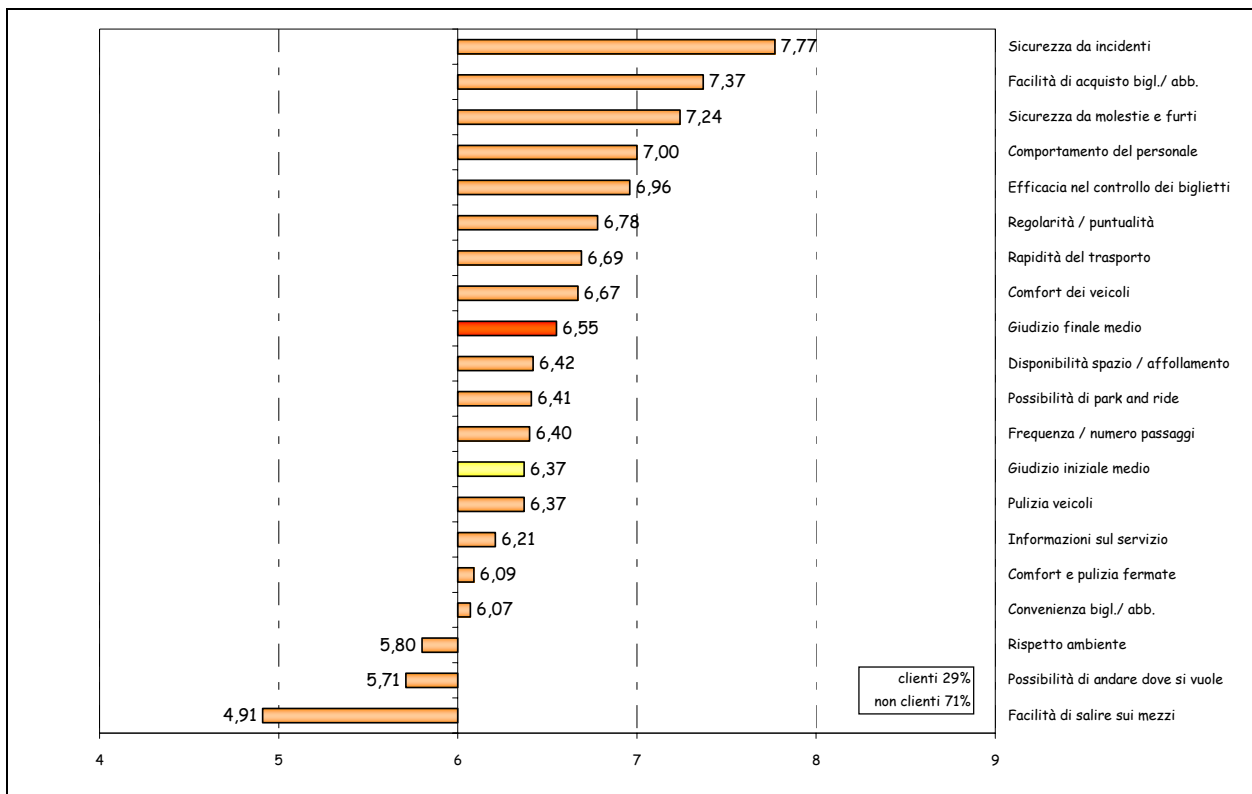


Figura 64 - Voti medi - Bus extraurbano A.V. - Clienti e non clienti (Intera Provincia)

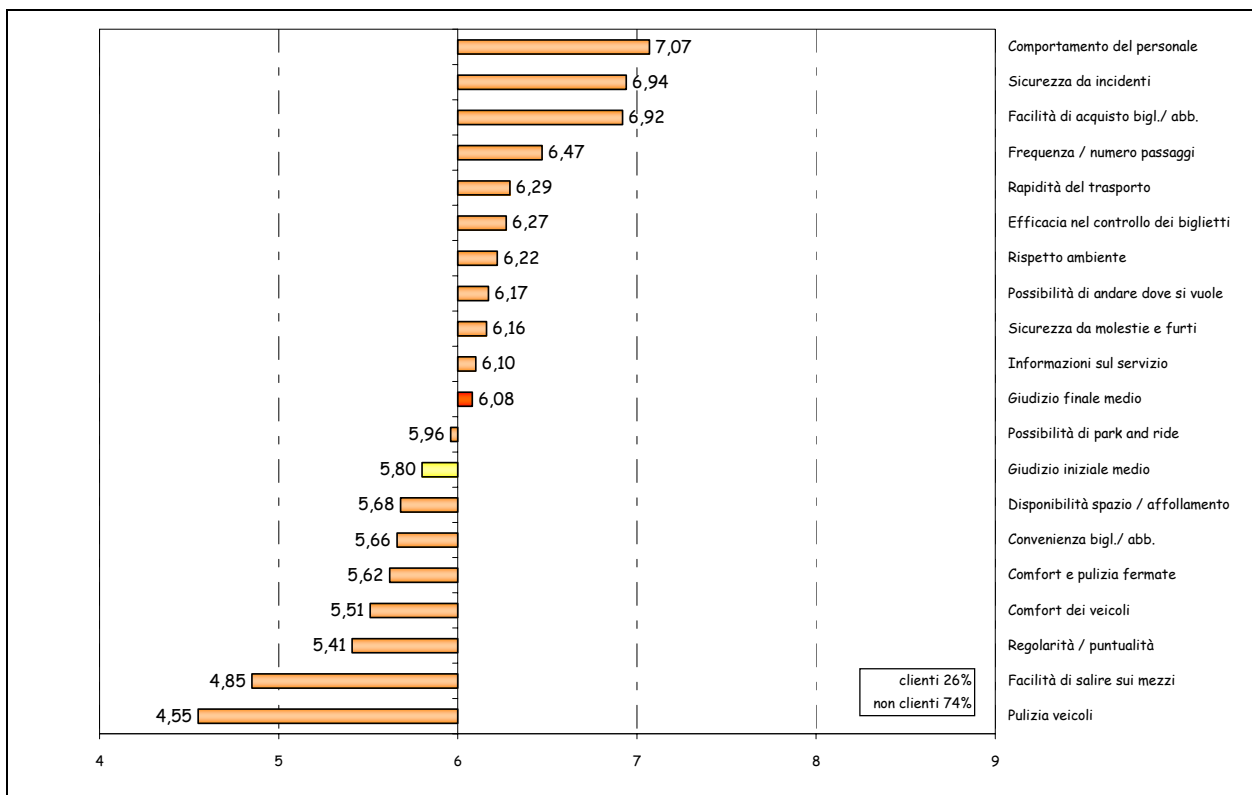


Figura 65 - Voti medi - Trenitalia - Clienti e non clienti (Intera Provincia)

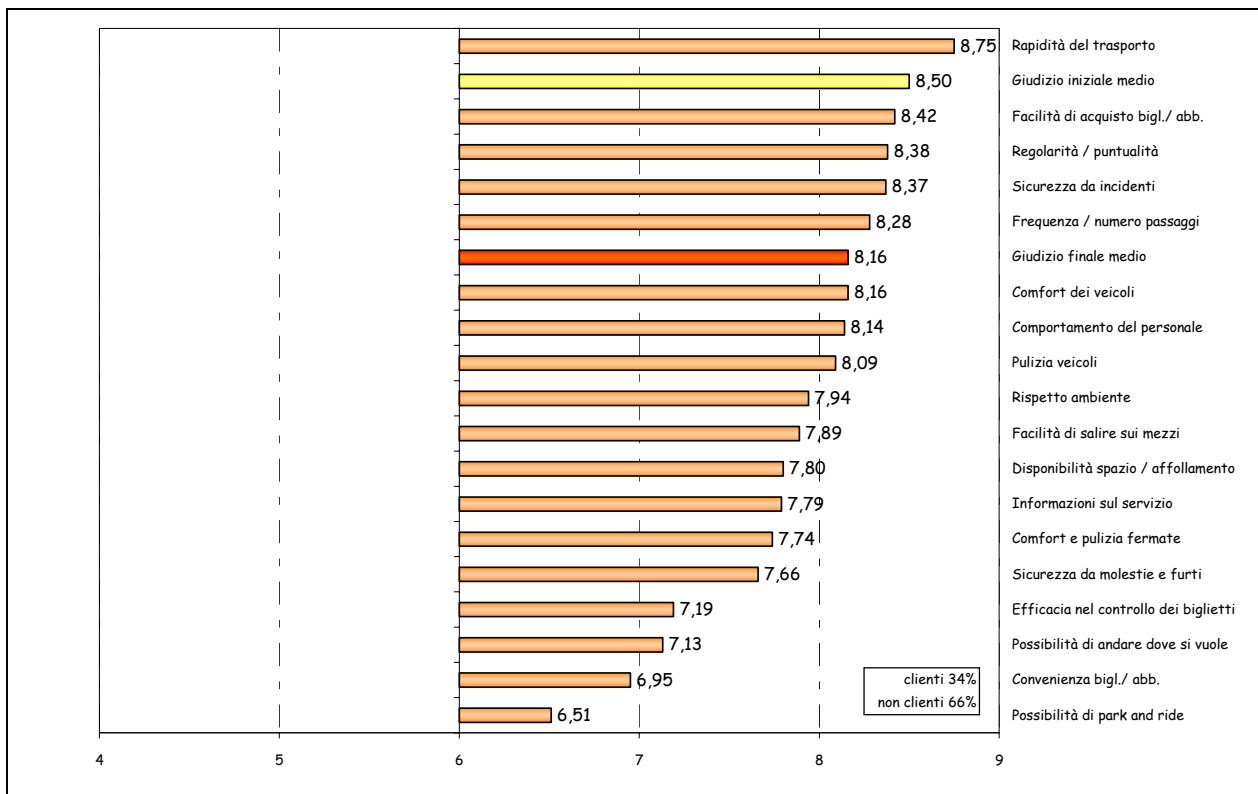


Figura 66 - Voti medi - Metropolitana - Clienti e non clienti (Intera Provincia)

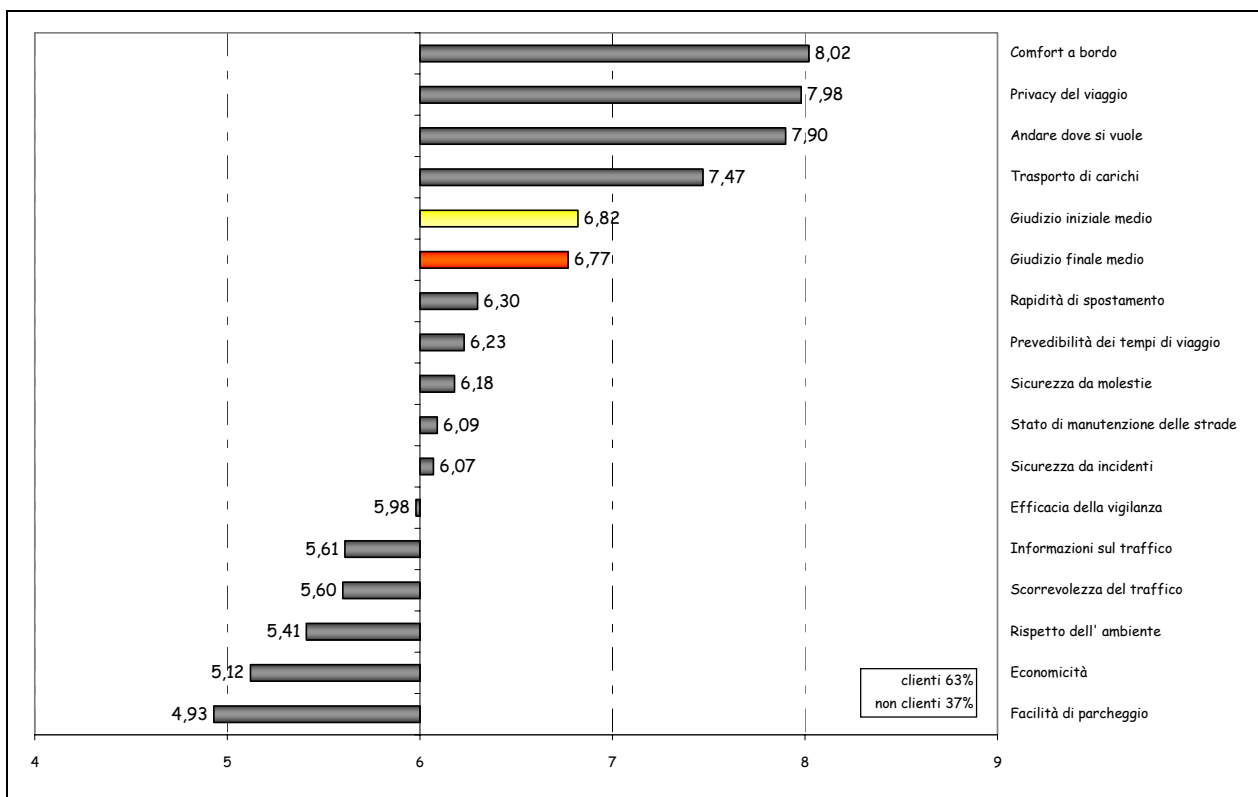


Figura 67 - Voti medi – Auto privata - Clienti e non clienti (Intera Provincia)

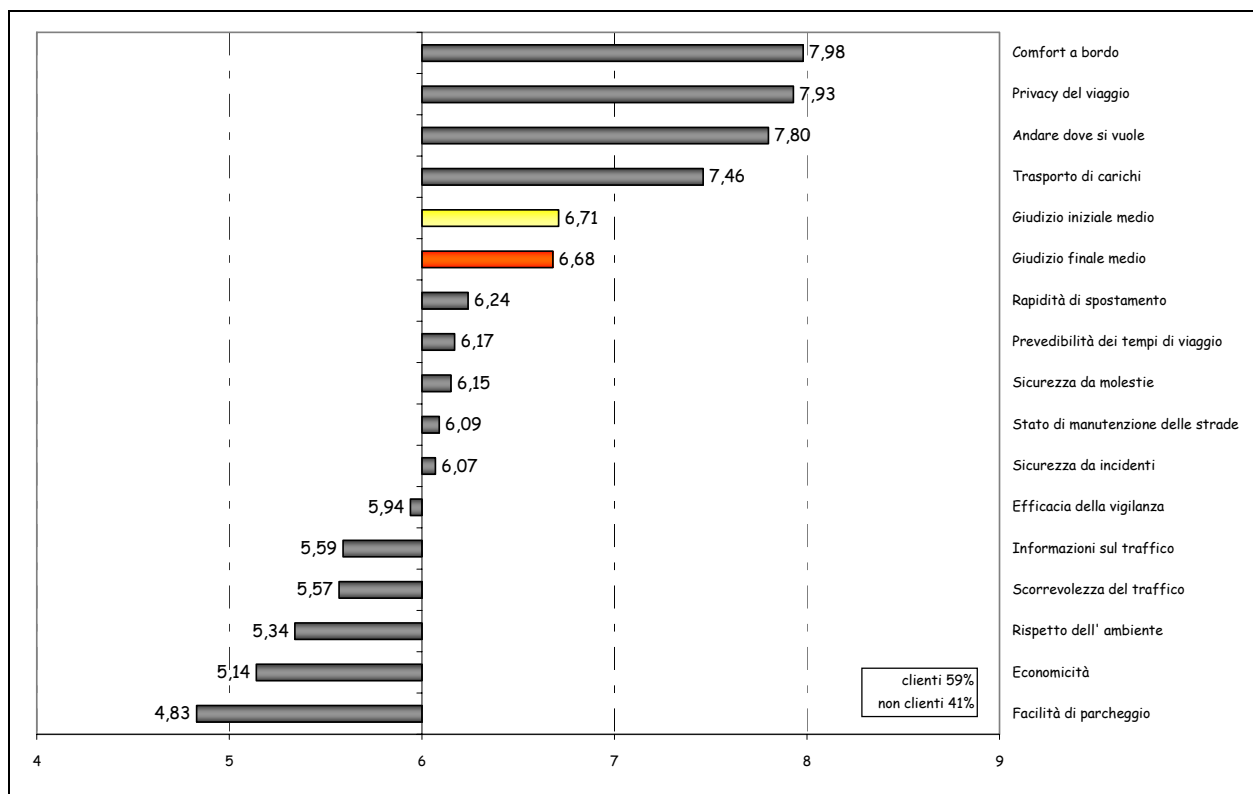


Figura 68 - Voti medi - Auto privata - Clienti e non clienti (Area metropolitana)

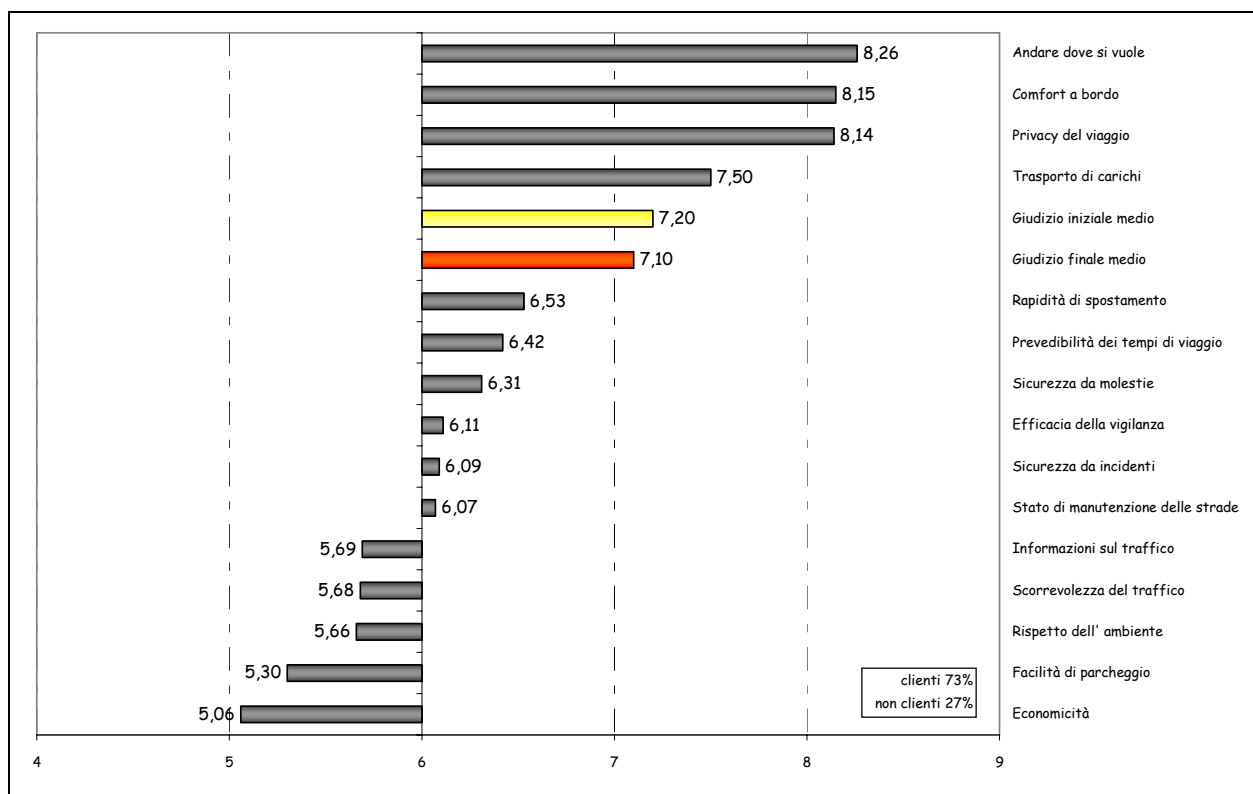


Figura 69 - Voti medi - Auto privata - Clienti e non clienti (Resto Provincia)

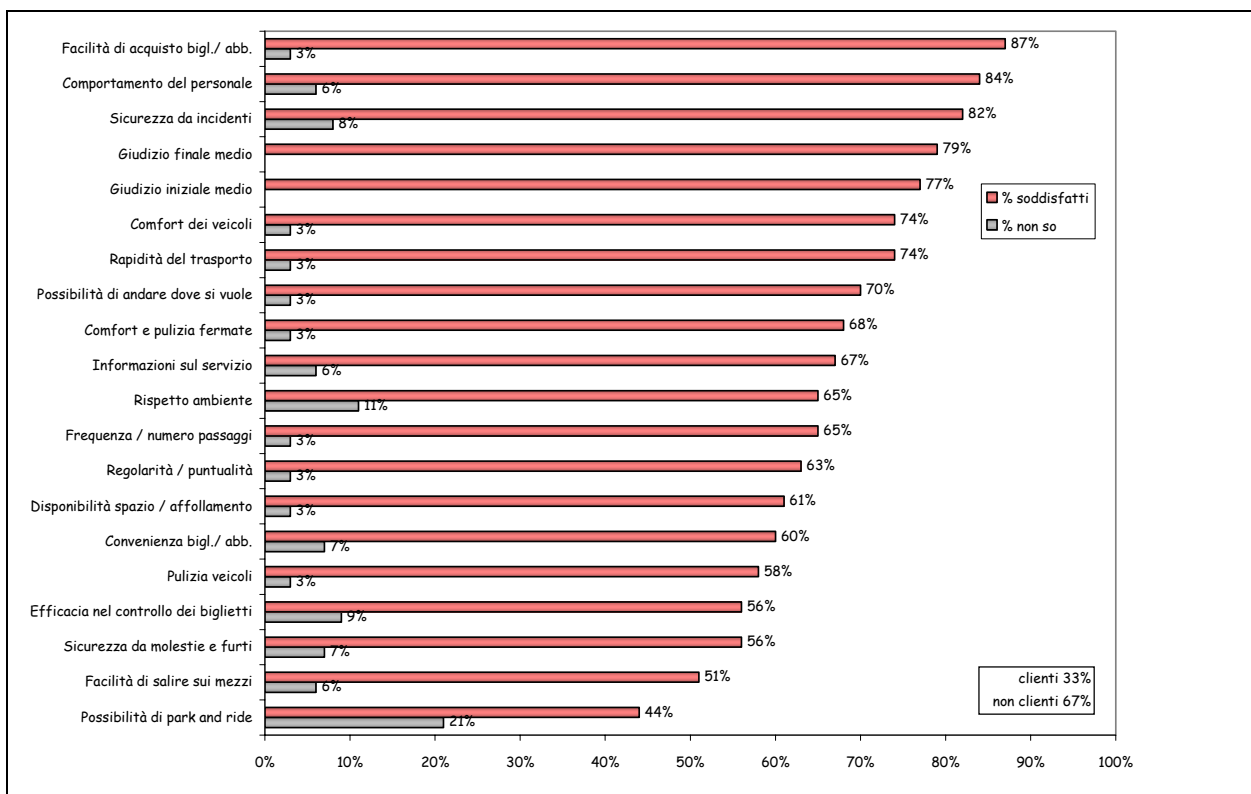


Figura 70 - % soddisfazione - Tutti i mezzi pubblici - Clienti e non clienti (Intera Provincia)

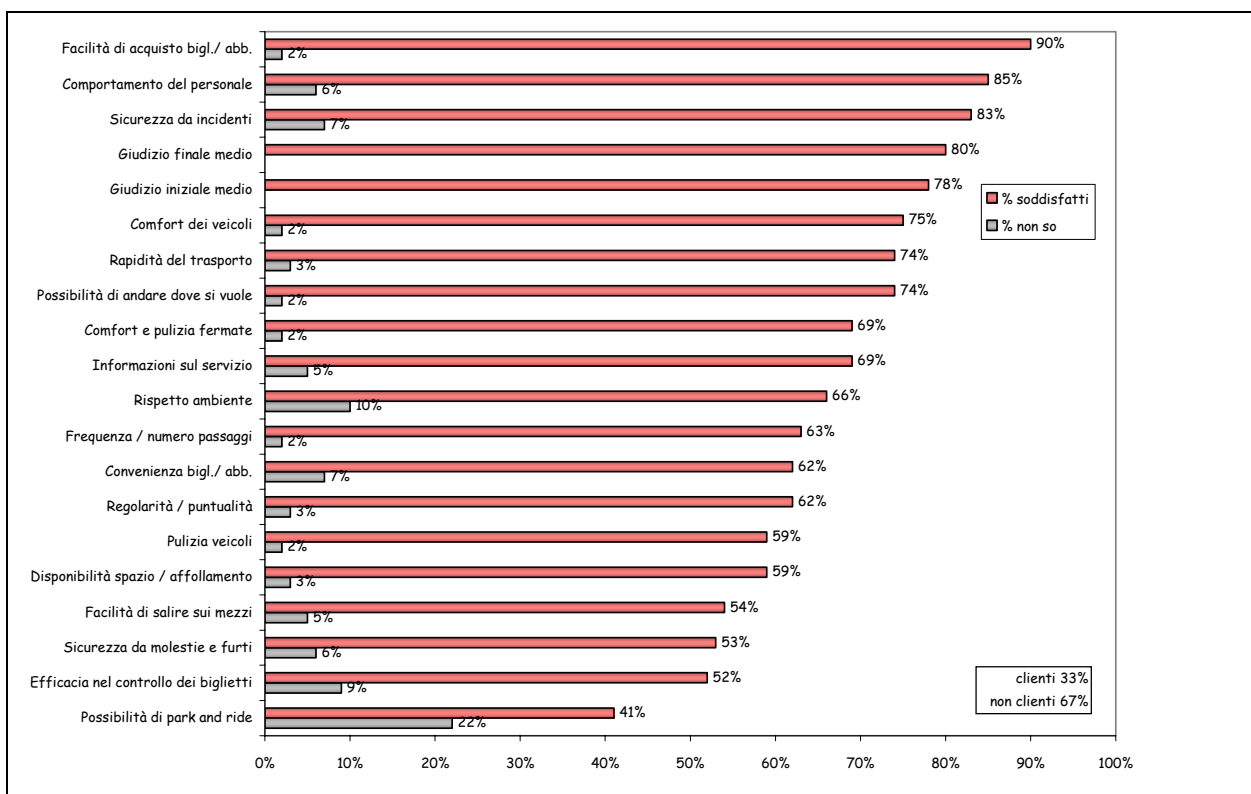


Figura 71 - % soddisfazione - GTT urbano - Clienti e non clienti (Intera Provincia)

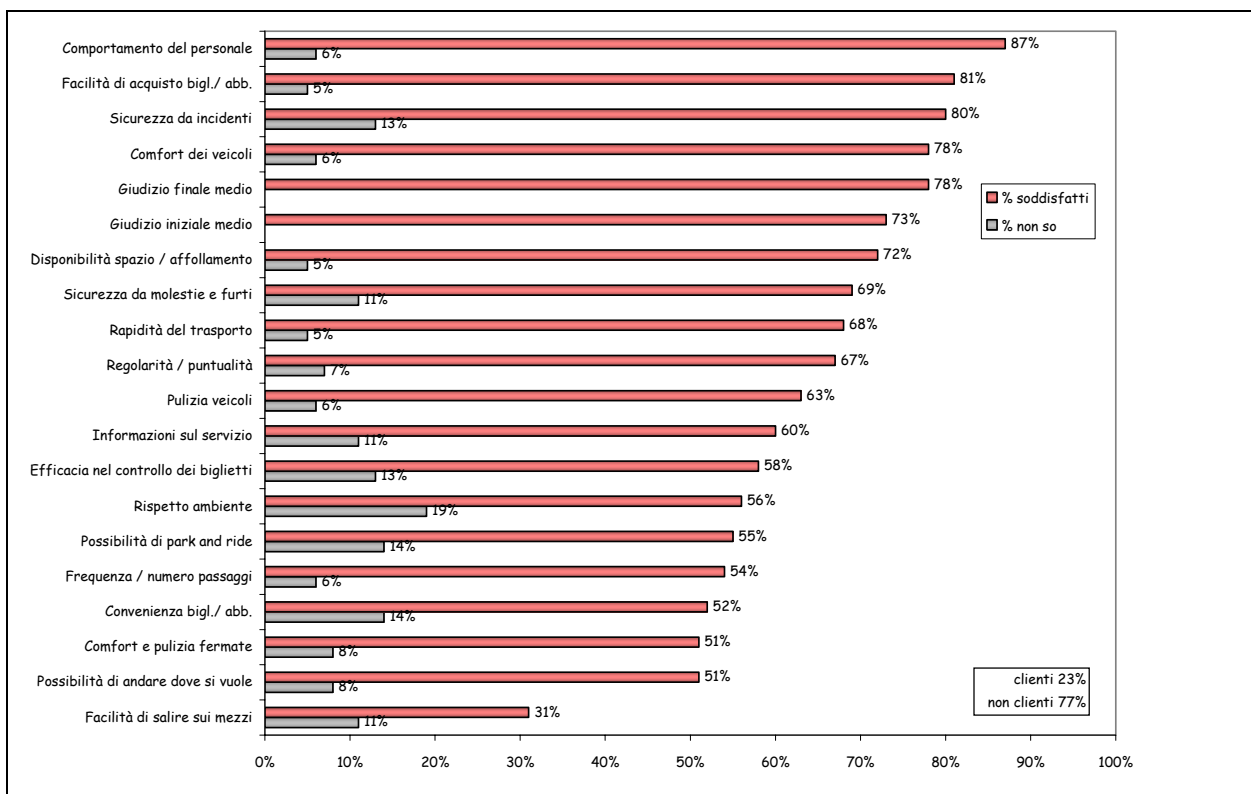


Figura 72 - % soddisfazione - GTT extraurbano - Clienti e non clienti (Intera Provincia)

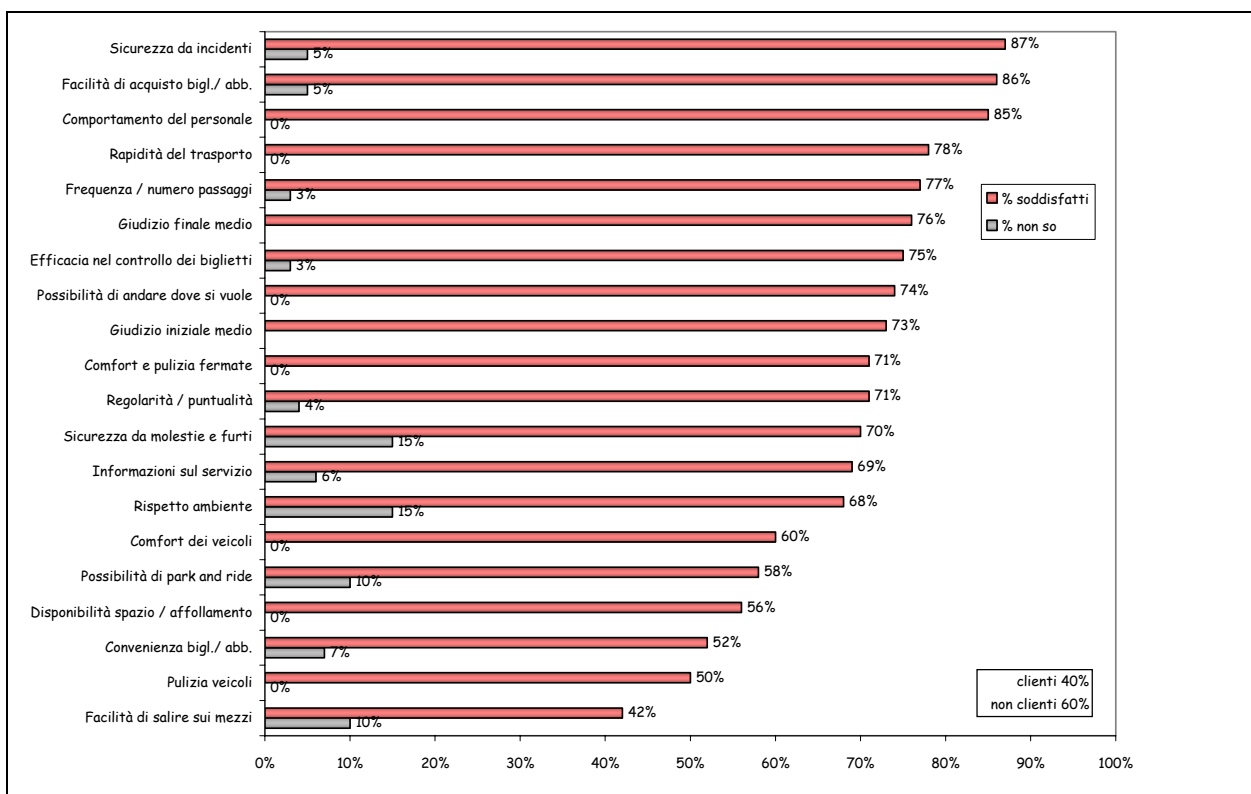


Figura 73 - % soddisfazione - GTT ferrovia - Clienti e non clienti (Intera Provincia)

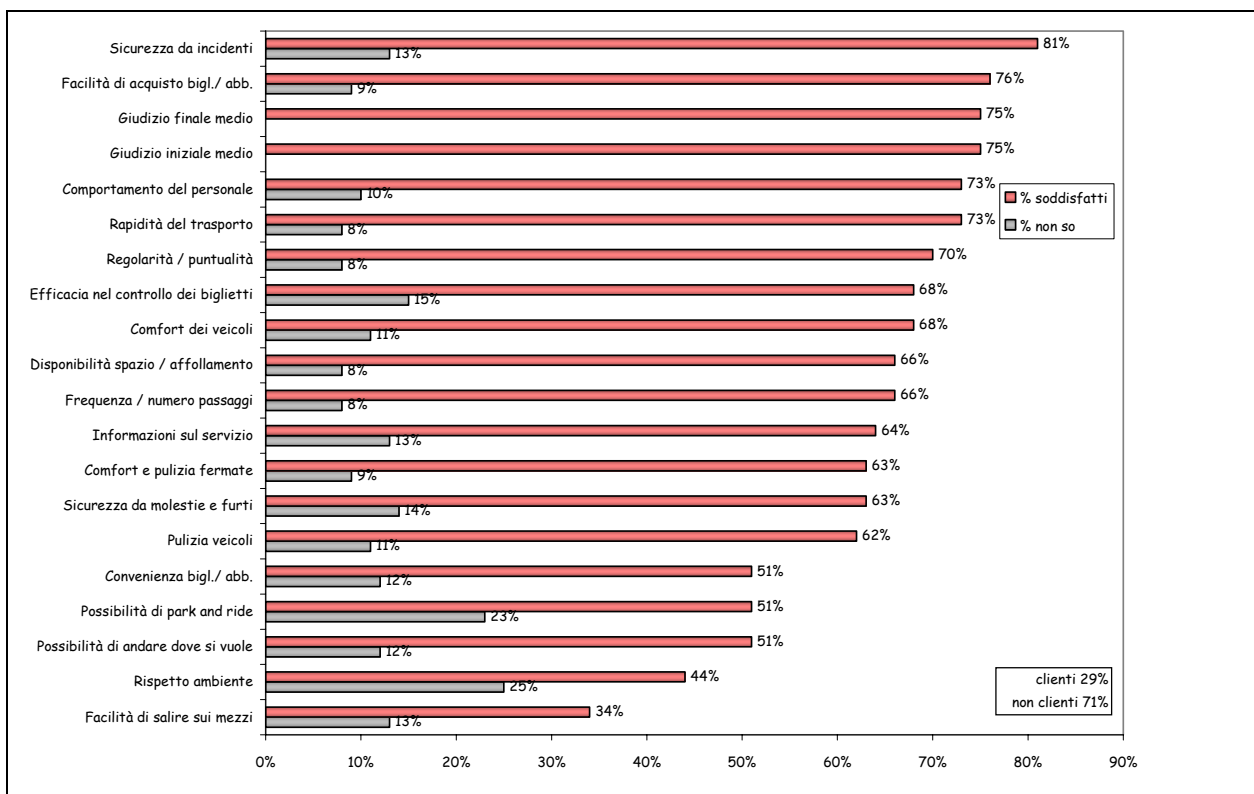


Figura 74 - % soddisfazione - Bus extraurbano A.V. - Clienti e non clienti (Intera Provincia)

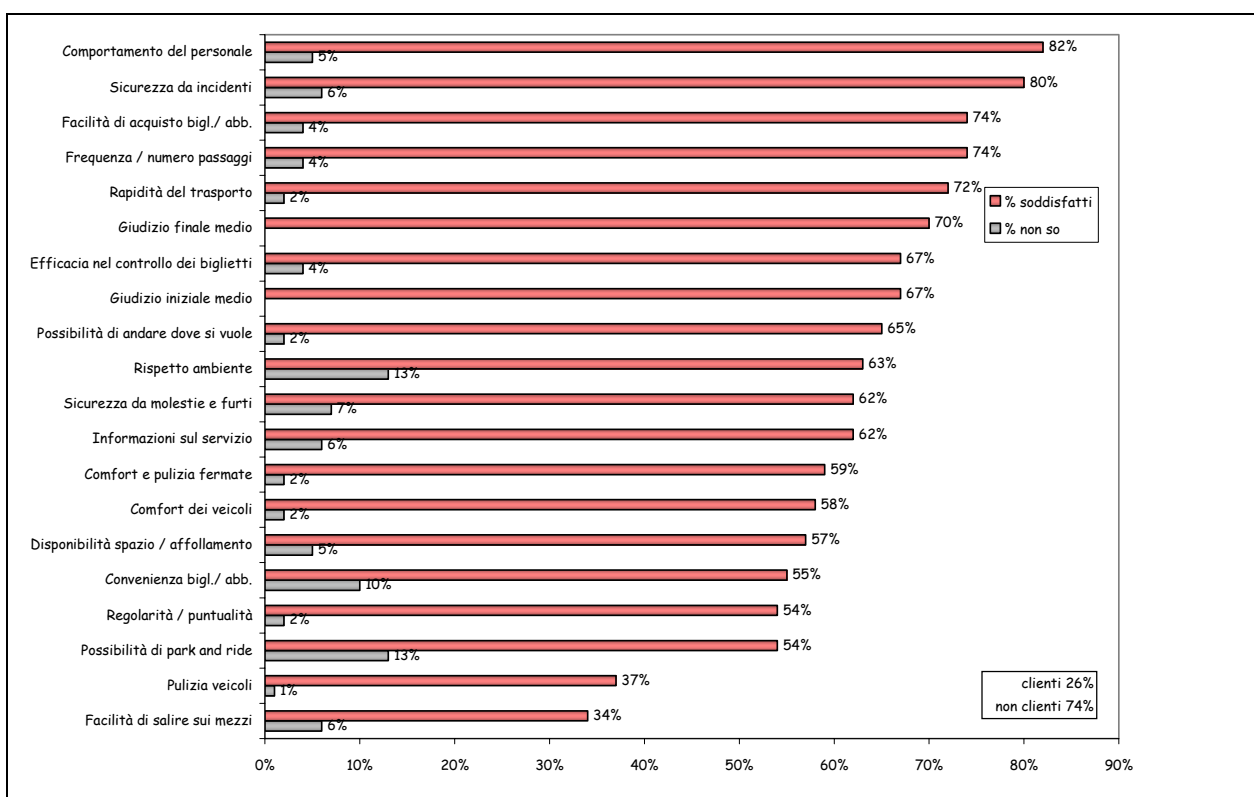


Figura 75 - % soddisfazione - Trenitalia - Clienti e non clienti (Intera Provincia)

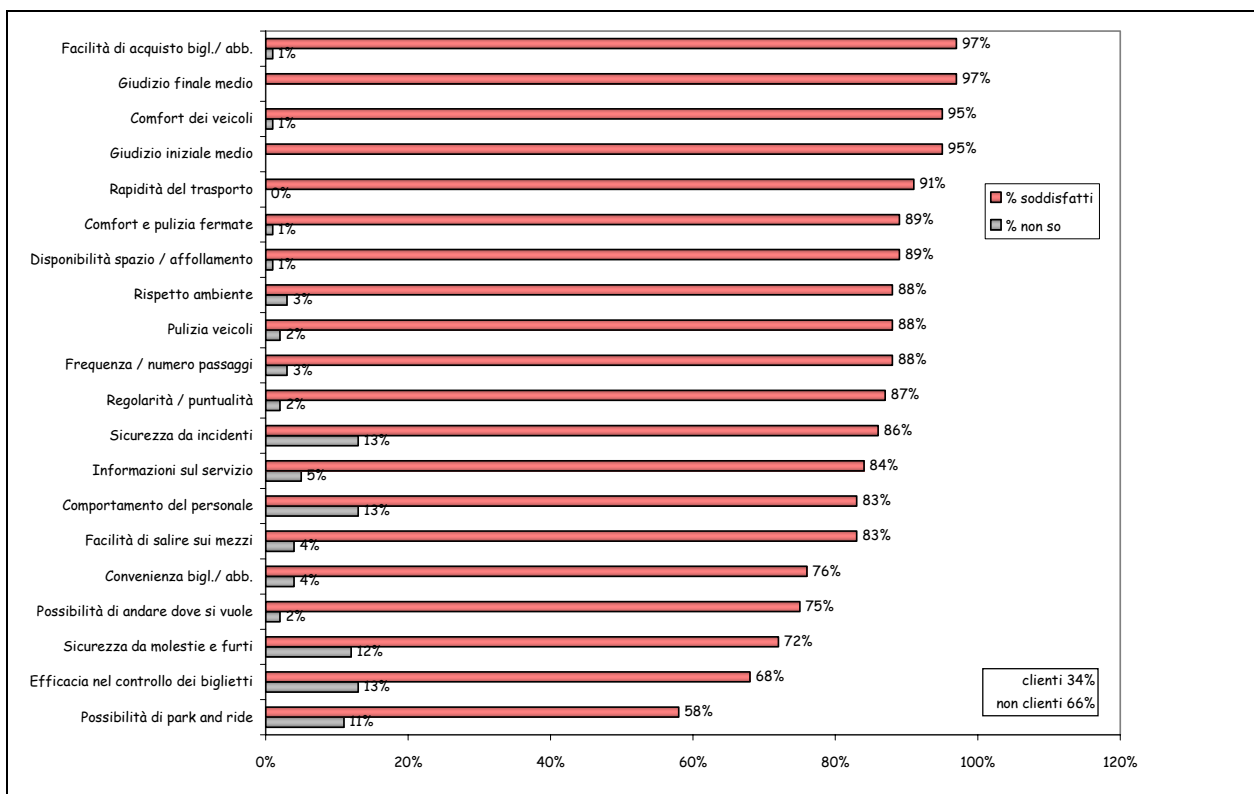


Figura 76 - % soddisfazione - Metropolitana - Clienti e non clienti (Intera Provincia)

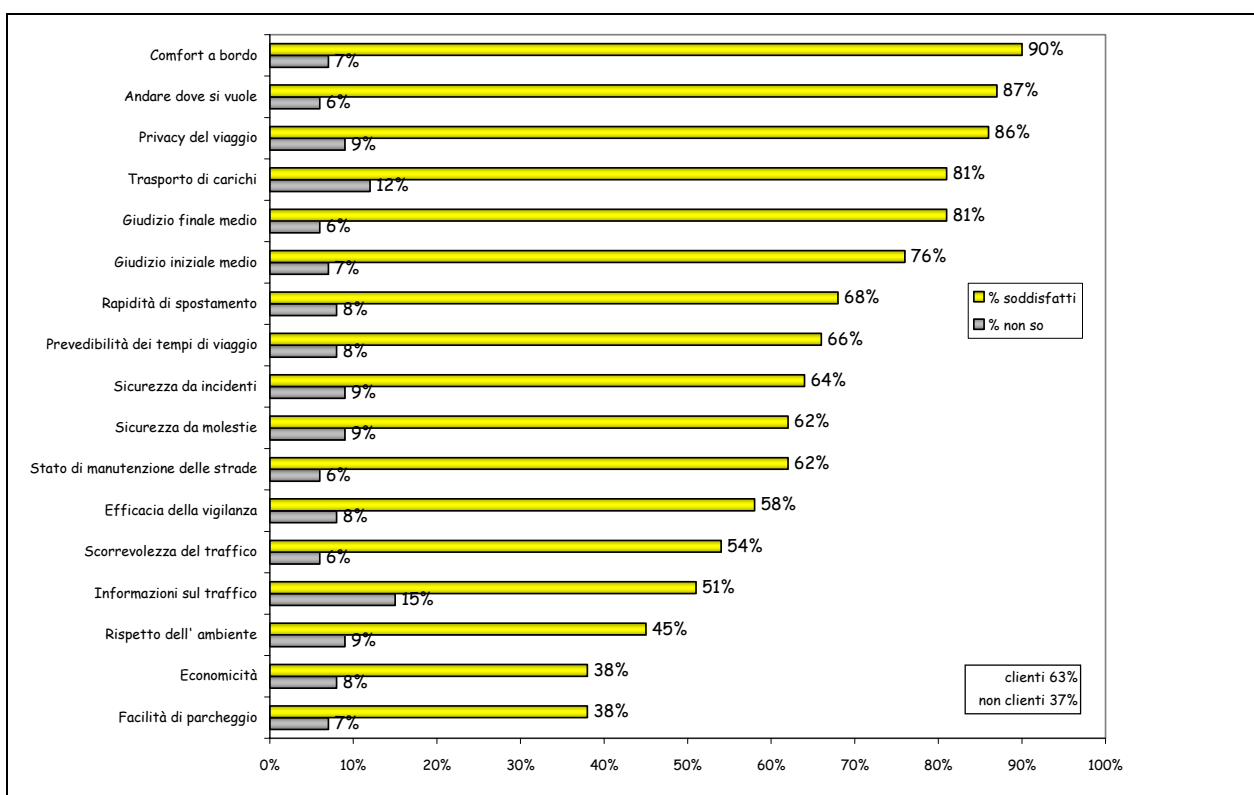


Figura 77 - % soddisfazione - Auto privata - Clienti e non clienti (Intera Provincia)

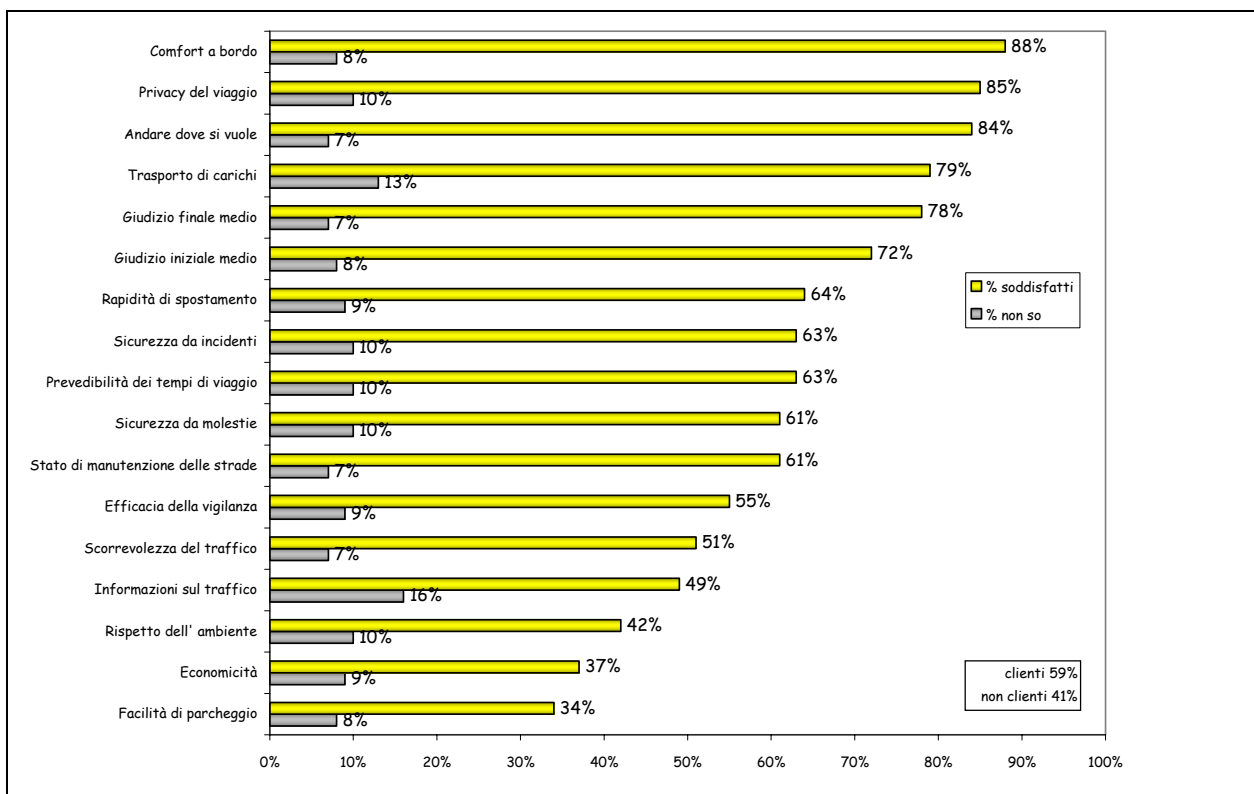


Figura 78 - % soddisfazione - Auto privata - Clienti e non clienti (Area metropolitana)

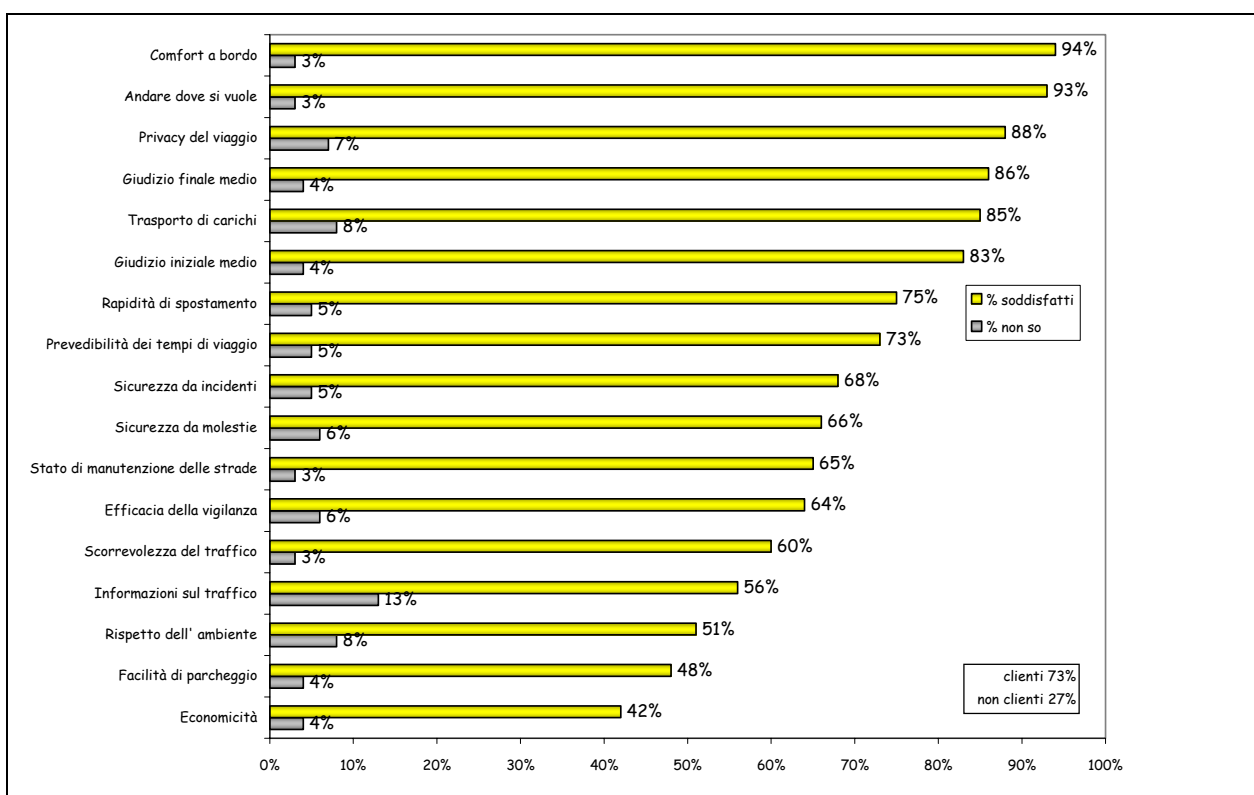


Figura 79 - % soddisfazione - Auto privata - Clienti e non clienti (Resto Provincia)

4.3 L'importanza relativa dei fattori della qualità

4.3.1 Il trasporto pubblico

A partire dai giudizi attribuiti ai singoli fattori della qualità si può spiegare la soddisfazione complessiva del servizio pubblico con la seguente formula:

$$S = \sum_{k=1}^n S_k i_k$$

Dove:

S = soddisfazione complessiva sul servizio, stimata per un singolo individuo intervistato

K = fattore della qualità da 1 a n (n = totale fattori della qualità indagati)

S_k = soddisfazione dichiarata dall'intervistato sul singolo fattore della qualità k

i_k = importanza relativa del fattore k, normalizzata in modo che $\sum i_k = 1$

L'individuazione dei fattori che influenzano maggiormente la soddisfazione complessiva è fondamentale per poter attuare azioni mirate al miglioramento della qualità del servizio.

Nelle tabelle seguenti (Tabella 32, Tabella 33, Tabella 34, Tabella 35) sono riportati i fattori della qualità che incidono maggiormente sulla soddisfazione complessiva, ovvero quelli che hanno fatto registrare un i_k maggiore. Per individuare questi fattori è stata adottata un'elaborazione mediante regressione lineare (o multipla)¹. I vettori sono stati suddivisi in tre categorie: urbano e suburbano (con e senza la Metropolitana), extraurbano e ferrovia.

Ordine	Fattore qualità	% importanza
1	Frequenza/n. passaggi (regolarità/puntualità – rapidità)	22,8%
2	Comfort dei veicoli (Pulizia dei veicoli)	15,2%
3	Possibilità di andare dove si vuole	14,4%
4	Informazioni sul servizio	12,5%
5	Disponibilità di spazio/affollamento	11,7%
6	Convenienza biglietti/abbonamenti	8,7%
7	Comfort e pulizia fermate	8,2%
8	Efficacia nel controllo dei biglietti	6,6%
		100,0%

Tabella 32 - Servizio urbano, suburbano e Metropolitana (residenti Area metropolitana)

¹ La procedura adottata nel modello prevede, in continuità metodologica con le indagini precedenti, l'individuazione del mix tra giudizio iniziale e giudizio finale che massimizza il valore di R^2 . Inoltre il numero di fattori presenti nel modello dipende da quanti elementi comportano una variazione dell' R^2 superiore al 5 per mille. Nel caso del servizio urbano, suburbano e Metropolitana 8 fattori corrispondevano a tale criterio e l' R^2 era pari a 0,669. Senza Metropolitana i fattori risultavano essere 8 e l' R^2 0,668. Nel caso dell'extraurbano i fattori risultavano essere 9 e l' R^2 0,668. Infine per la ferrovia i fattori risultavano essere 6 e l' R^2 0,642. Talvolta alcuni fattori sono risultati essere collineari. In questi casi è stato scelto quello che presenta una maggiore correlazione con il mix di voti e gli altri sono stati indicati sulla stessa riga del primo, tra parentesi, indicando la percentuale di importanza del primo.



Ordine	Fattore qualità	% importanza
1	Frequenza/numero passaggi (regolarità/puntualità)	18,4%
2	Rapidità del trasporto	17,6%
3	Possibilità di andare dove si vuole	15,5%
4	Pulizia dei veicoli	12,2%
5	Informazioni sul servizio	10,9%
6	Comfort dei veicoli	10,1%
7	Convenienza biglietti/abbonamenti	8,8%
8	Efficacia nel controllo dei biglietti	6,3%
		100,0%

Tabella 33 - Servizio urbano e suburbano di superficie (residenti Area metropolitana)

Ordine	Fattore qualità	% importanza
1	Frequenza/numero passaggi (regolarità/puntualità - rapidità del trasporto)	22,7%
2	Comfort veicoli (disponibilità spazio/affollamento - sicurezza da molestie e furti - pulizia dei veicoli)	12,1%
3	Comfort e pulizia fermate	11,0%
4	Possibilità di andare dove si vuole	10,6%
5	Comportamento del personale	10,3%
6	Efficacia nel controllo dei biglietti	9,3%
7	Informazioni sul servizio	8,7%
8	Facilità di salire sui mezzi	7,8%
9	Facilità di acquisto biglietti/abbonamenti	7,5%
		100,0%

Tabella 34 - Servizio extraurbano su gomma (residenti Intera Provincia)

Ordine	Fattore qualità	% importanza
1	Informazioni sul servizio	22,8%
2	Rapidità del trasporto (regolarità/puntualità - frequenza/numero passaggi)	22,2%
3	Pulizia dei veicoli (comfort dei veicoli)	17,2%
4	Possibilità di andare dove si vuole	14,9%
5	Comfort e pulizia fermate	13,1%
6	Efficacia nel controllo dei biglietti	9,7%
		100,0%

Tabella 35 - Servizio ferroviario (residenti Intera Provincia)



4.3.2 Il trasporto privato

La stessa elaborazione è stata effettuata anche per l'auto privata, relativamente ai residenti nell'intera Provincia.

Ordine	Fattore qualità	% importanza
1	Rapidità di spostamento (scorrevolezza del traffico – prevedibilità dei tempi di viaggio)	20,4%
2	Possibilità di andare dove si vuole	17,9%
3	Comfort a bordo	12,8%
4	Privacy del viaggio	10,0%
5	Rispetto dell'ambiente	8,9%
6	Economicità	8,3%
7	Efficacia della vigilanza	8,2%
8	Sicurezza da incidenti	7,4%
9	Facilità di parcheggio	6,2%
		100,0%

Tabella 36 - Importanza dei fattori per l'auto privata

Si tratta della prima volta in cui l'elaborazione viene effettuata con riferimento al mezzo privato. Dall'analisi dei risultati del modello si osserva che i fattori prestazionali sono quelli più importanti (in primis con il fattore *Rapidità di spostamento* e i fattori *Scorrevolezza del traffico* e *Prevedibilità dei tempi di viaggio* che sono risultati collineari al primo), seguiti dalla *Possibilità di andare dove si vuole* e dal *Comfort a bordo*.

4.3.3 Confronto tra importanza dei fattori e soddisfazione

Alla luce di quanto evidenziato nell'analisi dell'importanza dei fattori della qualità appare interessante mettere a confronto i giudizi sui singoli fattori e l'importanza attribuita agli stessi come capacità di "spiegare" il giudizio globale. La Figura 80 mostra i confronti tra l'importanza dei fattori e il giudizio dato relativamente agli stessi.

Le prime due figure mostrano rispettivamente le correlazioni per il TPL urbano (bus, tram, metropolitana) e per l'auto relativamente ai giudizi espressi dai residenti nell'area metropolitana torinese. I dati per la metropolitana sono evidenziati con indicatore di colore azzurro, quelli per il servizio di superficie con indicatore di colore giallo. I fattori collineari, ove presenti, sono evidenziati con indicatore di colore bianco e posti in verticale rispetto al primo, in quanto ad essi si attribuisce la stessa importanza. Ad esempio la *Rapidità del trasporto* e la *Regolarità/puntualità* sono risultati collineari rispetto alla *Frequenza/numero passaggi* nel modello di regressione lineare e l'importanza ad essi attribuita è la stessa (22,8%). Parimenti la *Pulizia veicoli* è risultata essere collineare al *Comfort dei veicoli*, pertanto, l'importanza ad essa attribuita è pari a quella di quest'ultimo (15,2%). Per meglio rappresentare graficamente i risultati, sono state tracciate delle aree congiungenti i punti del grafico. Si noti come i voti dei fattori della metropolitana siano tutti più alti rispetto a quelli del servizio di superficie e le due figure piane congiungenti i punti, rispettivamente per la metropolitana e per i servizi urbani di superficie si assomigliano nella forma e nella posizione relativa nel piano cartesiano, salvo che la prima si attesta più in alto grazie a voti tutti superiori e non si interseca mai con la seconda.

La terza e la quarta figura mostrano rispettivamente le correlazioni relative al servizio di Bus extraurbano (compreso il servizio urbano di Ivrea) e l'auto privata, quest'ultima limitatamente ai residenti nel resto Provincia. Anche in questo caso valgono considerazioni analoghe a quelle viste sopra con riferimento alla collinearità. I fattori *Pulizia veicoli*, *Disponibilità spazio/affollamento* e *Sicurezza da molestie e furti* sono risultati essere tutti collineari con il *Comfort dei veicoli*, quindi percepiti dagli utilizzatori come fossero un solo aspetto della qualità, mentre la *Rapidità del trasporto* e la *Regolarità/puntualità* sono risultati essere collineari con la *Frequenza/numero passaggi*.

Infine la quinta e la sesta figura mostrano rispettivamente le correlazioni relative alla ferrovia e all'auto privata, quest'ultima con riferimento ai residenti nell'intera Provincia. Per la ferrovia la *Pulizia veicoli* è il fattore con la maggiore criticità e il *Comfort dei veicoli* è collineare ad esso, quindi percepito dagli utilizzatori come un unico aspetto della qualità. Infine si segnala la collinearità di *Regolarità/puntualità* e *Frequenza/numero passaggi* con la *Rapidità del trasporto*.

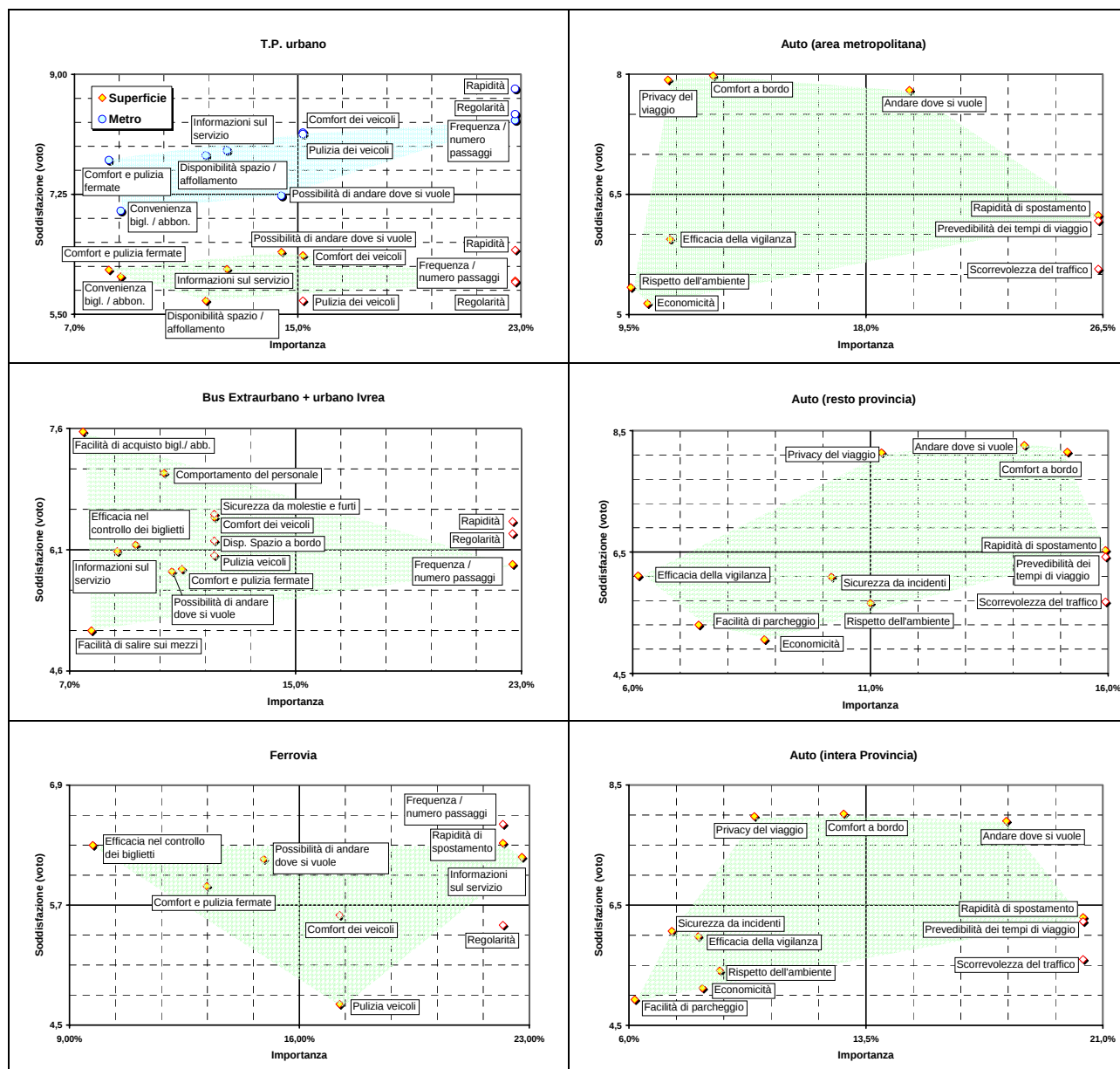


Figura 80 - Importanza dei fattori e soddisfazione

4.4 L'evoluzione della soddisfazione

Nella presente indagine si è ritenuto opportuno illustrare l'evoluzione della soddisfazione del trasporto pubblico considerando solo i fattori della qualità che spiegano meglio la soddisfazione complessiva e che sono risultati tali dall'analisi sull'importanza dei fattori di cui al paragrafo 4.3. Per l'auto privata invece l'andamento della soddisfazione nel tempo è stato illustrato per tutti i fattori della qualità, in continuità metodologica con le indagini precedenti.

4.4.1 Il trasporto pubblico

Se si considera il complesso dei mezzi pubblici nell'intera Provincia si riscontra un andamento discontinuo di pressoché tutti i fattori. Tra essi spicca il *Comportamento del personale* che non è mai sceso al di sotto del 7. La *Frequenza/numero passaggi* e la *Disponibilità spazio/affollamento* hanno registrato pressoché sempre voti inferiori al sei, mentre tutti gli altri fattori si posizionano intorno alla sufficienza (Figura 81).

Con riferimento ai singoli vettori si segnala:

- i giudizi espressi sui fattori della qualità riguardanti il servizio urbano GTT (Figura 82) evidenziano la criticità della *Disponibilità spazio/affollamento*, della *Frequenza/numero passaggi* e della *Regolarità/puntualità*. Gli altri fattori si collocano in linea di massima al di sopra del sei mentre il *Comportamento del personale* non è mai sceso al di sotto del sette;
- per quanto riguarda il servizio extraurbano GTT (Figura 83) i fattori critici sono *Possibilità di andare dove si vuole*, *Frequenza/numero passaggi* e *Pulizia delle fermate*. Quest'ultimo fattore ha fatto registrare il voto più basso nel 2006 (5,7). Nelle ultime tre rilevazioni (dal 2002 in poi) sono diminuiti *Rapidità del trasporto*, *Informazioni sul servizio* e *Regolarità/puntualità*;
- nel caso degli altri servizi automobilistici extraurbani (Figura 84) l'unico fattore al di sotto del sei è la *Possibilità di andare dove si vuole* mentre il *Comportamento del personale*, attestatosi nelle precedenti rilevazioni sempre intorno al 7,5 diminuisce nel 2006 portandosi a 7. Tutti i fattori sono diminuiti nel 2006 rispetto al 2004 eccetto la *Frequenza/numero passaggi*;
- per Trenitalia (Figura 85) i giudizi più critici sono quelli relativi alla *Pulizia veicoli*, *Regolarità/puntualità* e *Disponibilità di spazio/affollamento*. Anche il *Comfort e pulizia fermate* presenta criticità ma anche un trend di ripresa;
- per il servizio ferroviario GTT (Figura 86) la maggior parte dei fattori è in ripresa rispetto al 2004, con la sola eccezione di *Regolarità/puntualità*, mentre il *Comfort e pulizia fermate* è stazionario.

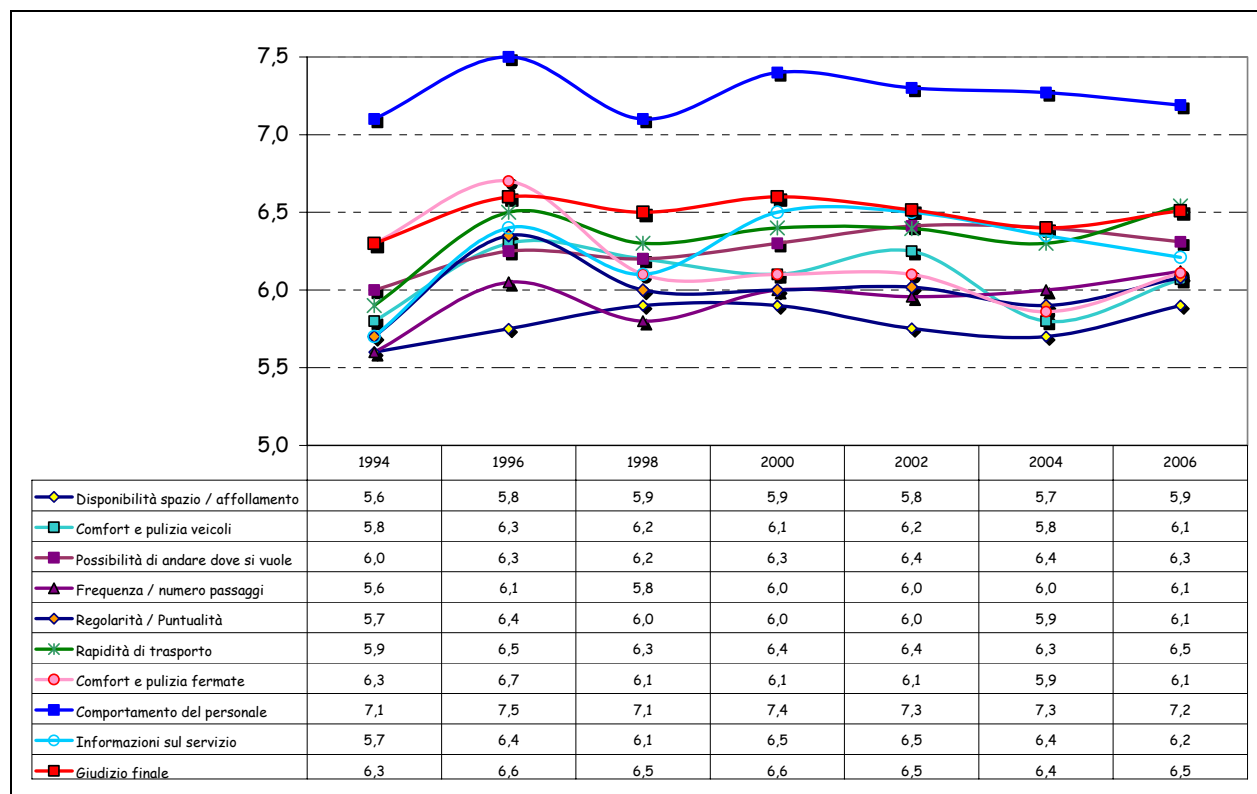


Figura 81 - Voti medi a confronto - Tutti i mezzi pubblici (Intera Provincia)

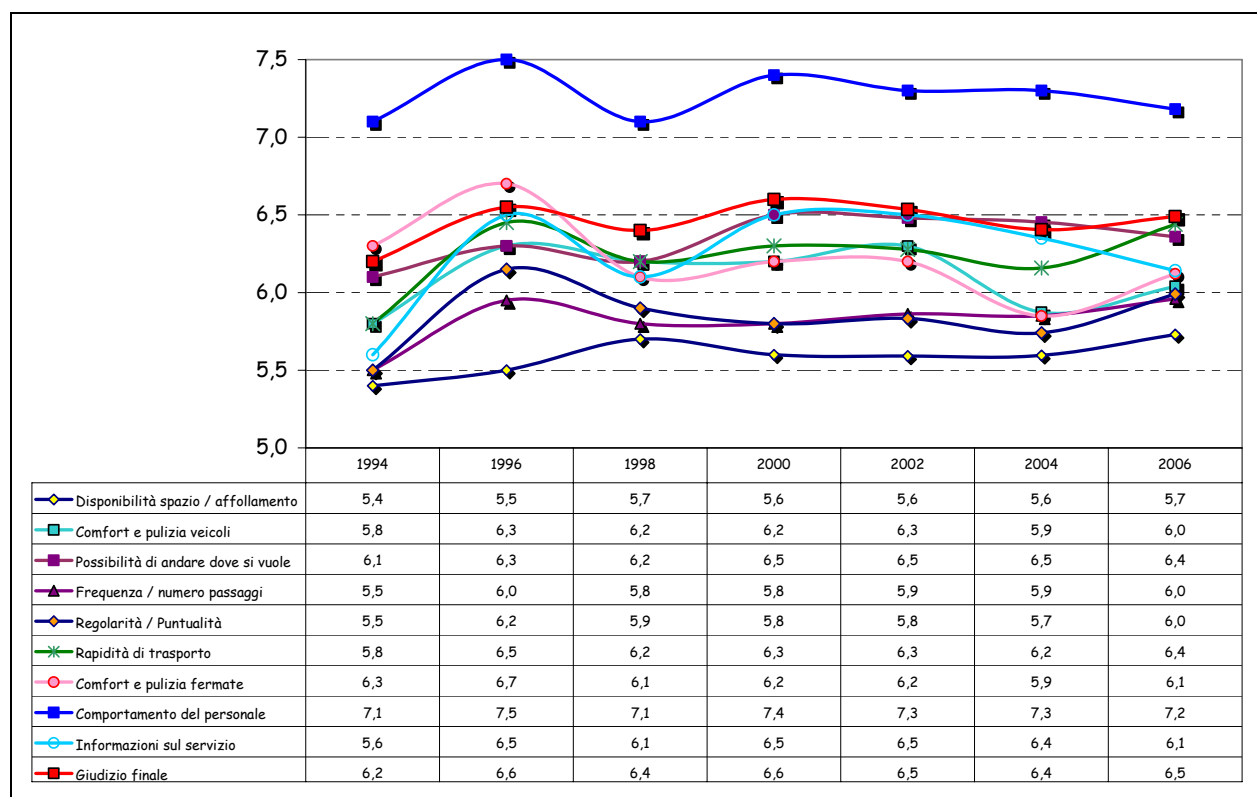


Figura 82 - Voti medi a confronto - GTT urbano di superficie (Intera Provincia)

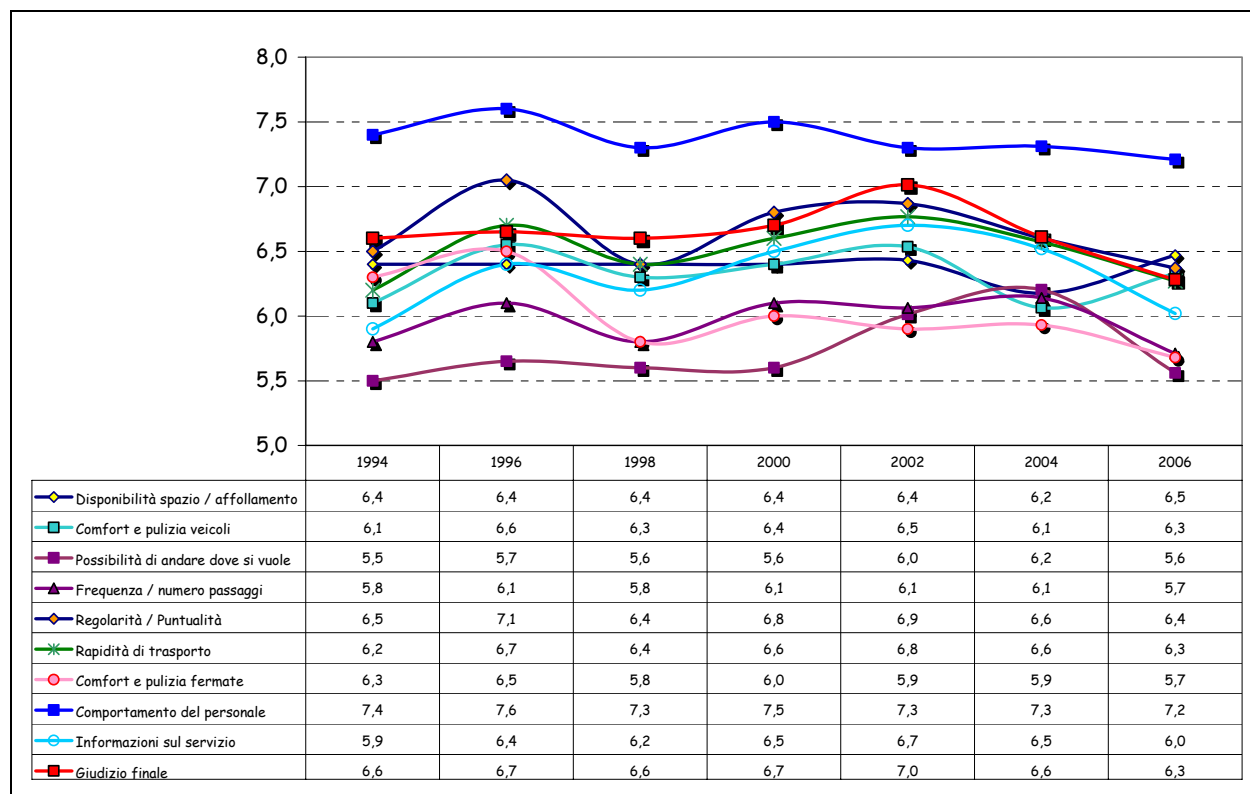


Figura 83 - Voti medi a confronto - GTT extraurbano (Intera Provincia)

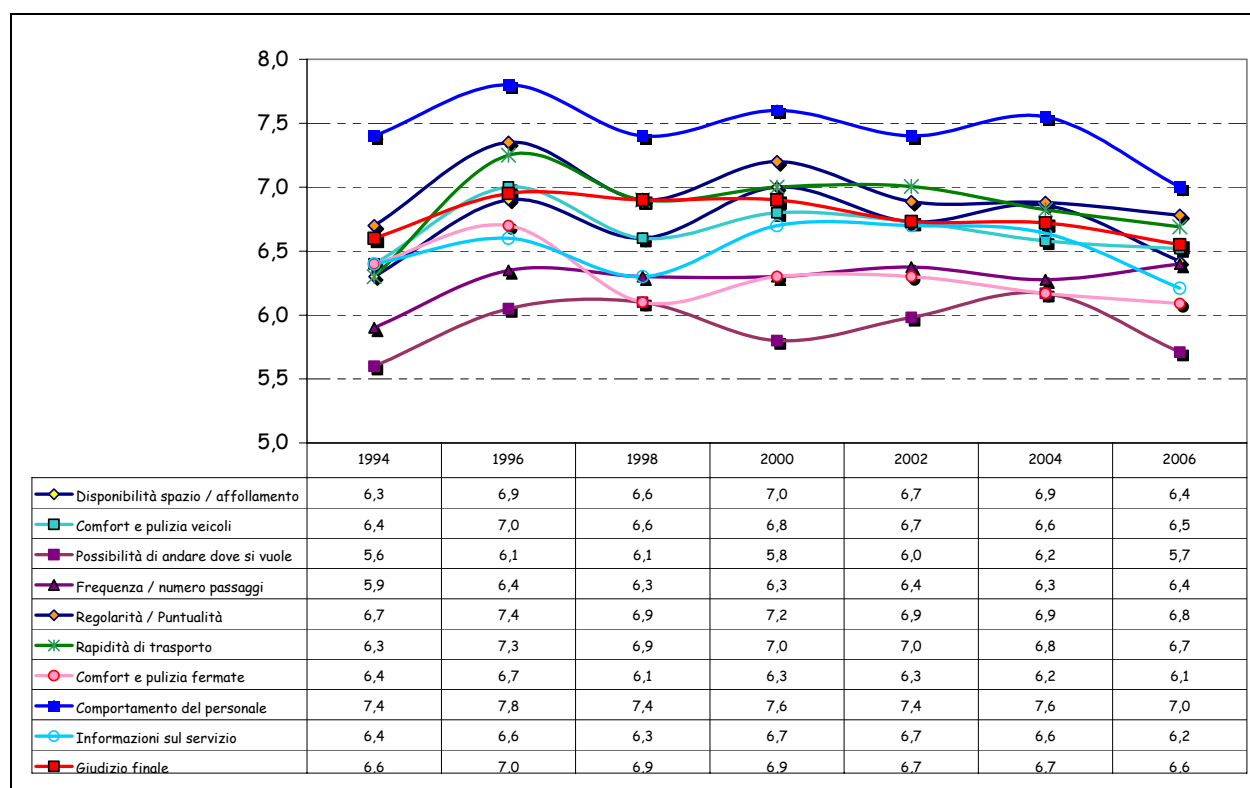


Figura 84 - Voti medi a confronto - Altri vettori extraurbani (Intera Provincia)

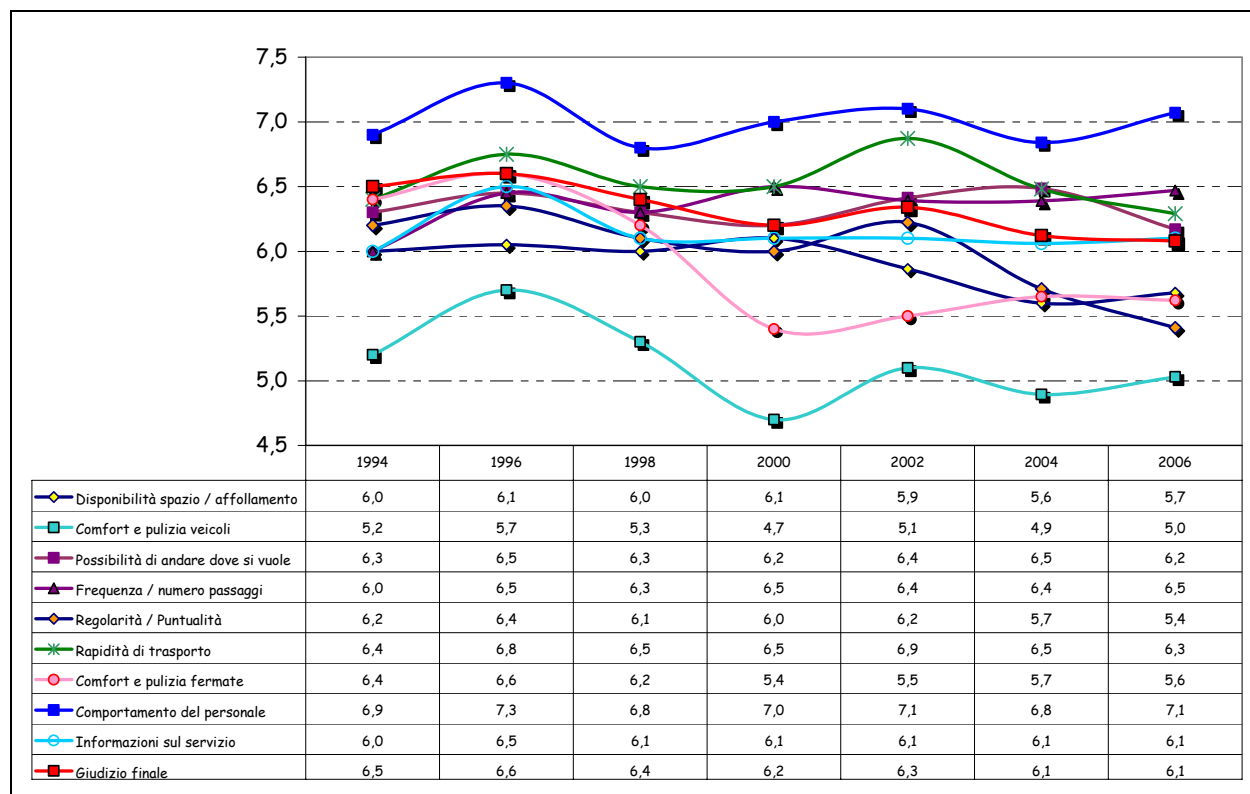


Figura 85 - Voti medi a confronto - Trenitalia (Intera Provincia)

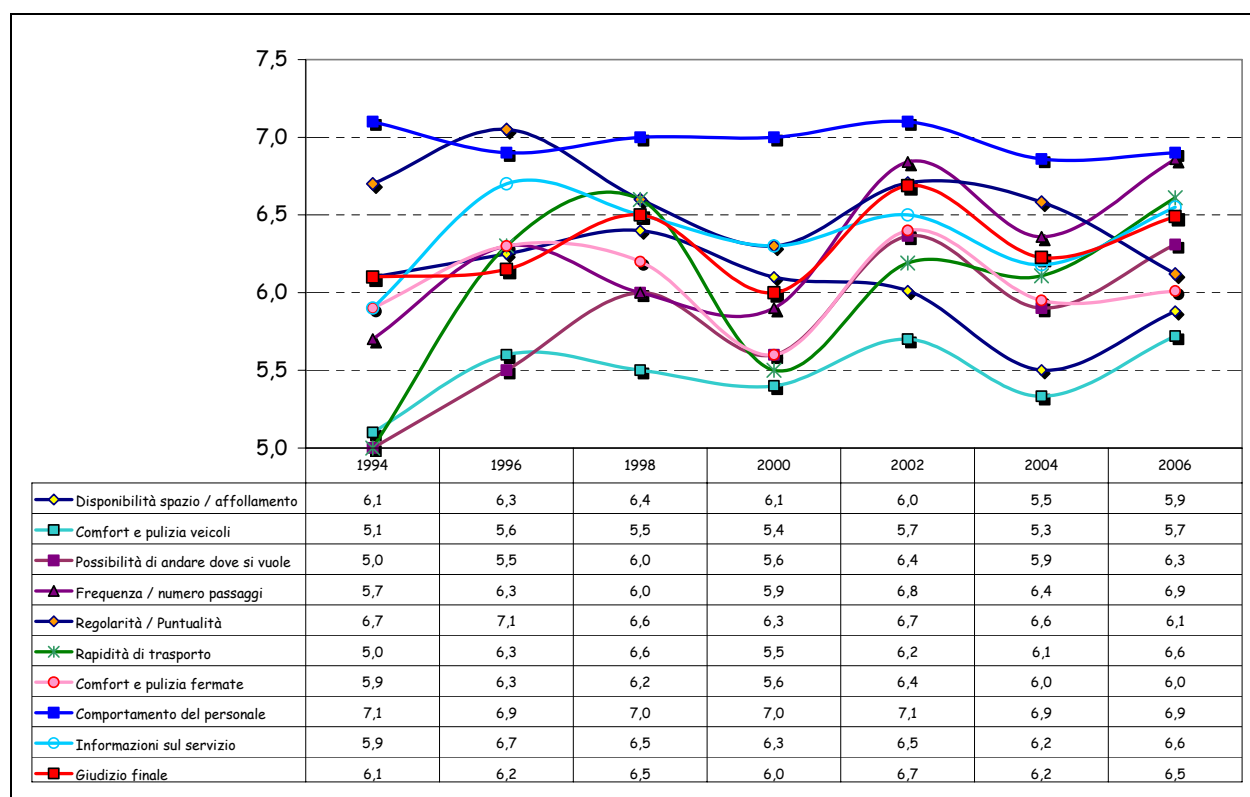


Figura 86 - Voti medi a confronto - GTT ferrovia (Intera Provincia)



4.4.2 Il trasporto privato

Con riferimento ai giudizi espressi dai residenti nell'intera Provincia riguardanti l'auto privata (Figura 87) si rileva che:

- rispetto al 2004 tutti i voti sono diminuiti eccetto la *Manutenzione delle strade* e l'*Efficacia della vigilanza* che registrano un aumento e la *Scorrevolezza delle strade* che rimane stabile;
- rispetto al 2002 sono diminuiti quasi tutti i voti, anche in questo caso fanno eccezione *Manutenzione delle strade* ed *Efficacia della vigilanza*;
- la *Rapidità di spostamento*, in crescita dal 1991 al 2002 registra negli ultimi anni una tendenza decrescente raggiungendo il minimo storico nel 2006.

In particolare si segnala che quattro fattori su dieci considerati registrano voti inferiori al sei (*Scorrevolezza traffico*, *Possibilità e facilità di parcheggio*, *Informazioni sul traffico* ed *Economicità*).

I punti di persistente debolezza dell'auto ovvero i fattori che hanno registrato in tutti gli anni valori inferiori al 6 sono: *Possibilità e facilità di parcheggio*, *Scorrevolezza del traffico* ed *Economicità*. Viceversa, i punti di persistente forza dell'auto ovvero i fattori che hanno sempre registrato voti maggiori o uguali al 6 sono i seguenti: *Possibilità di andare dove si vuole*, *Rapidità di spostamento* e *Sicurezza da incidenti*.

Con riferimento all'Area metropolitana i voti sono tutti mediamente più bassi (Figura 88). In particolare cinque fattori su dieci esaminati registrano voti inferiori al sei (*Scorrevolezza traffico*, *Possibilità e facilità parcheggio*, *Informazioni sul traffico*, *Efficacia vigilanza* ed *Economicità*).

Con riferimento al resto della Provincia (Figura 89) si segnala l'elevata votazione del fattore *Possibilità di andare dove si vuole* e in generale si segnala come i punti di forza dell'auto trovino in questo ambito la loro miglior valutazione. Tuttavia la tendenza decrescente delle votazioni si fa sentire anche nel resto Provincia.

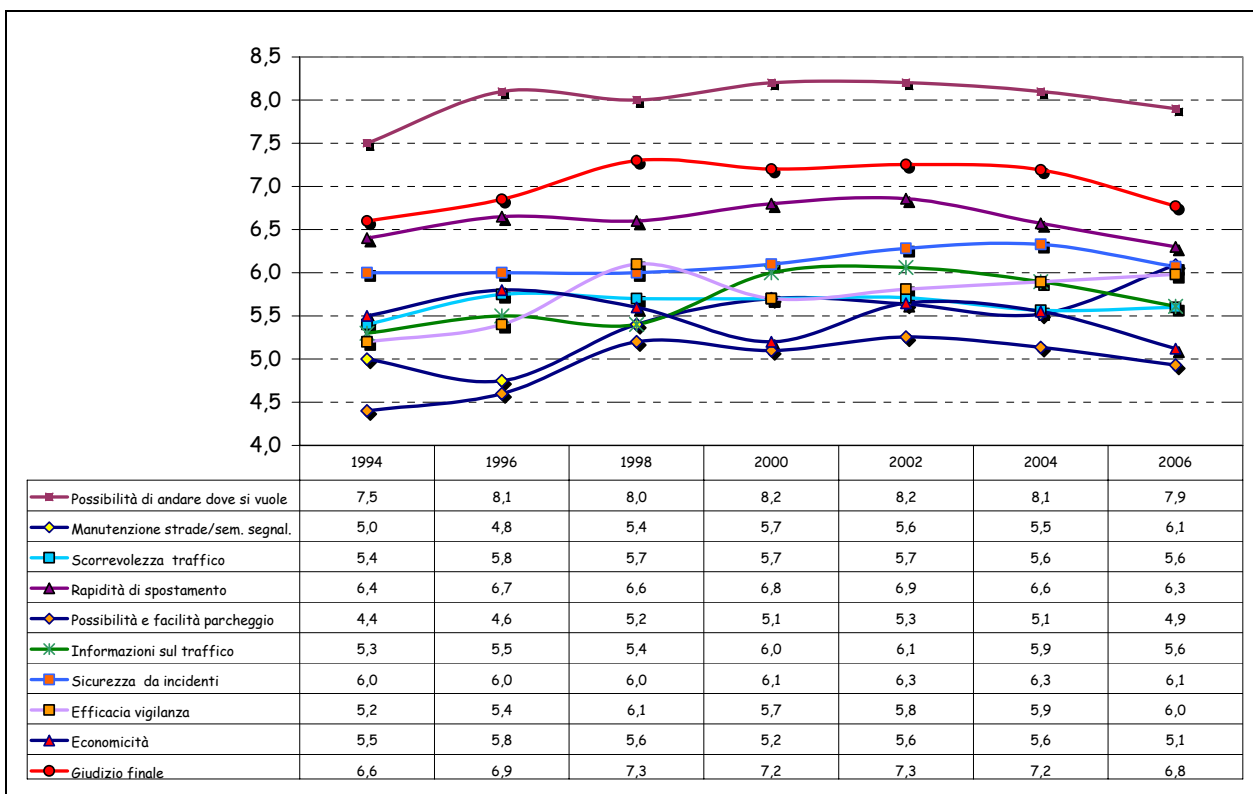


Figura 87 - Voti medi a confronto - Auto privata (Intera Provincia)

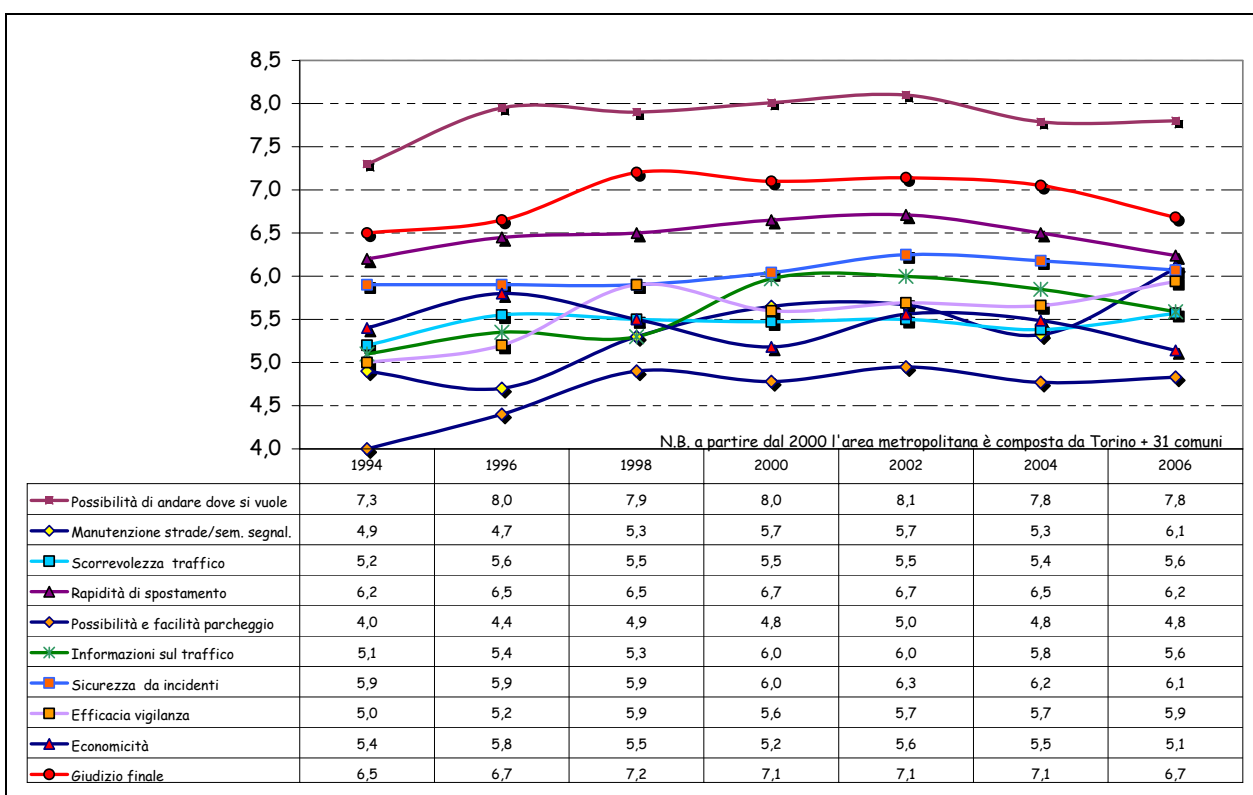


Figura 88 - Voti medi a confronto - Auto privata (Area metropolitana)

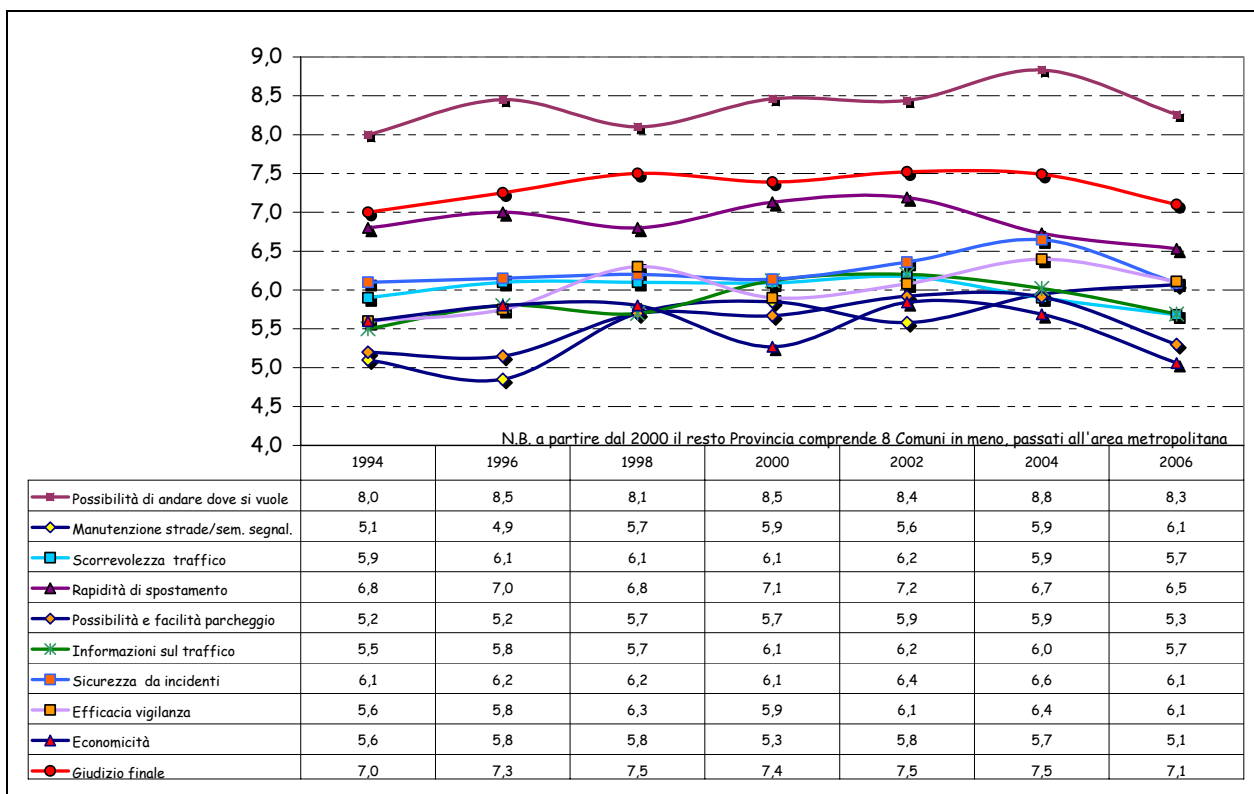


Figura 89 - Voti medi a confronto – Auto privata (Resto Provincia)

4.5 Sintetica evoluzione della soddisfazione comparata tra il servizio urbano di superficie e l'auto

Nella Figura 90 sono stati messi a confronto i giudizi espressi dai residenti dell'area metropolitana su alcuni tra i più significativi fattori della qualità riguardanti il servizio urbano di superficie GTT e l'auto in modo da individuare i punti di forza e di debolezza dei due "competitor" ed il loro andamento nel corso del tempo.

Con riferimento all'*Utilizzabilità*, ossia alla possibilità di raggiungere le località desiderate nei tempi prestabiliti, l'auto permane vincente a fronte di una valutazione del trasporto pubblico stabile, nonostante il *Problema del parcheggio*.

Per quanto riguarda il *Comfort* il "gap" di valutazione a favore dell'auto è sempre consistente sia considerando il comfort del viaggio sui mezzi pubblici sia, in particolare, soffermandosi sull'aspetto specifico dell'affollamento.

Per quanto concerne la *Regolarità* del servizio pubblico urbano, essa continua ad essere un punto di debolezza nonostante il margine con la *Prevedibilità dei tempi di viaggio* dell'auto si assottigii.

Il giudizio sulla *Velocità* del trasporto pubblico supera, per la prima volta, quello dell'auto. Per i residenti nell'area metropolitana l'auto viene percepita come mezzo non tanto più veloce del mezzo pubblico.

La *Sicurezza da incidenti* permane un punto di forza dell'urbano GTT e anche la *Sicurezza da molestie e furti* nei mezzi pubblici, che tradizionalmente rappresenta un punto di debolezza, nel



2006 ha registrato un lieve miglioramento. L'auto al contrario è considerata meno sicura dal punto di vista degli incidenti ma conserva ancora un vantaggio in termini di protezione contro le minacce esterne.

I giudizi sull'*Economicità* del mezzo pubblico, dopo la flessione del 2004, si sono stabilizzati sui valori del passato, rafforzando il vantaggio competitivo del trasporto pubblico nei confronti dell'auto. Quest'ultima ha registrato un'ulteriore flessione del giudizio nel 2006 portandosi ai minimi storici.

Dal punto di vista della *Manutenzione delle infrastrutture*, le fermate GTT sono giudicate meglio rispetto alla condizione delle strade, anche se il gradimento sulla manutenzione delle strade va migliorando.

Infine, con riferimento al *Rispetto dell'ambiente*, si riconosce al trasporto pubblico un giudizio migliore di quello dell'auto, seppure entrambi registrino una lieve flessione.

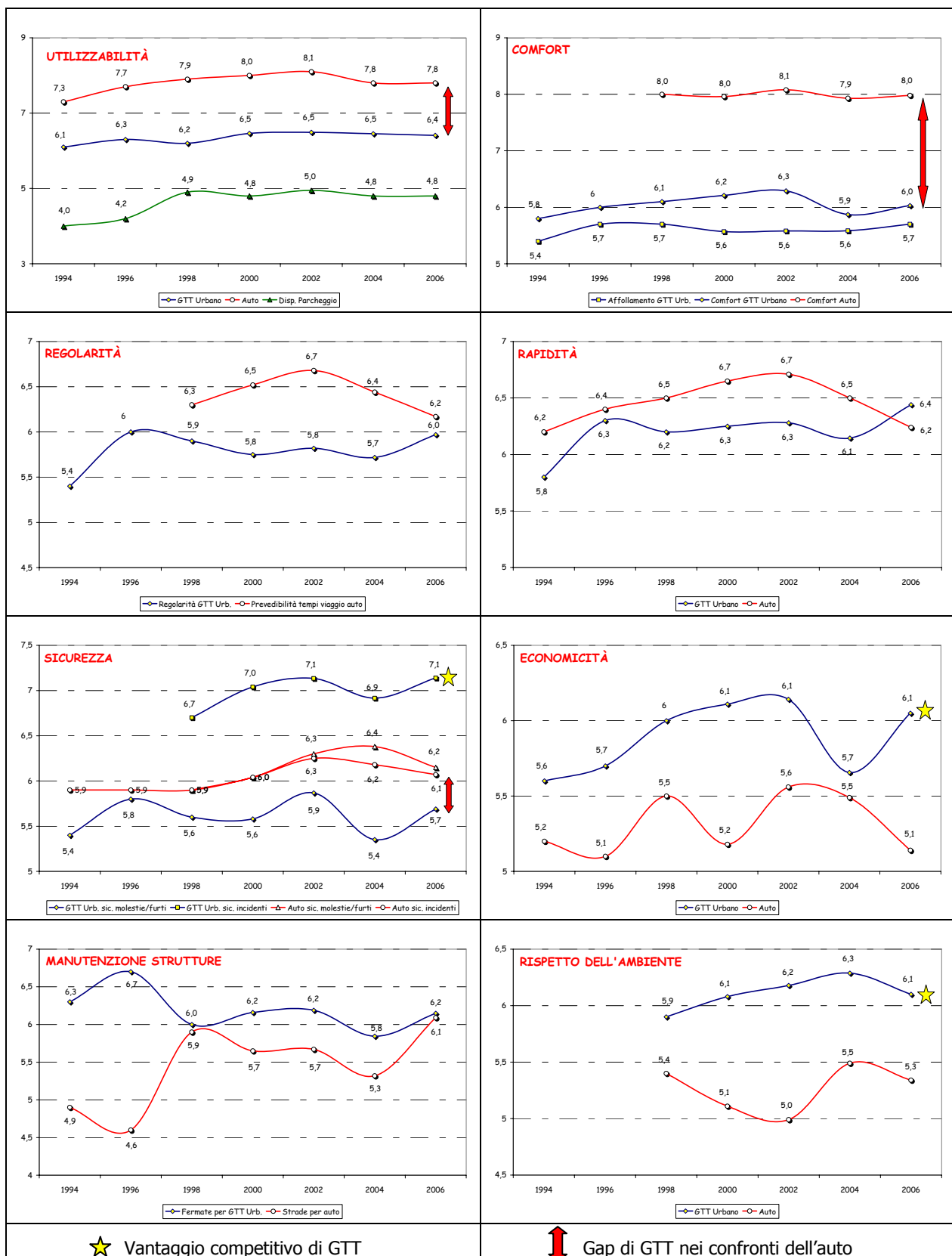


Figura 90 - Soddisfazione comparata servizio GTT e auto (Area metropolitana)

4.6 I motivi della scelta modale

4.6.1 Trasporto pubblico

L'analisi, come negli anni precedenti, si concentra sulle motivazioni di quanti, pur avendo a disposizione un'auto, scelgono di usare il trasporto pubblico.

Dall'analisi dei motivi di scelta modale nell'ambito dell'intera provincia emerge che il 48,3% degli utilizzatori del mezzo pubblico non ha a disposizione un'auto (Figura 91), tra questi, il 59,5% avrebbe preferito comunque utilizzare il trasporto pubblico. Da ciò si deduce che circa l'80% degli utenti sceglie liberamente il trasporto pubblico. Nel 2004 i "liberi utilizzatori" del trasporto pubblico erano il 72%, quindi il dato registra un forte aumento.

Degli utilizzatori del servizio urbano GTT nell'area metropolitana (Figura 94) il 48,7% non ha la disponibilità di un'auto e tra questi coloro che sceglierebbero comunque il mezzo pubblico indipendentemente dalla disponibilità dell'auto sono il 58%; i liberi utilizzatori del trasporto pubblico sono quindi pari al 79,5% e sono aumentati rispetto al 2004 (72,2%).

I principali motivi di utilizzo del servizio urbano permangono la *Difficoltà di trovare Parcheggio*, la *Libertà di spostarsi dove e quando si vuole* e la *Comodità* in tutte le aree territoriali.

Tra gli utilizzatori del servizio extraurbano GTT (Figura 95) il 51,3% non dispone di un'auto e comunque il 44,4% di questi utilizzerebbe il trasporto pubblico anche se avesse la disponibilità di un'auto. Per gli utilizzatori del servizio extraurbano GTT il *Risparmio di denaro* rappresenta il motivo di scelta più frequente, seguito dalla *Difficoltà di parcheggio* unitamente al *Risparmio di tempo*.

Con riferimento al servizio ferroviario GTT (Figura 96) il 42,4% dei clienti non dispone di un'auto e di questi il 91% preferirebbe comunque il mezzo pubblico. Tra i motivi di scelta prevalenti emergono l'*Economicità*, la *Difficoltà* e la *Spesa del parcheggio*.

Gli utilizzatori degli altri vettori extraurbani (Figura 97) che non dispongono dell'auto sono pari al 44,8% ed il 40,4% di essi sceglierebbe comunque il mezzo pubblico. Tra i motivi di scelta si rileva la *Convenienza economica*, la *Difficoltà di trovare parcheggio* e il *Non possesso della patente di guida*.

Il 36,9% degli utilizzatori di Trenitalia (Figura 98) non dispone di un'auto ma il 69,3% utilizzerebbe ugualmente il trasporto pubblico anche se avesse la disponibilità di un'auto. La *Convenienza economica*, la *Comodità* e i *Problemi di parcheggio* sono i principali motivi di scelta del servizio ferroviario Trenitalia.

Per quanto riguarda la Metropolitana automatica di Torino (Figura 99), ben il 67% degli utilizzatori avrebbe potuto scegliere l'auto e la quasi totalità (92%) del 33% che non l'avevano a disposizione la avrebbe utilizzata comunque. I motivi di scelta che spiccano in controtendenza rispetto agli altri mezzi pubblici sono: il *Risparmio di tempo*, con una frequenza del 13% e la *Libertà di spostarsi dove e quando si vuole* con il 19%.

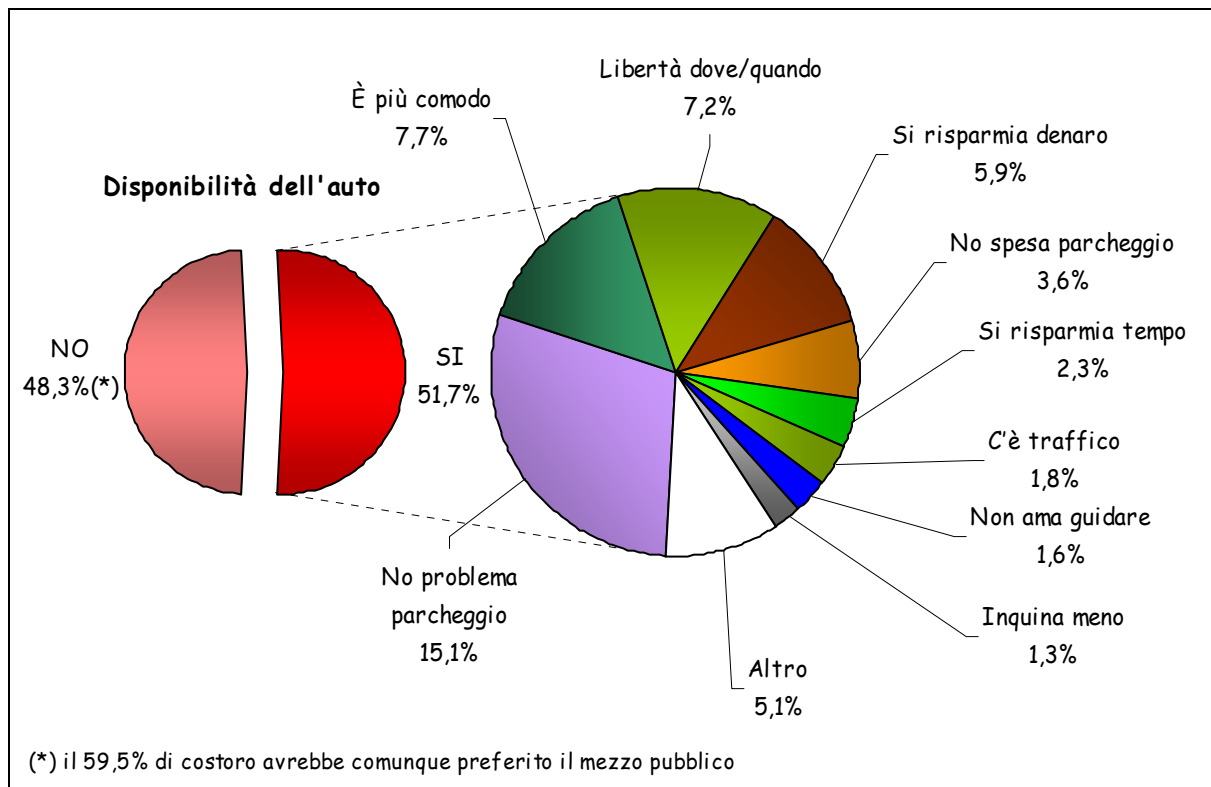


Figura 91 - Motivi di scelta del mezzo pubblico (Intera Provincia)

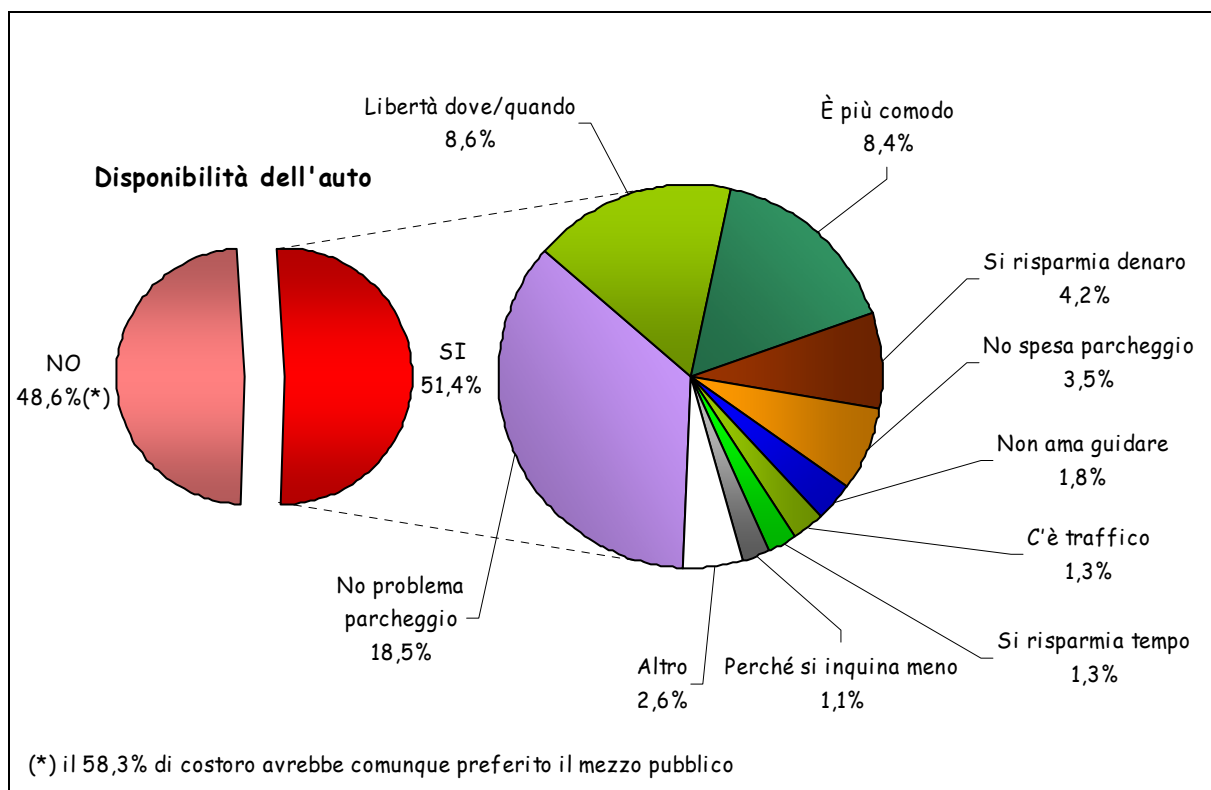


Figura 92 - Motivi di scelta del mezzo pubblico - GTT urbano (Comune di Torino)

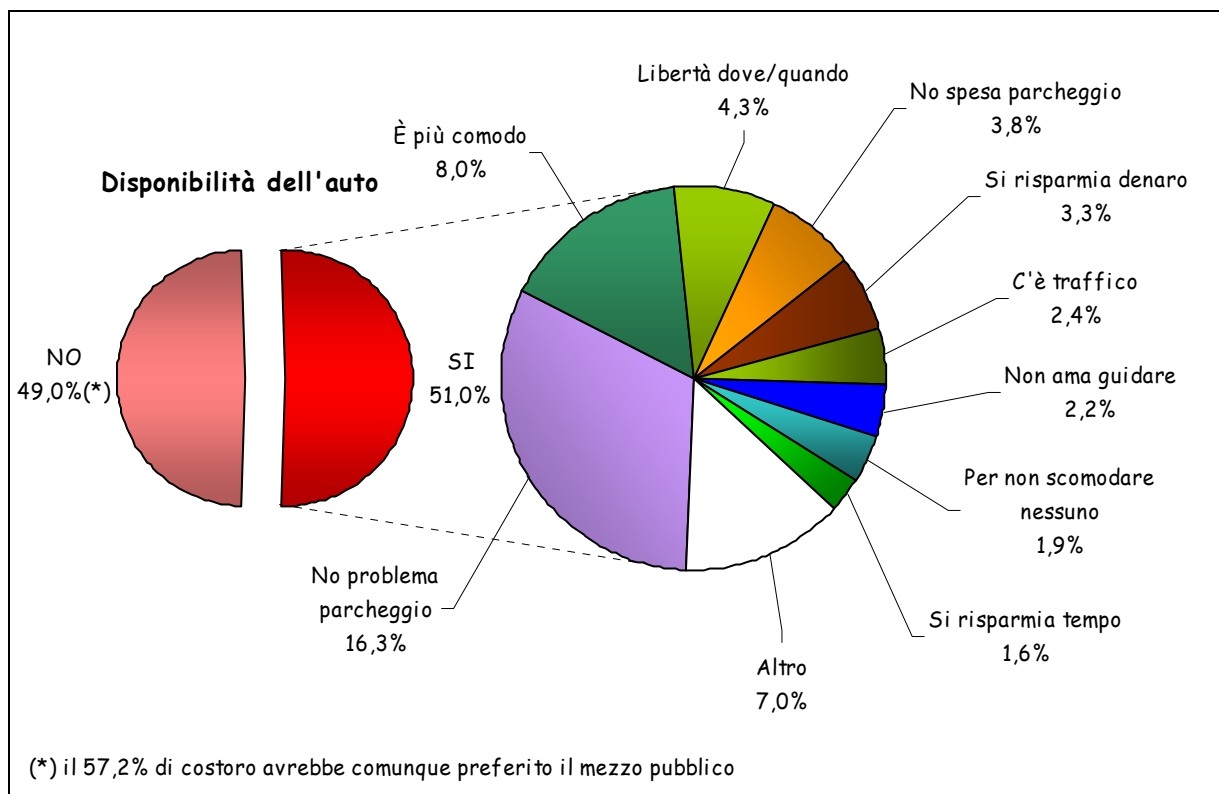


Figura 93 - Motivi di scelta del mezzo pubblico - GTT urbano (Cintura)

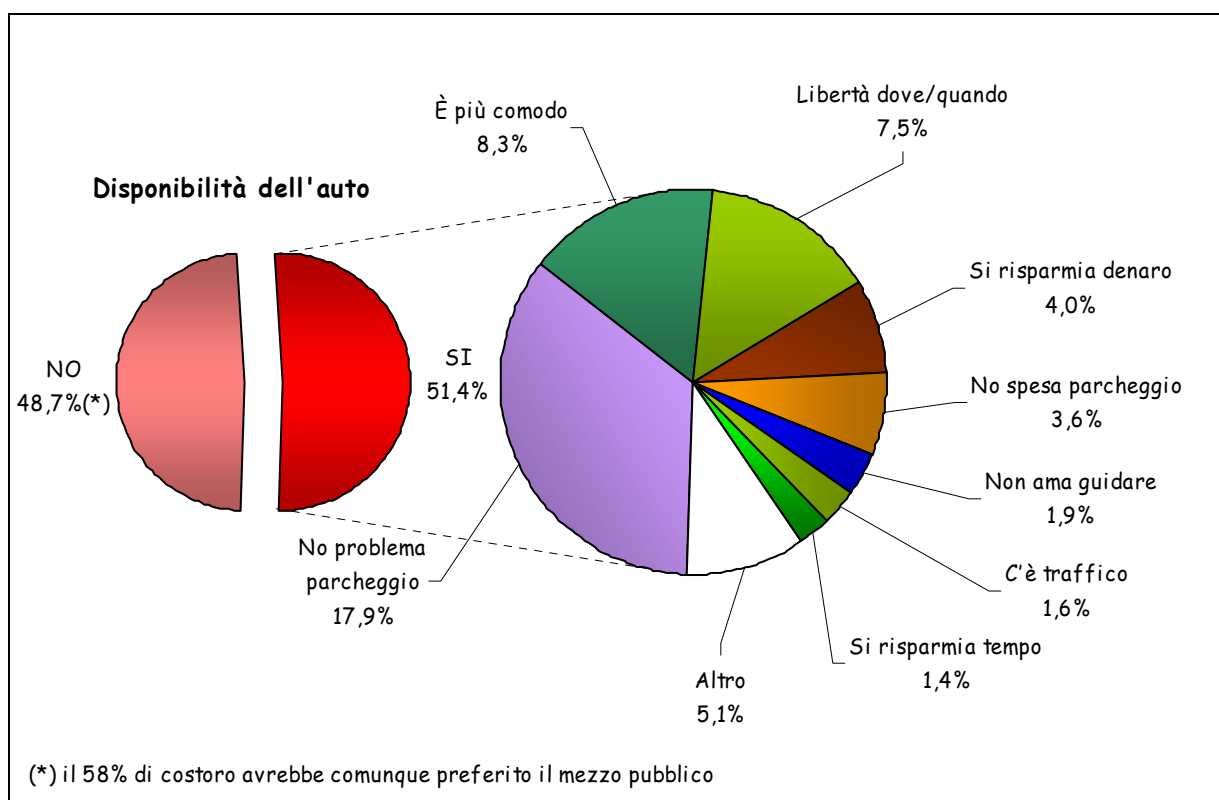


Figura 94 - Motivi di scelta del mezzo pubblico - GTT urbano (Area metropolitana)

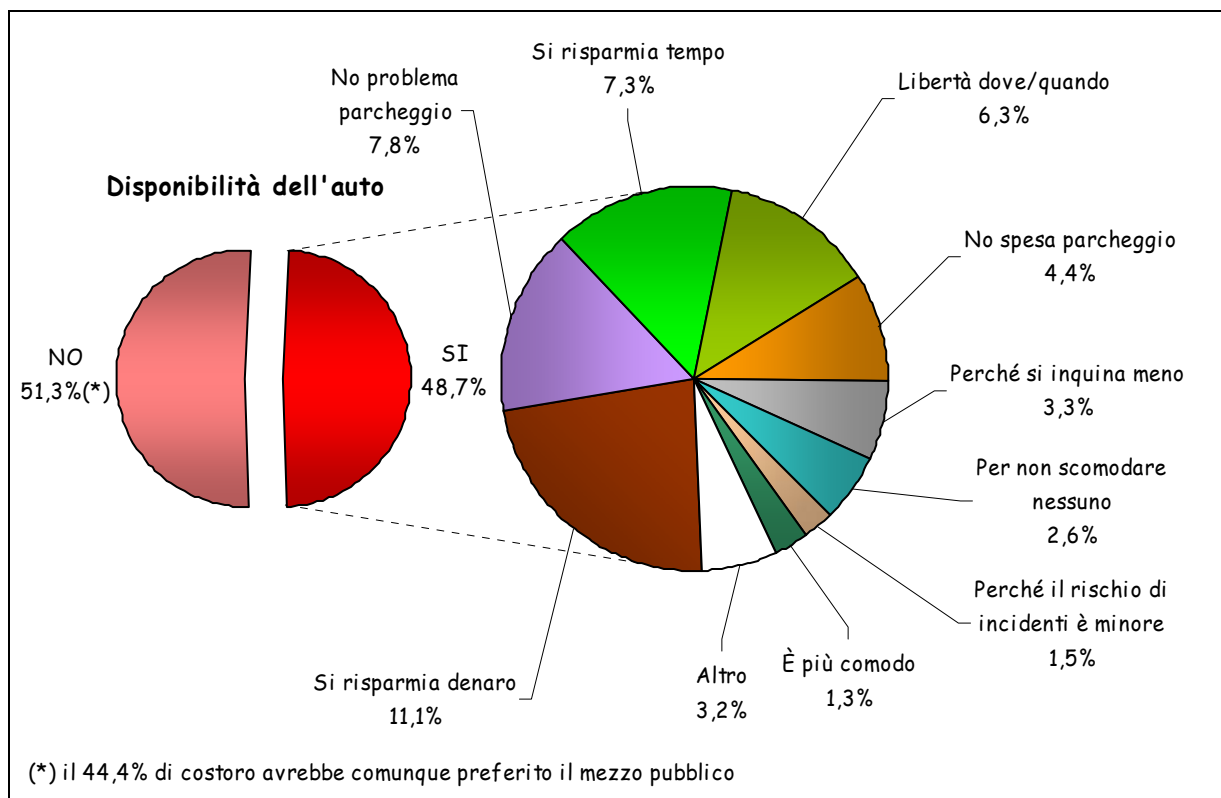


Figura 95 - Motivi di scelta del mezzo pubblico - GTT extraurbano (Intera Provincia)

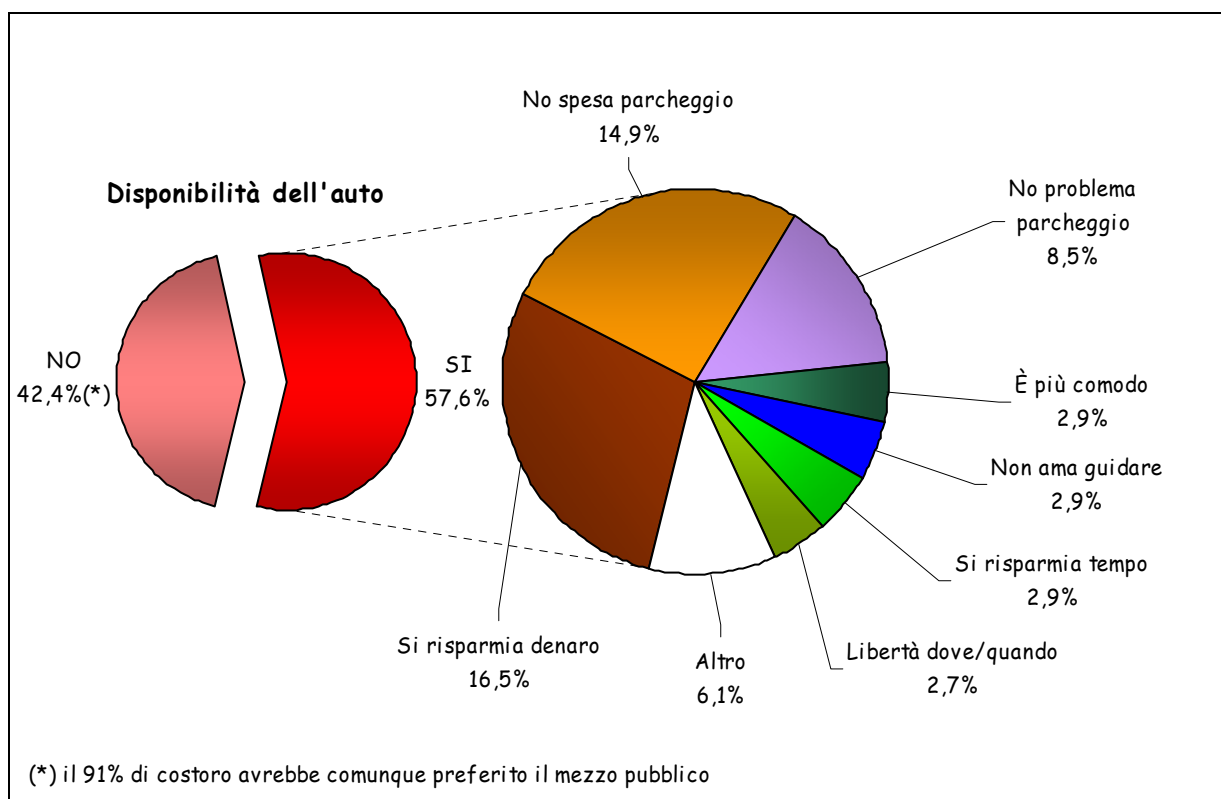


Figura 96 - Motivi di scelta del mezzo pubblico - GTT ferrovia (Intera Provincia)

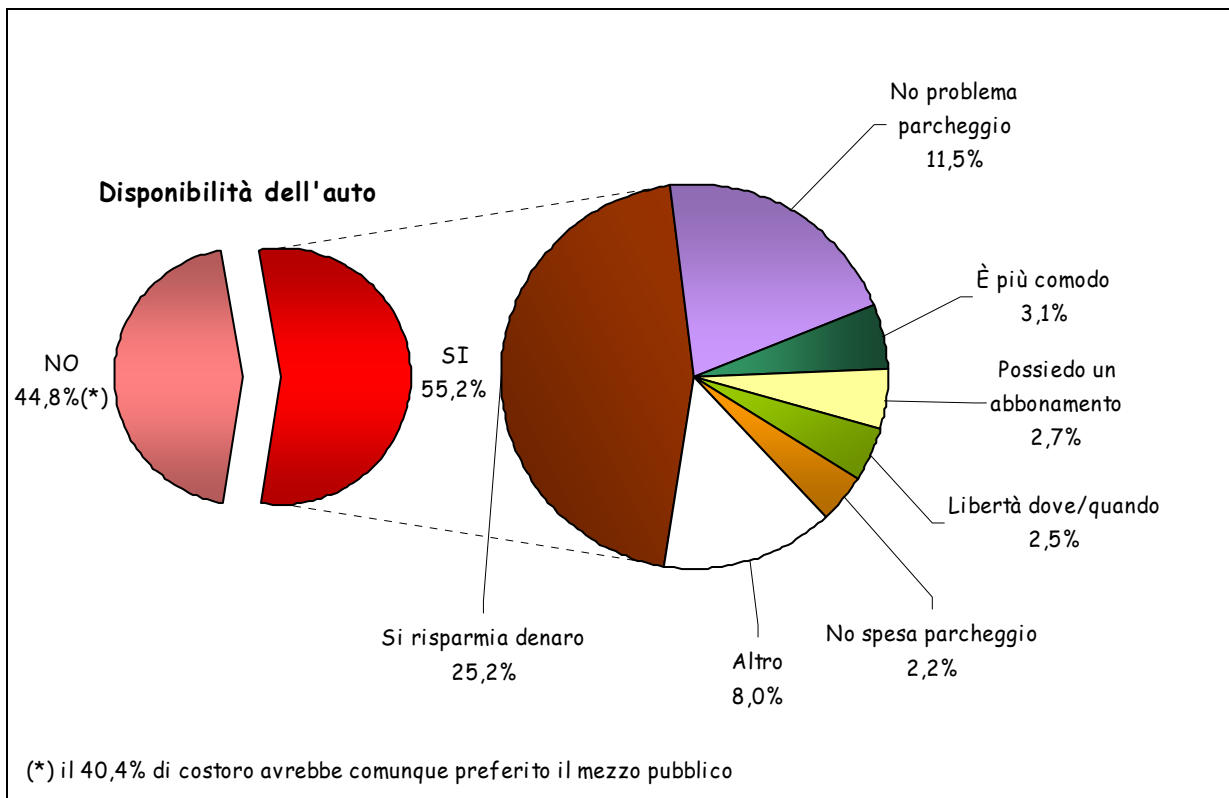


Figura 97 - Motivi di scelta del mezzo pubblico – Bus extraurbano A.V. (Intera Provincia)

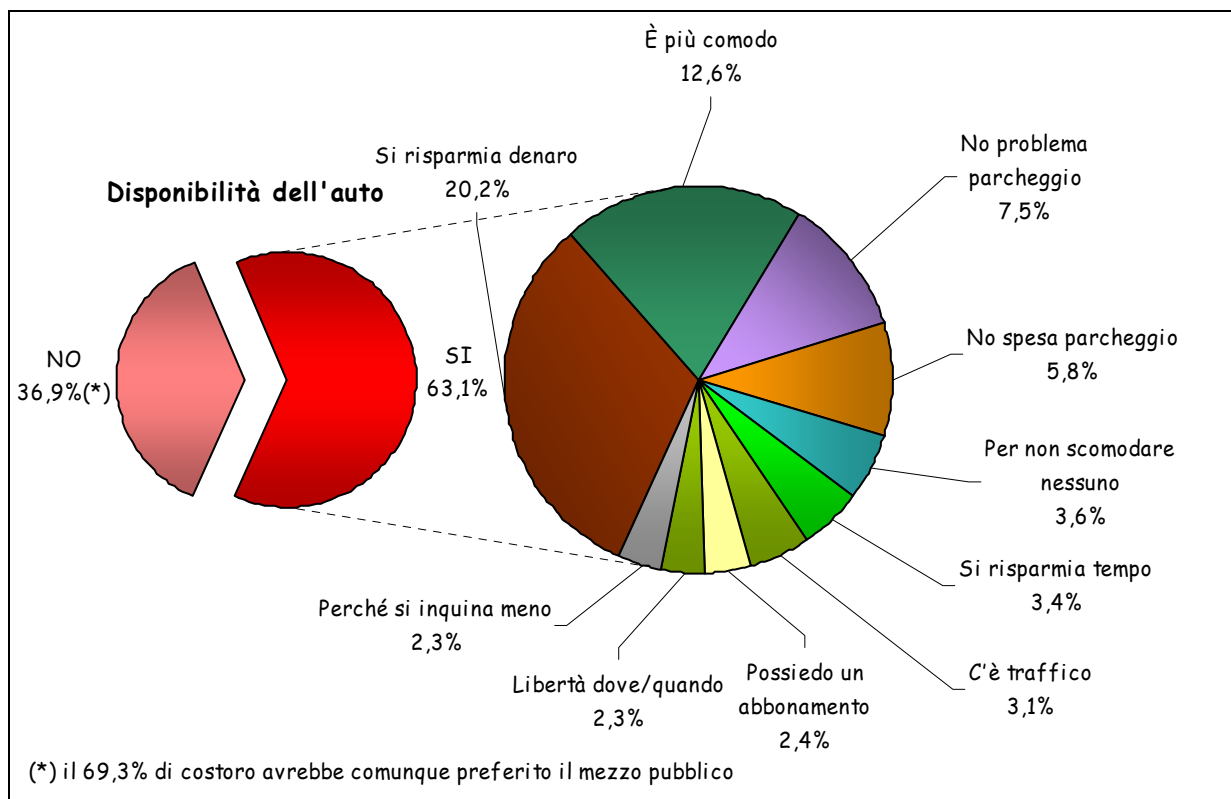


Figura 98 - Motivi di scelta del mezzo pubblico – Trenitalia (Intera Provincia)

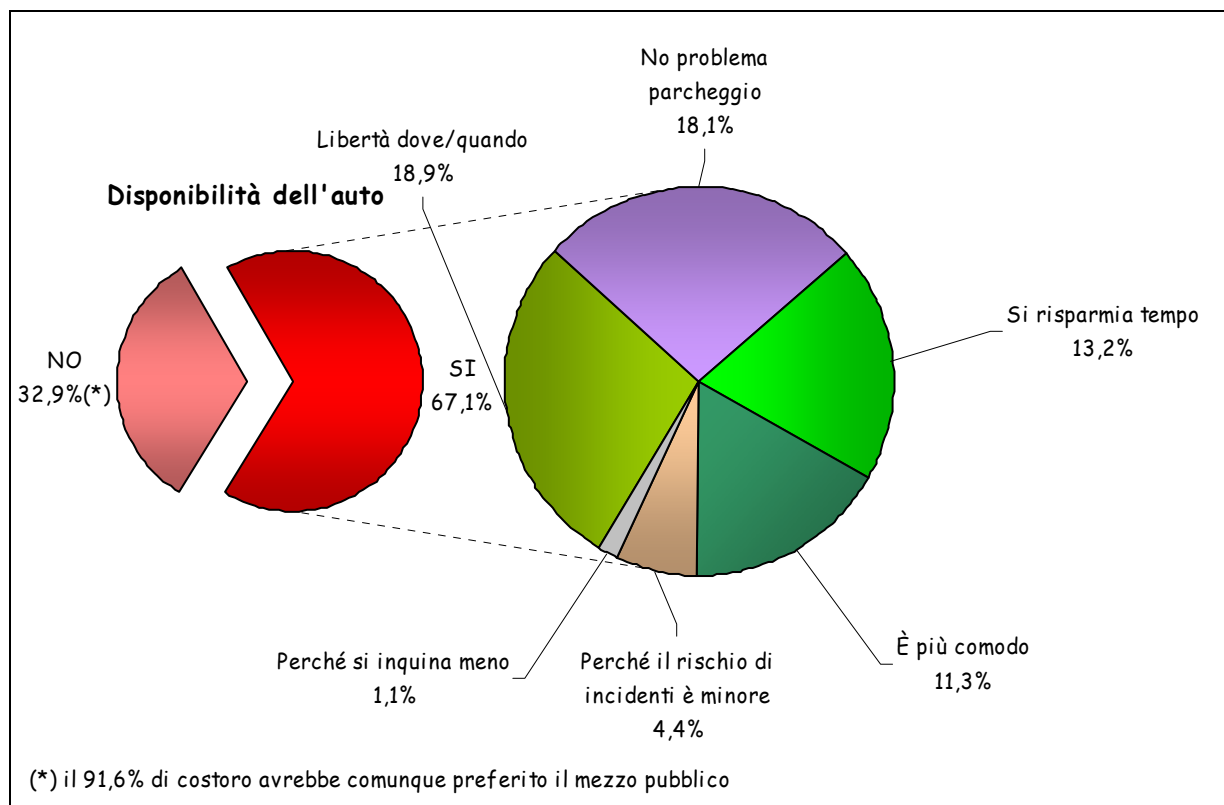


Figura 99 - Motivi di scelta del mezzo pubblico – Metropolitana (Intera Provincia)

4.6.2 Auto

Con riferimento ai motivi di scelta dell'auto si osservano delle particolarità proprie di ogni area geografica (Figura 100).

Nell'intera Provincia le due motivazioni prevalenti dell'uso dell'auto sono la mancanza di servizio pubblico (24%) e il minor tempo di spostamento (23%). In Torino, però, il motivo prevalente di scelta dell'auto è il minor tempo di spostamento (27,7%) mentre la mancanza di servizio si registra solo nel 10,7% dei casi. In cintura il tempo di spostamento prevale con un 25,4% sulla mancanza di servizio (21,7%) mentre nel resto Provincia si riscontra la maggiore frequenza dei casi in cui non vi è servizio (39%).

Gli altri motivi di scelta che spingono all'uso dell'auto per area geografica sono:

- per i residenti in Torino: l'inadeguatezza del servizio pubblico (10,3%), la Possibilità di spostarsi senza problemi di orario (10,2%), trasportando altre cose o persone (9,9%), con maggiore libertà (8,5%), con maggior comfort e privacy (8,0%);
- per i residenti in cintura: l'inadeguatezza del servizio pubblico (12,7%), le motivazioni legate alla privacy e al comfort (9,4%), quelle legate ai problemi di orario (9,1%) seguite dalla libertà e dalla possibilità di trasportare altre cose o persone (5,9%);
- nel resto della Provincia: l'inadeguatezza del servizio pubblico (13,2%) e l'assenza di problemi di orario (8,3%).

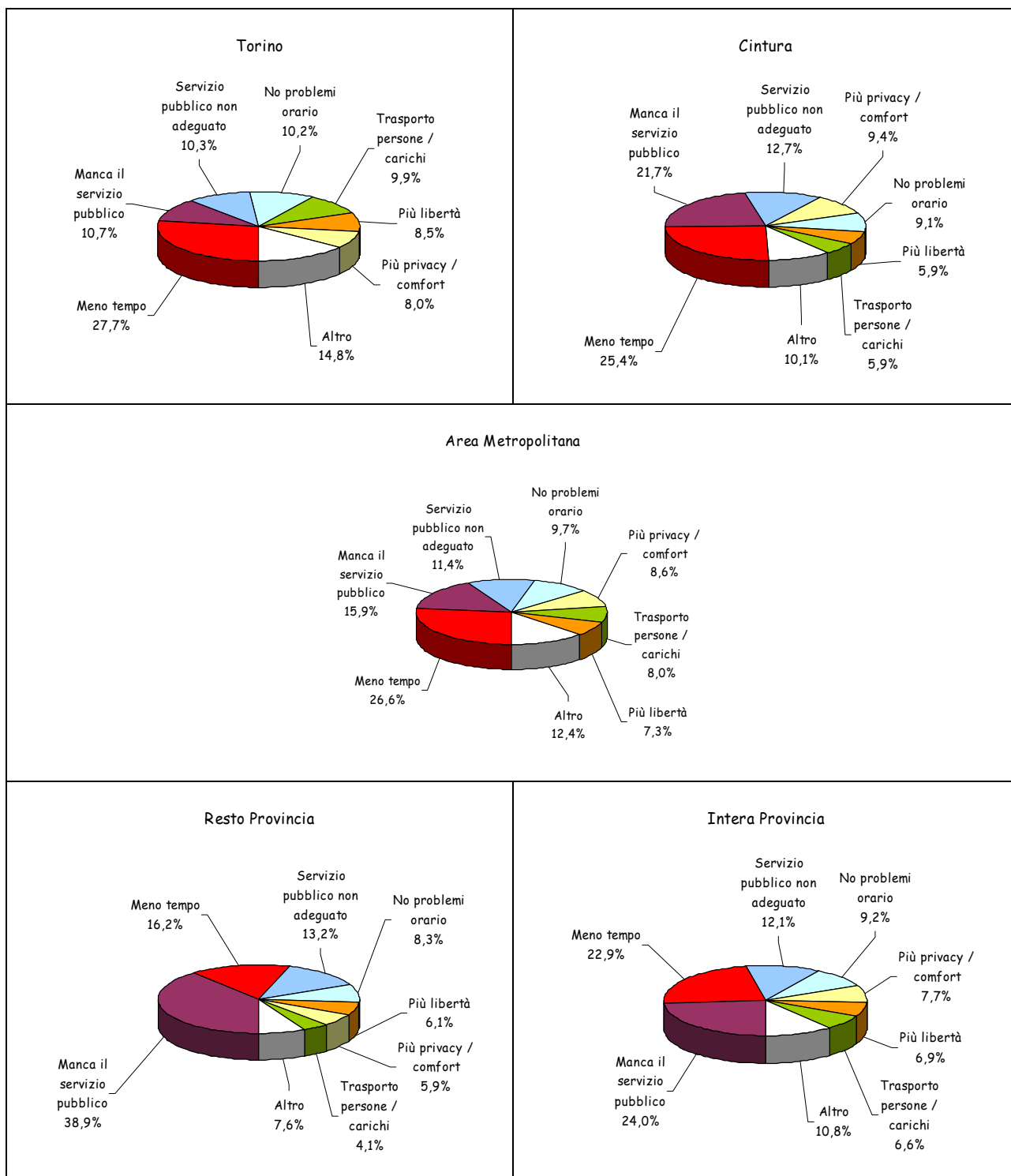


Figura 100 - Motivi di scelta dell'auto

4.7 Dati sulla frequenza di utilizzo dei mezzi pubblici

Sono state poste agli intervistati che hanno effettuato spostamenti delle domande relative alla frequenza di utilizzo dei mezzi pubblici.

La frequenza di utilizzo è stata classificata nel modo seguente:



- Sistemático: utilizzo del servizio 5 o più giorni alla settimana;
- Abituale: utilizzo del servizio da 2 a 4 giorni alla settimana;
- Occasionale: utilizzo del servizio almeno una volta alla settimana;
- Non lo usa mai o solo in via eccezionale.

Agli intervistati residenti in Torino e in cintura (e a quelli residenti nel resto della Provincia che hanno effettuato uno spostamento con origine o destinazione in Torino) è stato chiesto di indicare la frequenza di utilizzo del servizio urbano o suburbano di GTT (Figura 101). È emerso che quasi il 40% utilizza il servizio e quasi il 30% lo utilizza in modo sistematico o abituale.

Agli intervistati residenti fuori Torino (e ai residenti in Torino che hanno effettuato degli spostamenti con origine/destinazione fuori Torino) è stata rivolta la stessa domanda con riguardo al servizio extraurbano sia GTT che di altri vettori e al servizio ferroviario GTT e di Trenitalia. Si rileva che circa il 6% dichiara di utilizzare con una certa regolarità il trasporto pubblico extraurbano e circa il 5% la ferrovia.

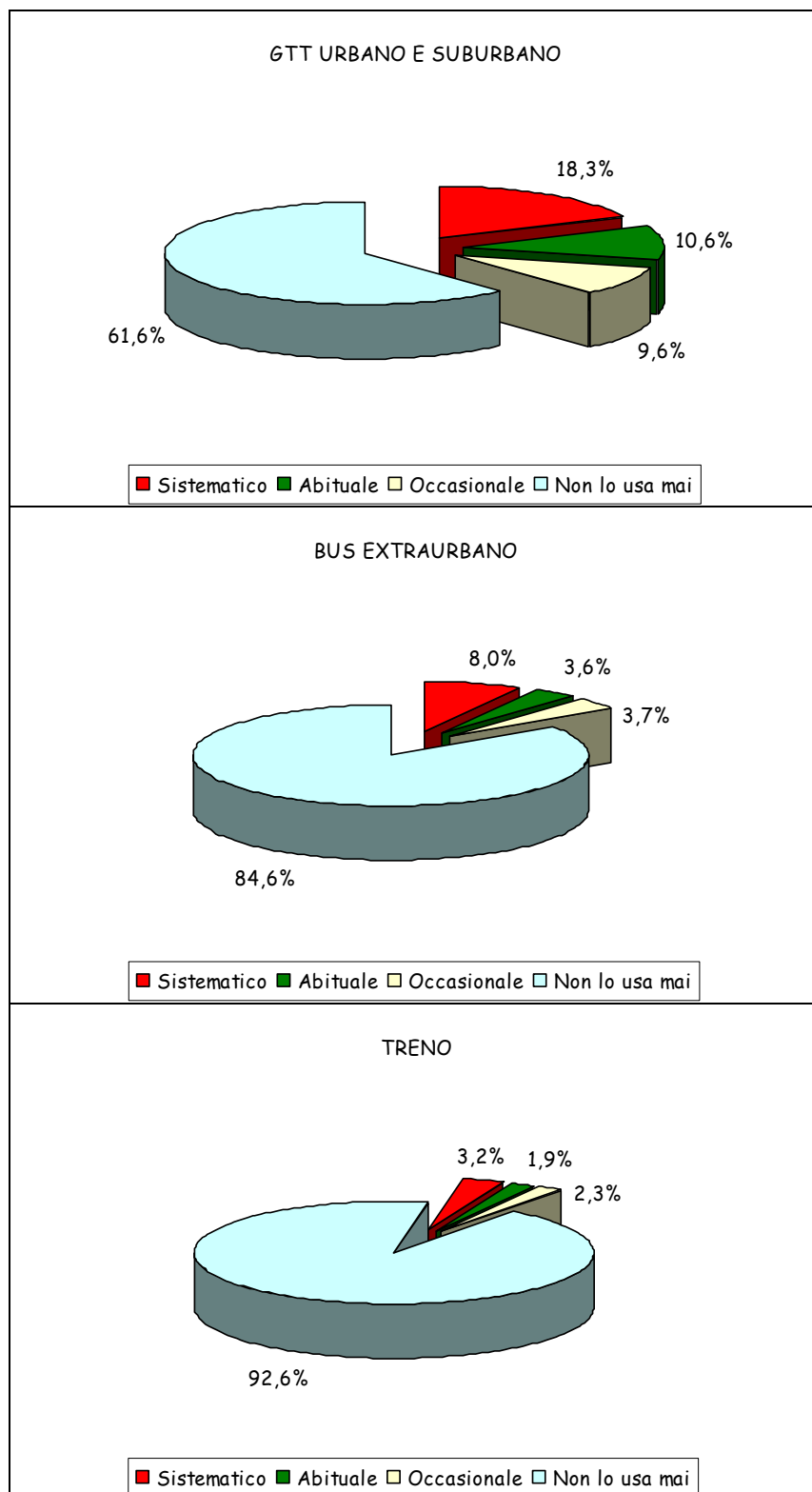


Figura 101 - Frequenza di utilizzo dei mezzi

5 Appendice

5.1 Confronto con i rapporti congiunturali ISFORT

L'ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti) ha avviato, a partire dall'anno 2000, indagini campionarie a livello nazionale sulla mobilità delle persone. Le risultanze delle indagini vengono diffuse a mezzo di "Rapporti congiunturali sulla mobilità" pubblicati periodicamente sul sito Internet www.isfort.it. L'universo di riferimento è costituito dalla popolazione compresa tra i 14 e gli 80 anni.

Le indagini dell'ISFORT rendono disponibili indicatori analoghi a quelli della presente indagine. Tra essi rientrano la quota di popolazione mobile, gli scopi degli spostamenti, la quota di mercato dei mezzi pubblici e privati e la mobilità individuale giornaliera. L'istituto elabora i dati aggregandoli anche per tipologia di contesto urbano (grandi, medie, piccole città, cinture metropolitane). In particolare l'aggregazione denominata "Grandi città" comprende tutti i centri con più di 250.000 abitanti ed è quella che più si avvicina alle caratteristiche dimensionali del capoluogo piemontese. Prendendo a riferimento l'aggregazione "Grandi città" è possibile effettuare un confronto dell'andamento degli indicatori con quanto rilevato a Torino dalle indagini IMQ.

5.1.1 La mobilità individuale

La mobilità individuale nell'area di Torino, confrontata con quella nazionale rilevata dall'ISFORT, è risultata più bassa nel 2000 e nel 2002 (pur rispecchiandone le tendenze), circa uguale nel 2004 e leggermente superiore nel 2006.

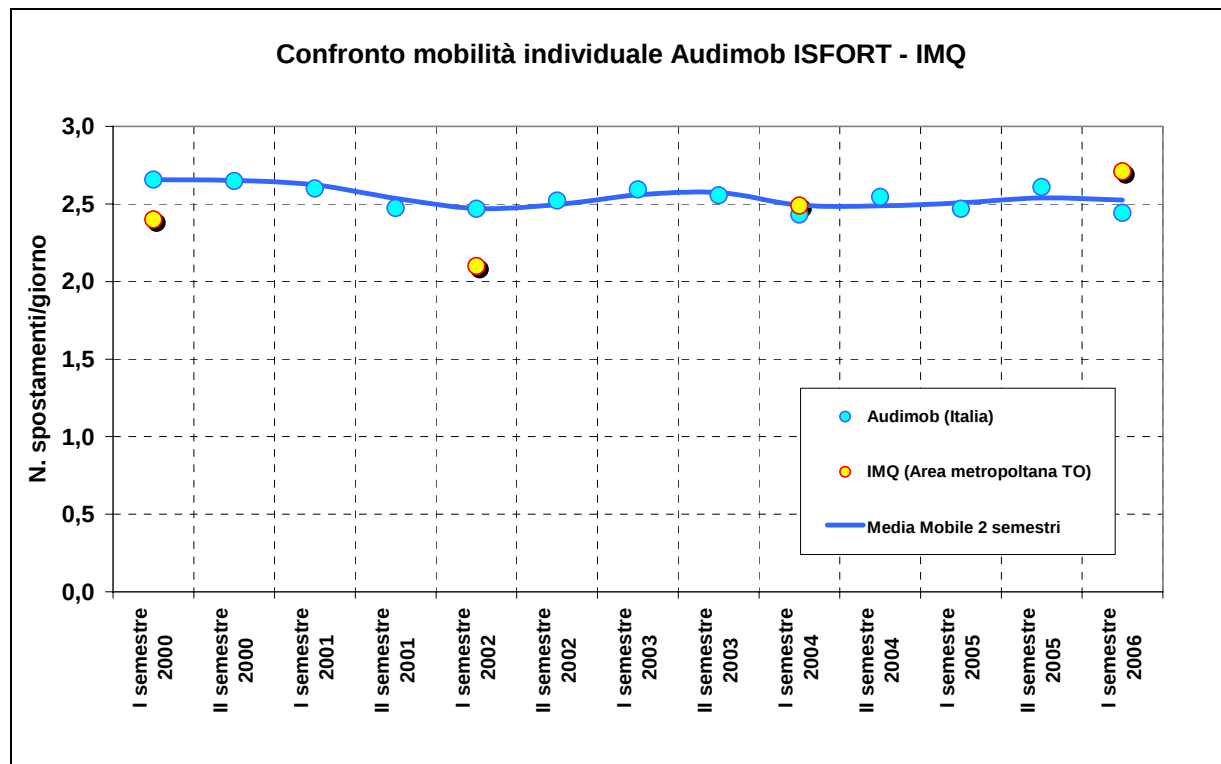
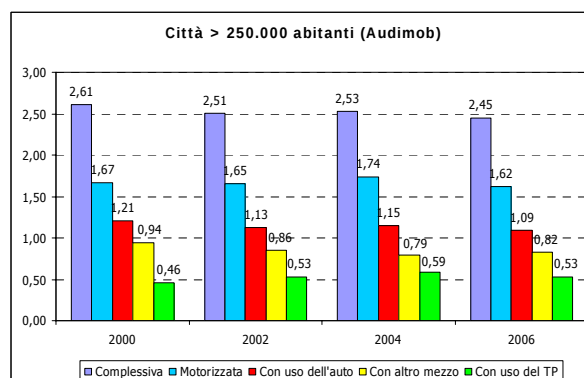
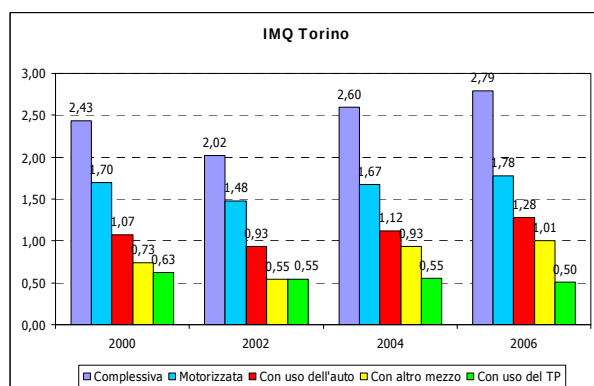


Figura 102 - Confronto mobilità individuale Audimob ISFORT – IMQ

L'aggregazione spaziale dei dati ISFORT consente di confrontare la mobilità individuale della città di Torino con ambiti territoriali particolari come le grandi città (quelle con popolazione superiore a 250 mila abitanti) oppure il Nord-Ovest. La Figura 103 mostra l'andamento nel tempo della mobilità individuale prendendo quattro serie di dati da due fonti diverse: le indagini IMQ per Torino e l'Audimob ISFORT per le grandi città, il Nord-Ovest e l'Italia.



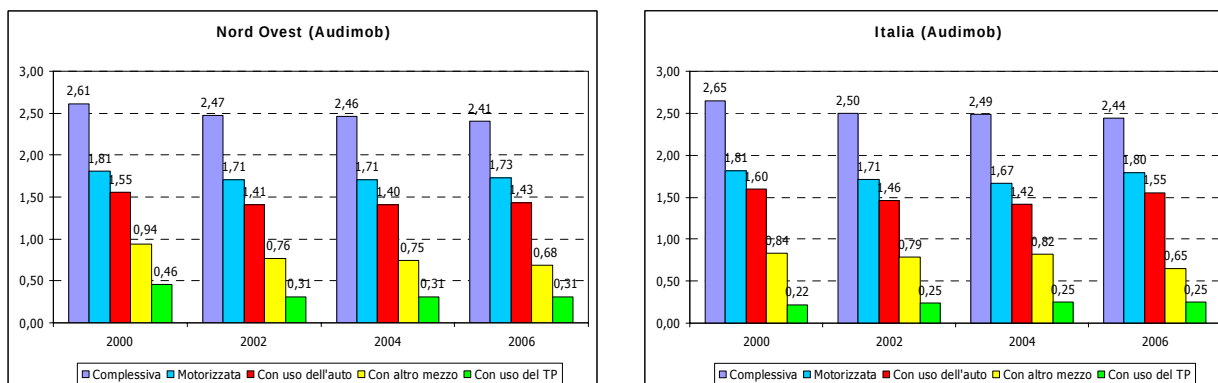


Figura 103 - Confronto mobilità individuale ISFORT IMQ per ambiti territoriali

Le tendenze che si rilevano dalla lettura dei dati sono le seguenti:

- La mobilità individuale a Torino (fonte IMQ) presenta una flessione tra il 2000 (2,43 spostamenti/giorno/abitante) e il 2002 (2,02) poi un aumento nel 2004 (2,60) e nel 2006 (2,79). Nelle grandi città (fonte ISFORT) la tendenza è verso una leggera diminuzione nell'arco dei quattro periodi considerati (da 2,61 a 2,45). Analoga diminuzione, ma più accentuata si ha nel Nord Ovest (da 2,61 a 2,41) e a livello nazionale (da 2,65 a 2,44).
- La mobilità individuale motorizzata (fonte IMQ) presenta a Torino un andamento analogo a quello della mobilità individuale complessiva, con un minimo nel 2002 e una ripresa negli anni successivi. Nel Nord Ovest e in tutta Italia (fonte ISFORT) l'andamento è analogo, mentre nelle grandi città si ha un picco nel 2004 (1,74) e una diminuzione nel 2006 (1,62).
- La mobilità individuale con mezzi pubblici a Torino (fonte IMQ) si attestava nel 2000 su valori più alti di quelli delle grandi città (0,63 contro 0,46) per poi scendere nel 2006 (0,50). Nelle grandi città (fonte ISFORT) essa presenta un andamento crescente dal 2000 (0,46) al 2004 (0,59) per poi attestarsi intorno a 0,53 spostamenti/giorno nel 2006.

5.1.2 Gli scopi degli spostamenti

Per quanto riguarda gli scopi, sono stati messi a confronto i dati dell'indagine IMQ2006 per la città di Torino e quelli del rapporto ISFORT di fine anno 2006 per le grandi città e per l'intero territorio nazionale. Dall'analisi dei dati (Figura 104) si può osservare che a Torino è maggiore la quota di spostamenti per scopi diversi da lavoro e studio (65,6%) sia rispetto alle grandi città (59,6%) che rispetto all'intera nazione (60,5%).

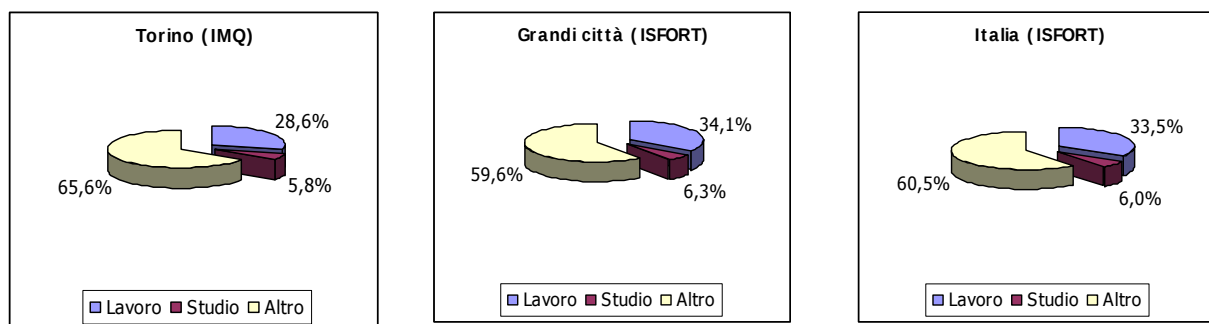


Figura 104 - Confronto scopi degli spostamenti ISFORT – IMQ per ambiti territoriali

Indice delle figure

Figura 1 - L'Area metropolitana	5
Figura 2 - Popolazione nell'area metropolitana - residenti maggiori di 10 anni	7
Figura 3 - Popolazione che si sposta ripartita per attività (Area metropolitana)	10
Figura 4 - Percentuale di popolazione che non si sposta (Area metropolitana)	10
Figura 5 - Popolazione che non si sposta ripartita per fasce di età (Area metropolitana).....	11
Figura 6 - Tasso di motorizzazione (Area metropolitana)	12
Figura 7 - Tasso di motorizzazione (Comune di Torino)	12
Figura 8 - Numero di auto per nucleo familiare (Area metropolitana)	13
Figura 9 - Mobilità complessiva (Area metropolitana)	14
Figura 10 - Mobilità individuale (Area metropolitana)	15
Figura 11 - Mobilità individuale motorizzata per attività (Area metropolitana)	15
Figura 12 - Mobilità individuale della popolazione mobile (Area metropolitana)	16
Figura 13 - Gli scopi della mobilità (Area metropolitana)	17
Figura 14 - Spostamenti motorizzati per scopo nel periodo di punta (Area metropolitana 2006)	18
Figura 15 - Spostamenti motorizzati per scopo nel periodo di punta (Area metropolitana 2004)	18
Figura 16 - Mobilità complessiva per mezzo (Area metropolitana)	20
Figura 17 - Mobilità motorizzata per mezzo (Area metropolitana).....	20
Figura 18 - Mobilità motorizzata (Area metropolitana).....	23
Figura 19 - Mobilità privata (Area metropolitana).....	23
Figura 20 - Mobilità pubblica (Area metropolitana).....	24
Figura 21 - La Provincia di Torino	25
Figura 22 - Popolazione residente maggiore di 10 anni	27
Figura 23 - Popolazione ripartita per età	28
Figura 24 - Popolazione che si sposta ripartita per attività (Comune di Torino)	29
Figura 25 - Popolazione che si sposta ripartita per attività (Cintura).....	29
Figura 26 - Popolazione che si sposta ripartita per attività (Resto Provincia).....	30
Figura 27 - Popolazione che si sposta ripartita per attività (Intera Provincia)	30
Figura 28 - Percentuale di popolazione che non si sposta (Intera Provincia)	31
Figura 29 - Popolazione che non si sposta ripartita per fasce di età (Intera Provincia).....	32
Figura 30 - Mobilità complessiva	33

Figura 31 - Mobilità motorizzata	33
Figura 32 - Mobilità individuale	34
Figura 33 - Mobilità individuale motorizzata	35
Figura 34 - Mobilità individuale per età	35
Figura 35 - Mobilità individuale per sesso (Comune di Torino)	36
Figura 36 - Mobilità individuale per sesso (Cintura + resto Provincia).....	36
Figura 37 - Mobilità individuale della popolazione che si sposta (Intera Provincia).....	38
Figura 38 - Mobilità individuale motorizzata popolazione che si sposta (Intera Provincia)	38
Figura 39 - Gli scopi della mobilità (Intera Provincia)	41
Figura 40 - Uso dei mezzi di trasporto (Comune di Torino)	46
Figura 41 - Uso dei mezzi di trasporto (Cintura).....	46
Figura 42 - Uso dei mezzi di trasporto (Resto Provincia).....	47
Figura 43 - Uso dei mezzi di trasporto (Intera Provincia)	47
Figura 44 - Profilo orario mobilità motorizzata (Intera Provincia).....	52
Figura 45 - Profilo orario mobilità pubblica (Intera Provincia)	53
Figura 46 - Profilo orario mobilità privata (Intera Provincia).....	53
Figura 47 - Profilo orario mobilità motorizzata (Comune di Torino).....	54
Figura 48 - Profilo orario mobilità pubblica (Comune di Torino)	54
Figura 49 - Profilo orario mobilità privata (Comune di Torino).....	55
Figura 50 - Profilo orario mobilità motorizzata (Cintura)	55
Figura 51 - Profilo orario mobilità pubblica (Cintura)	56
Figura 52 - Profilo orario mobilità privata (Cintura)	56
Figura 53 - Profilo orario mobilità motorizzata (resto Provincia)	57
Figura 54 - Profilo orario mobilità pubblica (Resto Provincia)	57
Figura 55 - Profilo orario mobilità privata (resto Provincia)	58
Figura 56 - Mobilità motorizzata (O/D Intera Provincia).....	66
Figura 57 - Mobilità pubblica (O/D Intera Provincia).....	67
Figura 58 - Mobilità privata (O/D Intera Provincia).....	68
Figura 59 - Mobilità privata in entrata e in uscita da Torino	69
Figura 60 - Voti medi - Tutti i mezzi pubblici - Clienti e non clienti (Intera Provincia).....	78
Figura 61 - Voti medi - GTT Urbano - Clienti e non clienti (Intera Provincia)	78
Figura 62 - Voti medi - GTT Extraurbano - Clienti e non clienti (Intera Provincia).....	79
Figura 63 - Voti medi - GTT ferrovia - Clienti e non clienti (Intera Provincia)	79
Figura 64 - Voti medi - Bus extraurbano A.V. - Clienti e non clienti (Intera Provincia).....	80
Figura 65 - Voti medi - Trenitalia - Clienti e non clienti (Intera Provincia)	80

Figura 66 - Voti medi - Metropolitana - Clienti e non clienti (Intera Provincia).....	81
Figura 67 - Voti medi – Auto privata - Clienti e non clienti (Intera Provincia)	81
Figura 68 - Voti medi - Auto privata - Clienti e non clienti (Area metropolitana)	82
Figura 69 - Voti medi - Auto privata - Clienti e non clienti (Resto Provincia).....	82
Figura 70 - % soddisfazione - Tutti i mezzi pubblici - Clienti e non clienti (Intera Provincia) ..	83
Figura 71 - % soddisfazione - GTT urbano - Clienti e non clienti (Intera Provincia)	83
Figura 72 - % soddisfazione - GTT extraurbano - Clienti e non clienti (Intera Provincia).....	84
Figura 73 - % soddisfazione - GTT ferrovia - Clienti e non clienti (Intera Provincia)	84
Figura 74 - % soddisfazione - Bus extraurbano A.V. - Clienti e non clienti (Intera Provincia) .	85
Figura 75 - % soddisfazione - Trenitalia - Clienti e non clienti (Intera Provincia)	85
Figura 76 - % soddisfazione - Metropolitana - Clienti e non clienti (Intera Provincia).....	86
Figura 77 - % soddisfazione - Auto privata - Clienti e non clienti (Intera Provincia).....	86
Figura 78 - % soddisfazione - Auto privata - Clienti e non clienti (Area metropolitana).....	87
Figura 79 - % soddisfazione - Auto privata - Clienti e non clienti (Resto Provincia)	87
Figura 80 - Importanza dei fattori e soddisfazione	92
Figura 81 - Voti medi a confronto - Tutti i mezzi pubblici (Intera Provincia).....	94
Figura 82 - Voti medi a confronto - GTT urbano di superficie (Intera Provincia)	94
Figura 83 - Voti medi a confronto - GTT extraurbano (Intera Provincia)	95
Figura 84 - Voti medi a confronto - Altri vettori extraurbani (Intera Provincia)	95
Figura 85 - Voti medi a confronto - Trenitalia (Intera Provincia)	96
Figura 86 - Voti medi a confronto - GTT ferrovia (Intera Provincia).....	96
Figura 87 - Voti medi a confronto - Auto privata (Intera Provincia)	98
Figura 88 - Voti medi a confronto - Auto privata (Area metropolitana)	98
Figura 89 - Voti medi a confronto – Auto privata (Resto Provincia)	99
Figura 90 - Soddisfazione comparata servizio GTT e auto (Area metropolitana)	101
Figura 91 - Motivi di scelta del mezzo pubblico (Intera Provincia)	103
Figura 92 - Motivi di scelta del mezzo pubblico - GTT urbano (Comune di Torino).....	103
Figura 93 - Motivi di scelta del mezzo pubblico - GTT urbano (Cintura)	104
Figura 94 - Motivi di scelta del mezzo pubblico - GTT urbano (Area metropolitana).....	104
Figura 95 - Motivi di scelta del mezzo pubblico - GTT extraurbano (Intera Provincia)	105
Figura 96 - Motivi di scelta del mezzo pubblico - GTT ferrovia (Intera Provincia).....	105
Figura 97 - Motivi di scelta del mezzo pubblico – Bus extraurbano A.V. (Intera Provincia) ...	106
Figura 98 - Motivi di scelta del mezzo pubblico – Trenitalia (Intera Provincia).....	106
Figura 99 - Motivi di scelta del mezzo pubblico – Metropolitana (Intera Provincia)	107
Figura 100 - Motivi di scelta dell'auto	108

Figura 101 - Frequenza di utilizzo dei mezzi	110
Figura 102 - Confronto mobilità individuale Audimob ISFORT – IMQ	112
Figura 103 - Confronto mobilità individuale ISFORT IMQ per ambiti territoriali.....	113
Figura 104 - Confronto scopi degli spostamenti ISFORT – IMQ per ambiti territoriali.....	114

Indice delle tabelle

Tabella 1 - Popolazione residente nei comuni dell'area metropolitana dal 1985 al 1991	7
Tabella 2 - Popolazione residente nei comuni dell'area metropolitana dal 1992 al 1999	8
Tabella 3 - Popolazione residente nei comuni dell'area metropolitana dal 2000 al 2006	9
Tabella 4 - Gli scopi della mobilità (Area metropolitana).....	17
Tabella 5 - L'uso dei mezzi di trasporto	21
Tabella 6 - Uso dei mezzi di trasporto e quote di mercato (Mobilità motorizzata area metropolitana).....	21
Tabella 7 - Distribuzione della mobilità nella giornata (Area metropolitana).....	22
Tabella 8 - Zone campionarie della Provincia di Torino	26
Tabella 9 - Gli scopi della mobilità (Comune di Torino).....	39
Tabella 10 - Gli scopi della mobilità (Cintura).....	40
Tabella 11 - Gli scopi della mobilità (Resto Provincia).....	40
Tabella 12 - Gli scopi della mobilità (Intera Provincia)	41
Tabella 13 - L'uso dei mezzi di trasporto (Comune di Torino)	42
Tabella 14 - L'uso dei mezzi di trasporto (Cintura)	43
Tabella 15 - L'uso dei mezzi di trasporto (Resto Provincia)	44
Tabella 16 - L'uso dei mezzi di trasporto (Intera Provincia).....	45
Tabella 17 - L'uso dei mezzi secondo lo scopo (Comune di Torino)	49
Tabella 18 - L'uso dei mezzi secondo lo scopo (Cintura).....	49
Tabella 19 - L'uso dei mezzi secondo lo scopo (Resto Provincia)	49
Tabella 20 - L'uso dei mezzi secondo lo scopo (Intera Provincia)	49
Tabella 21 - Distribuzione della mobilità nella giornata (Comune di Torino)	50
Tabella 22 - Distribuzione della mobilità nella giornata (Cintura).....	50
Tabella 23 - Distribuzione della mobilità nella giornata (Resto Provincia).....	51
Tabella 24 - Distribuzione della mobilità nella giornata (Intera Provincia)	51
Tabella 25 - Spostamenti giornalieri motorizzati (migliaia).....	60

Tabella 26 - Spostamenti giornalieri su mezzo pubblico (migliaia)	61
Tabella 27 - Spostamenti giornalieri su mezzo privato (migliaia)	62
Tabella 28 - Ripartizione modale - Mezzo pubblico	63
Tabella 29 - Ripartizione modale - Mezzo privato	64
Tabella 30 - Giudizio globale iniziale medio	72
Tabella 31 - % soddisfatti in Provincia - Giudizio globale iniziale (voti maggiori o uguali a 6) .	74
Tabella 32 - Servizio urbano, suburbano e Metropolitana (residenti Area metropolitana)	88
Tabella 33 - Servizio urbano e suburbano di superficie (residenti Area metropolitana).....	89
Tabella 34 - Servizio extraurbano su gomma (residenti Intera Provincia).....	89
Tabella 35 - Servizio ferroviario (residenti Intera Provincia).....	89
Tabella 36 - Importanza dei fattori per l'auto privata	90