



**Daniel Sauter, Urban Mobility Research, 2019**



## **Mobilität von Kindern und Jugendlichen**

Veränderungen zwischen 1994 und 2015

Analyse basierend auf den Mikrozensusen «Mobilität und Verkehr»

### **Mobilité des enfants et des adolescents**

Evolution entre 1994 et 2015 - Analyse basée sur les microrecensements « mobilité et transports »

### **Mobilità di bambini e adolescenti**

Evoluzioni dal 1994 al 2015 - Analisi basata sui microcensimenti «mobilità e trasporti»

### **Mobility of children and adolescents**

Changes between 1994 and 2015 - Analysis based on the micro censuses «mobility and traffic».

## **Impressum**

- Auftraggeber & Herausgeber:** Bundesamt für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr, Bern  
Bundesamt für Gesundheit, BAG, Bern  
Bundesamt für Sport, BASPO, Magglingen
- Autor:** Daniel Sauter, Urban Mobility Research  
Mühlebachstrasse 69, 8008 Zürich  
daniel.sauter@urban-mobility.ch
- Titelbild:** Daniel Sauter, Urban Mobility Research
- Fach-Begleitung & Unterstützung:** Heidi Meyer, Bundesamt für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr, Bern  
Andrea Poffet, Bundesamt für Gesundheit, BAG, Bern  
Nadja Mahler, Bundesamt für Sport, BASPO, Magglingen
- Datenquellen:** Bundesamt für Statistik (BFS) und Bundesamt für Raumentwicklung (ARE):  
Mikrozensus Verkehr 1994, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2000, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005, Mikrozensus «Mobilität und Verkehr» 2010, Mikrozensus «Mobilität und Verkehr» 2015
- Vertrieb:** Der Bericht kann von folgenden Websites heruntergeladen werden:  
[www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch); [www.mobilite-douce.ch](http://www.mobilite-douce.ch); [www.traffico-lento.ch](http://www.traffico-lento.ch)
- Copyright:** ASTRA / BAG / BASPO / Urban Mobility Research, 2019

# **Mobilität von Kindern und Jugendlichen**

Entwicklungen von 1994 bis 2015  
Analyse basierend auf den Mikrozensen  
«Mobilität und Verkehr»

Daniel Sauter  
Urban Mobility Research

Im Auftrag des  
Bundesamts für Strassen, ASTRA  
Bereich Langsamverkehr

Mit Unterstützung des  
Bundesamts für Gesundheit, BAG  
& des Bundesamts für Sport, BASPO

Juli 2019



# Inhaltsübersicht

<b>Inhaltsübersicht</b> .....	<b>5</b>
<b>Abstracts</b> .....	<b>7</b>
<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>9</b>
<b>Résumé</b> .....	<b>19</b>
<b>Sintesi</b> .....	<b>31</b>
<b>Summary</b> .....	<b>41</b>
<b>1. Einleitung und Grundlagen</b> .....	<b>51</b>
1.1 Ausgangslage und Ziel .....	51
1.2 Aufbau des Berichts .....	51
1.3 Datengrundlagen und methodische Veränderungen .....	51
1.4 Einige wichtige Begriffe .....	54
<b>2. Mobilitätsvoraussetzungen</b> .....	<b>57</b>
2.1 Möglichkeit, sich selbständig zu Fuss fortzubewegen .....	57
2.2 Verfügbarkeit über Verkehrsmittel .....	57
2.3 Anzahl Autos im Haushalt .....	65
2.4 Veloparkierung .....	66
<b>3. Tagesmobilität nach Mobilitätsgrad, Zweck und Typ</b> .....	<b>71</b>
3.1 Anteile mobile und nicht-mobile Personen am Stichtag (Mobilitätsgrad) .....	71
3.2 Wegzwecke .....	72
3.3 Ausgänge, Wege, Distanzen und Unterwegszeit pro Tag .....	73
<b>4. Tagesmobilität nach Verkehrsmittel (-kombinationen)</b> .....	<b>79</b>
4.1 ‚Reine‘ und kombinierte Verkehrsmittelwege .....	79
4.2 Etappen, Distanzen und Unterwegszeit pro Tag nach Verkehrsmittel .....	85
<b>5. Verkehrsmittelwahl über alle Zwecke</b> .....	<b>95</b>
5.1 Verkehrsmittelwahl nach Wegen über alle Zwecke .....	95
5.2 Verkehrsmittelwahl im Tagesverlauf .....	110
<b>6. Ausbildungswege</b> .....	<b>117</b>
6.1 Anzahl Ausbildungswege .....	117
6.2 Distanz von Ausbildungswegen .....	117
6.3 Dauer der Ausbildungswege .....	119
6.4 Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen .....	121
6.5 Die Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen unter Berücksichtigung der verschiedenen Merkmale (multivariate Analysen) .....	136
6.6 Begleitung von Kindern auf Schulwegen – Elterntaxis .....	142
6.7 Internationaler Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf Schulwegen .....	148
<b>7. Freizeitwege</b> .....	<b>153</b>
7.1 Anzahl Freizeitwege .....	153
7.2 Distanz von Freizeitwegen .....	153
7.3 Dauer der Freizeitwege .....	155
7.4 Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen .....	157
7.5 Die Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen unter Berücksichtigung der verschiedenen Merkmale (multivariate Analysen) .....	172
7.6 Freizeitaktivitäten und Verkehrsmittelwahl .....	176

<b>8. Vertiefungsanalysen.....</b>	<b>181</b>
8.1 Verkehrsmittelwahl in der italienischsprachigen Schweiz sowie sprachregionale Unterschiede .....	181
8.2 Aktive Mobilität, Bewegungsempfehlungen und Body-Mass-Index .....	185
8.3 Einfluss der Veloabstellplätze auf die Velonutzung .....	192
8.4 Einfluss von öV-Abo-Besitz und öV-Erschliessung auf Verkehrsmittelwahl .....	194
8.5 Entwicklung des Fuss- und Veloverkehrs auf kurzen Ausbildungs- und Freizeitwegen .....	200
<b>9. Fazit und Forschungsbedarf .....</b>	<b>203</b>
9.1 Fazit .....	203
9.2 Weiterer Forschungsbedarf .....	205
<b>Anhang.....</b>	<b>207</b>
Glossar .....	207
Verkehrsmittel nach Etappen .....	212
Literaturverzeichnis .....	214
Tabellenverzeichnis.....	217
Abbildungsverzeichnis.....	219
Schriftenreihe Langsamverkehr.....	225

## Abstracts

### Deutsch

Die Mobilitätsmuster von Kindern und Jugendlichen sind ein wichtiger Indikator für die Lebensqualität und die Entwicklung des Verkehrsverhaltens in der Zukunft. Diese Mobilitätsmuster haben sich in den letzten 20 Jahren teilweise markant verändert. Der vorliegende Bericht beschreibt die Entwicklungen, Zusammenhänge und – soweit möglich – die Hintergründe dafür.

Die Analyse basiert auf den Mikrozensusdaten „Mobilität und Verkehr“ (MZMV) von 1994, 2000, 2005, 2010 und 2015 des Bundesamtes für Statistik und des Bundesamtes für Raumentwicklung. Einbezogen werden sowohl die Mobilitätsvoraussetzungen, z.B. die Verfügbarkeit über Velos oder Abonnemente des öffentlichen Verkehrs und die Verfügbarkeit der Haushalte über Autos, wie auch die Weglängen und die Verkehrsmittelnutzung – dargestellt nach allen Zwecken, Schul- und Freizeitwegen, Alter, Geschlecht, Landesteil und weiteren Kriterien.

Bei Kindern von 6 bis 12 Jahren hat sich über die Zeit relativ wenig verändert. Der Anteil der Elterntaxis auf Schulwegen ist nicht so hoch wie allgemein vermutet und nur vereinzelt im zweistelligen Bereich. Bei den 13- bis 15-Jährigen hat der Veloanteil in den letzten 20 Jahren deutlich abgenommen, scheint nun aber die Talsohle erreicht zu haben. Insbesondere die Mobilitätsmuster der Jugendlichen zwischen 16 und 20 Jahren haben sich markant verändert: sie machen heute viel mehr Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln und zu Fuss. Damit werden Wege mit dem Velo und zum Teil dem motorisierten Individualverkehr ersetzt. Sprachregional gibt es zudem grosse Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl. In der Romandie ist der Veloanteil z.B. bedeutend kleiner als in der Deutschschweiz. Entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben zudem das Vorhandensein und die Qualität der Veloabstellplätze, die Verfügbarkeit über ein öV-Abonnement sowie die Anzahl Autos im Haushalt.

Die geschilderten Entwicklungen finden vor dem Hintergrund von strukturellen und gesellschaftlichen Veränderungen statt, u.a. der Zunahme der Distanzen zu Ausbildungsorten sowie dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs, welcher ergänzt wird durch eine positive Einstellung der Kinder und Jugendlichen zu diesem Verkehrsmittel. Dies verändert nicht nur die Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen, sondern auch jene in der Freizeit.

### Français

Les schémas de mobilité des enfants et des adolescents constituent un indicateur important de la qualité de vie et de l'évolution future du comportement en matière de transports. Ces habitudes ont connu des mutations parfois profondes ces 20 dernières années. Le présent rapport décrit les évolutions en jeu, les interdépendances et, dans la mesure du possible, le contexte qui les explique.

L'analyse repose sur les données du micro-recensement « Mobilité et transports » (MRMT) recueillies en 1994, 2000, 2005, 2010 et 2015 par l'Office fédéral de la statistique et l'Office fédéral du développement territorial. Ces données intègrent aussi bien les conditions préalables à la mobilité, par ex. la possession de vélos ou d'abonnements de transports publics et les voitures dont disposent les ménages, que la longueur des trajets ou l'utilisation des moyens de transport, représentées en fonction des finalités, des trajets scolaires et des déplacements de loisirs, de l'âge, du sexe, de la région et d'autres critères.

Pour les enfants de 6 à 12 ans, les choses ont relativement peu évolué avec le temps. La proportion de parents faisant office de taxis pour les trajets scolaires n'est pas aussi élevée que ce que l'on pourrait penser et n'atteint que rarement deux chiffres. Pour les 13 à 15 ans, la part du vélo a nettement diminué ces 20 dernières années, mais semble avoir dépassé le creux de la vague. Ce sont surtout les schémas de mobilité des adolescents de 16 à 20 ans qui ont considérablement évolué : ceux-ci se déplacent aujourd'hui bien plus souvent en transports publics et à pied, ce qui remplace les trajets effectués à vélo et en partie en transport individuel motorisé. Par ailleurs, il existe de grandes différences entre les régions linguistiques sur le plan du choix des moyens de transport. Ainsi, la part du vélo est nettement plus faible en Suisse romande qu'en Suisse alémanique. En outre, l'existence et la qualité des parkings pour vélos, la disponibilité d'un abonnement de TP ainsi que le nombre de voitures dans le ménage ont une influence décisive sur le choix des moyens de transport.

Les évolutions présentées interviennent dans le contexte de mutations structurelles et sociales, notamment de l'allongement des distances jusqu'aux lieux de formation ainsi que du développement des trans-

ports publics, auquel s'ajoute l'opinion favorable que les enfants et les adolescents ont vis-à-vis de ce moyen de transport. Cela modifie le choix du moyen de transport non seulement pour se rendre sur les lieux de formation, mais aussi lors des loisirs.

## Italiano

Negli ultimi 20 anni i modelli di mobilità di bambini e adolescenti, importante indicatore della qualità di vita e dei comportamenti futuri in materia di trasporti, hanno subito trasformazioni talvolta profonde. Il presente rapporto ne descrive gli sviluppi, le correlazioni e, per quanto possibile, le cause.

La ricerca si basa sui dati dei *microcensimenti mobilità e trasporti (MCMT)* realizzati nel 1994, 2000, 2005, 2010 e 2015 da Ufficio federale di statistica e Ufficio federale dello sviluppo territoriale. L'analisi comprende sia i presupposti della mobilità, ad esempio la disponibilità di biciclette o di abbonamenti ai mezzi pubblici e il numero di automobili per famiglia, sia le distanze percorse e l'utilizzo dei vari mezzi di trasporto, suddivisi in base a scopo dello spostamento, tipologia (scuola/formazione o tempo libero), età, sesso, area geografica e altri criteri.

Nella fascia di età 6–12 anni la situazione è rimasta pressoché invariata nel tempo. Il fenomeno dei cosiddetti genitori-taxi che accompagnano i bambini a scuola è meno diffuso di quanto si possa pensare e solo in casi isolati raggiunge percentuali a due cifre. Il netto calo nell'uso della bicicletta da parte dei ragazzi di età compresa tra i 13 e i 15 anni registrato nell'ultimo ventennio sembra aver toccato il punto più basso. Un cambiamento radicale si riscontra soprattutto nella fascia 16–20 anni, che oggi preferisce di gran lunga spostarsi con i mezzi pubblici o a piedi anziché in bici e, in parte, optando per il traffico motorizzato privato (TMP). Si notano inoltre marcate differenze nella scelta del mezzo tra le regioni linguistiche: nella Svizzera romanda la percentuale di chi sceglie la bici è, ad esempio, molto minore rispetto alla Svizzera tedesca. A incidere sostanzialmente sono la disponibilità e qualità dei parcheggi per le biciclette, il possesso di un abbonamento di trasporto pubblico e il numero di automobili in famiglia.

Tali tendenze si collocano in un mutato contesto strutturale e sociale, caratterizzato da maggiori distanze percorse per esigenze formative, ampliamento della rete di trasporto pubblico e crescente propensione di bambini e adolescenti per i mezzi pubblici. Ciò influisce sui comportamenti in fatto di mobilità non solo nel tragitto casa-scuola, ma anche nel tempo libero.

## English

The mobility patterns of children and adolescents are important indicators of quality of life and future trends in transport behaviour. Some of those patterns have changed significantly in the past 20 years. This report describes the trends, links and – where possible – underlying reasons therefor.

The analysis is based on the data obtained from the Mobility and Transport microcensuses (MTMC) "Mobility and Traffic" microcensuses conducted in 1994, 2000, 2005, 2010 and 2015 by the Swiss Federal Statistical Office and the Swiss Office for Spatial Development. It covers mobility conditions (e.g. the availability of bicycles and public transport passes, whether or not the household has access to cars), the distance to travel and use of means of transportation, broken down by all purposes, education- and leisure-related travel, age, sex, part of the country and other criteria.

For children aged 6 to 12, there have been relatively few changes over time. The proportion of parents driving their children to school is not as high as generally assumed and only rarely in the double-digit realm. The proportion of adolescents aged 13 to 15 using a bicycle has fallen significantly in the past 20 years, but seems to have bottomed out. The mobility patterns of young people aged 16 to 20 in particular have changed markedly: they presently make far more trips using public transport and on foot, replacing trips previously made by bicycle and in some cases by private motor vehicle. In addition, there are major differences in the choice of mode of locomotion between language regions. For example, the proportion of those traveling by bicycle is smaller in French-speaking than in German-speaking Switzerland. In addition, the availability and quality of bicycle parking spots, the availability of a public transport pass and the number of cars in the household have a decisive impact on the choice of mode of locomotion.

The changes indicated have arisen against a backdrop of structural and social change, including an increase in the distance to educational facilities and the expansion of public transport, which is being supplemented by a positive attitude of children and young people towards this mode of transport. The result is a shift in the choice of mode of locomotion not only for education-related travel, but also for leisure-related travel.

# Sintesi

## Introduzione

Negli ultimi 20 anni i modelli di mobilità di bambini e adolescenti, importante indicatore della qualità di vita e dei comportamenti futuri in materia di trasporti, hanno subito trasformazioni talvolta profonde. Il presente rapporto ne descrive gli sviluppi, le correlazioni e, per quanto possibile, le cause. La ricerca si basa sui dati dei *microcensimenti mobilità e trasporti (MCMT)* realizzati da Ufficio federale di statistica e Ufficio federale dello sviluppo territoriale. L'approccio di indagine articolato per tappe di percorso introdotto nel 1994 consente l'analisi delle serie storiche, per la quale sono ora disponibili i dati del 1994, 2000, 2005, 2010 e 2015. L'analisi comprende sia i presupposti logistici, ad esempio la disponibilità di biciclette o di abbonamenti ai mezzi pubblici e il numero di automobili per famiglia, sia le distanze percorse e l'utilizzo dei vari mezzi di trasporto, suddivisi in base a scopo dello spostamento, tipologia (scuola o tempo libero), età, sesso, area geografica e altri criteri.

Nella presente sintesi vengono trattati i principali risultati nell'ordine seguente:

- l'utilizzo dei diversi mezzi di trasporto per fascia di età;
- la formazione e il tempo libero come principali motivazioni di spostamento;
- le notevoli differenze tra regioni linguistiche;
- il contributo della mobilità attiva a beneficio dell'esercizio fisico raccomandato e dell'indice di massa corporea;
- le variazioni nella disponibilità dei mezzi di trasporto: bicicletta, abbonamenti al trasporto pubblico, veicoli a motore;
- l'evoluzione delle singole modalità: pedonalità, bicicletta, trasporto pubblico, traffico motorizzato privato (TMP);
- tre importanti fattori di incidenza sulla mobilità: parcheggi per le biciclette, abbonamenti al trasporto pubblico e numero di automobili per famiglia.

## Utilizzo dei mezzi di trasporto: evoluzione differenziata per fascia di età

### 6–12 anni: situazione quasi invariata nel tempo

I bambini dai 6 ai 12 anni compiono a piedi oltre la metà (52%) dei tragitti quotidiani – entro i confini nazionali, indipendentemente dal motivo dello spostamento – ed effettuano in bicicletta un altro 10%. Nel complesso quindi quasi due terzi dei loro tragitti rientrano nella categoria mobilità attiva, contro l'8% di mezzi pubblici e il 28% accompagnati (o ripresi) in auto (o altro mezzo a motore). Dal 1994 non si sono quindi registrati grandi cambiamenti.

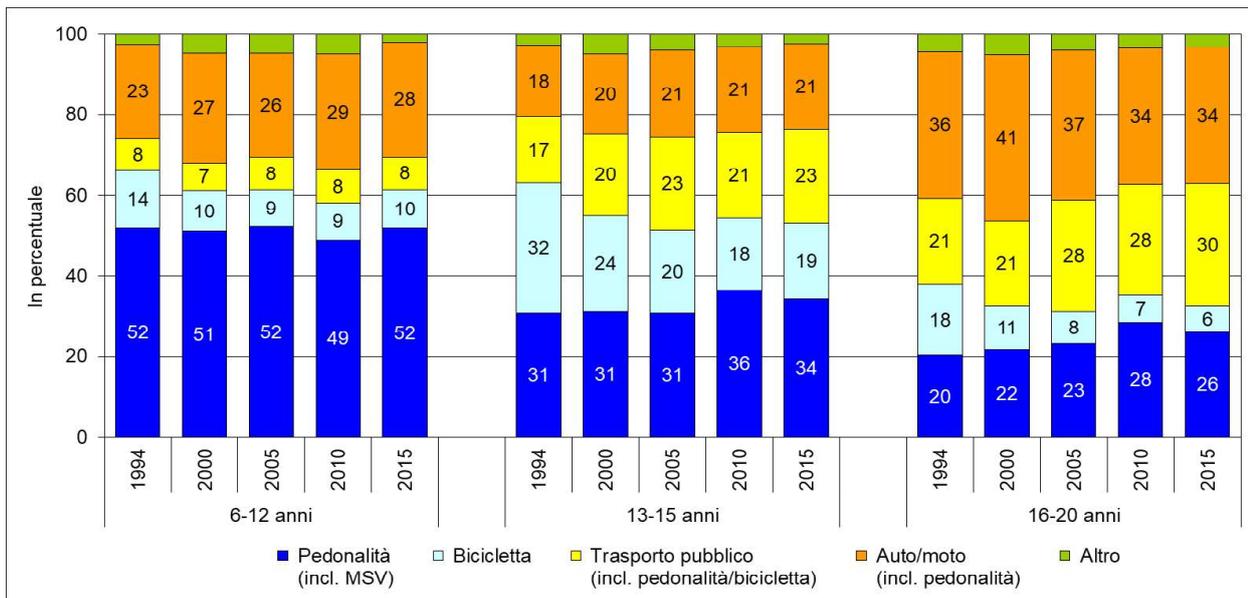
### 13–15 anni: bicicletta stabilizzata, ma più pedonalità, trasporto pubblico e TMP

I ragazzi dai 13 ai 15 anni percorrono circa un terzo dei tragitti a piedi e quasi un quinto in bicicletta. Anche questa fascia di età sceglie quindi la mobilità attiva per oltre la metà degli spostamenti quotidiani. Il trasporto pubblico e il traffico motorizzato privato rappresentano poco più del 20% ciascuno. Nel 2015 l'uso della bicicletta è tornato ad aumentare leggermente, dopo il netto calo registrato dal 1994 in poi a vantaggio delle altre tre categorie (pedonalità, trasporto pubblico, TMP).

### 16–20 anni: netto aumento di trasporto pubblico e pedonalità, bicicletta e TMP in calo

Negli ultimi due decenni i modelli di mobilità sono cambiati soprattutto nella fascia di età dai 16 ai 20 anni, dove gli spostamenti con i mezzi pubblici sono aumentati del 42%, quelli a piedi del 29%. Nello stesso periodo le quote di due ruote e di TMP sono diminuite rispettivamente del 64% e del 7%. I tragitti rientrano quindi per un terzo nella mobilità attiva (pedonalità 26% e bicicletta 6%), per un terzo in quella pubblica (30%) e per un terzo in quella privata (34%).

Figura 11 Preferenze negli spostamenti totali effettuati su territorio nazionale, indipendentemente dallo scopo, nel 1994, 2000, 2005, 2010 e 2015, per fascia di età (base = 9 847, 18 631, 18 785, 34 864 e 36 883 tragitti compiuti da bambini e adolescenti)



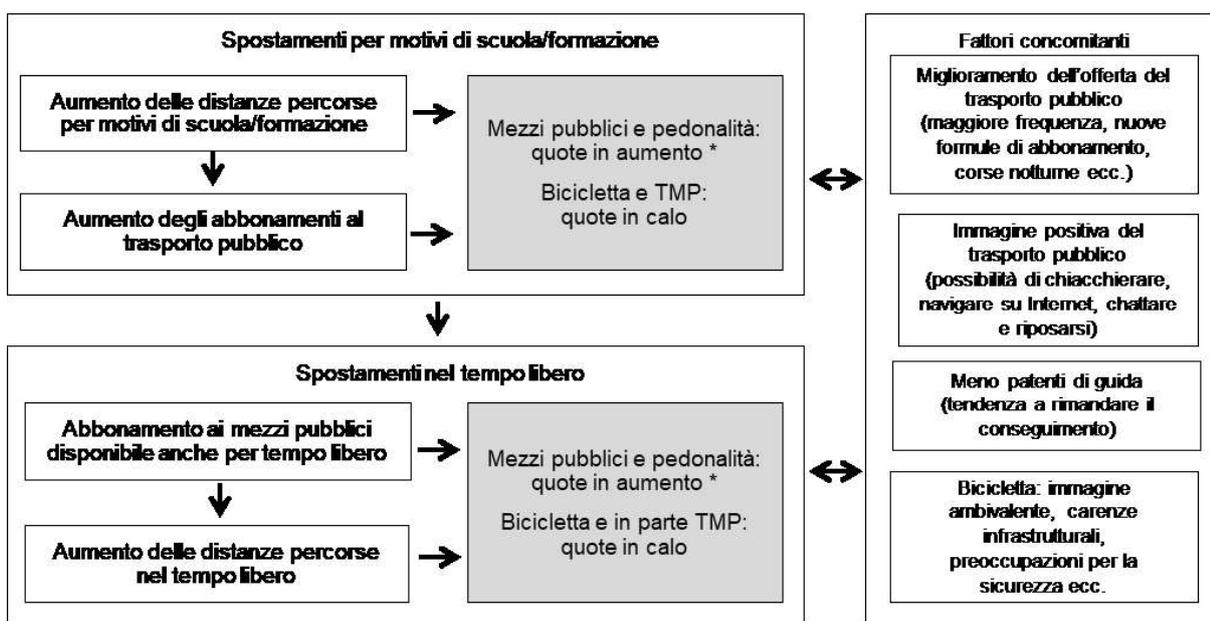
Fonti dei dati: UST / ARE: Microcensimento trasporti 1994, Microcensimento comportamenti in materia di trasporti 2000, Microcensimento comportamenti in materia di trasporti 2005, Microcensimento mobilità e trasporti 2010, Microcensimento mobilità e trasporti 2015

### Cambio di paradigma negli adolescenti e giovani adulti?

I microcensimenti rivelano cambiamenti talmente radicali nelle abitudini di mobilità di adolescenti e giovani adulti (netto calo della bicicletta, forte aumento del trasporto pubblico e della pedonalità) da indurre a chiedersi se si sia in presenza di un vero e proprio cambio di paradigma. Indagando il concorso dei principali fattori che l'hanno determinato, si delinea lo scenario schematizzato nella figura Z-21, per il quale, seppure non sia possibile tracciare una correlazione 1:1 basandosi sui dati, emergono chiare evidenze empiriche.

Nella figura Z-21 si distingue da un lato tra spostamenti per ragioni formative e nel tempo libero (campi a sinistra) e dall'altro tra diversi fattori concomitanti (campo a destra).

Figura 21 Schema delle possibili correlazioni e dei fattori d'incidenza sull'evoluzione della mobilità dal 1994 al 2015 negli adolescenti e nei giovani adulti



\* Tappe di percorso verso/dalla fermata e percorsi interamente compiuti a piedi

Presumibilmente una delle cause dei nuovi comportamenti sono le maggiori distanze verso il luogo di formazione (campo in alto a sinistra): non potendo più prendere la bicicletta per andare a scuola e non potendo (ancora) disporre di un veicolo a motore, una quota dei giovani si serve dei mezzi pubblici. Chi opta per questa soluzione di solito acquista l'abbonamento e si reca a piedi alla fermata o stazione. Percorre in aggiunta altri tratti a piedi, ad esempio all'ora di pranzo o all'uscita da scuola.

Ragionando sempre per ipotesi, chi ha acquistato l'abbonamento per recarsi a scuola lo sfrutta anche nel tempo libero (campo in basso a sinistra), ad esempio per una gita nei dintorni o in una città vicina, il che spiega in parte l'aumento delle distanze percorse in questa tipologia di spostamenti e in questa fascia di età. Anche qui un maggior utilizzo dei mezzi pubblici è associato a maggiori spostamenti a piedi, ad esempio per andare al ristorante dopo il cinema. Grazie al miglioramento del servizio notturno di treni e autobus (fattore concomitante) anche nel tempo libero si può fare più spesso a meno dell'automobile. Si registra quindi un calo continuo di TMP e bicicletta.

Le nuove tendenze iniziano a delinearsi tra i 13 e i 15 anni, per poi prendere piede soprattutto tra i 16 e i 20. L'intera dinamica è favorita da quattro fattori interdipendenti, in grado di modificare sensibilmente il comportamento di adolescenti e giovani adulti in fatto di mobilità (campo a destra):

- miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico, particolarmente evidente negli ultimi anni, in termini sia di potenziamento della rete e degli orari (maggiore frequenza, corse notturne) sia di nuove formule di abbonamento (ad es. Binario 7);
- maggior utilizzo dei mezzi pubblici favorito dalla propensione dei giovani per questa modalità di trasporto che consente di chiacchierare, navigare su Internet o semplicemente non far nulla (cfr. Sauter/Wyss 2014);
- tendenza sempre più diffusa a rimandare il conseguimento della patente di guida, perché sono cambiate le priorità in fatto di mobilità e di spesa e perché i mezzi pubblici rappresentano una valida alternativa all'auto o alla moto;
- non da ultimo, l'immagine della bicicletta diventata ambivalente agli occhi di alcuni adolescenti, che la considerano assolutamente "out". A ciò si aggiungono carenze infrastrutturali (p. es. parcheggi) e le preoccupazioni di genitori e amici riguardo alla sicurezza (cfr. Sauter/Wyss 2014).

## **Principali motivi di spostamento: scuola/formazione e tempo libero**

Formazione e tempo libero sono le due principali motivazioni di spostamento dei bambini, con un 40% circa; nel caso dei giovani adulti si aggiungono anche il lavoro e gli acquisti.

### **Scuola: tragitti brevi per i bambini, sempre più lunghi per gli adolescenti**

La crescente centralizzazione delle scuole comporta un aumento delle distanze e una riduzione del numero di tragitti quotidiani, senza tuttavia grandi variazioni sulla durata. Per gli scolari delle elementari, il percorso rimane breve: in due terzi dei casi meno di 1 km e meno di 12 minuti. Oltre 2 alunni delle secondarie su 3 frequentano un istituto nel raggio di 3 km, con un tragitto medio di 15 minuti. Solo con il ciclo secondario (formazione professionale, liceo ecc.) la distanza aumenta considerevolmente: nel 2015 era in media di 12,6 km (mediana 5,6 km). Ma anche in questo caso oggi il 36% degli spostamenti è inferiore ai 3 km, contro il 47% del 1994, e in questa fascia di età dura meno di mezz'ora.

### **A scuola a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici**

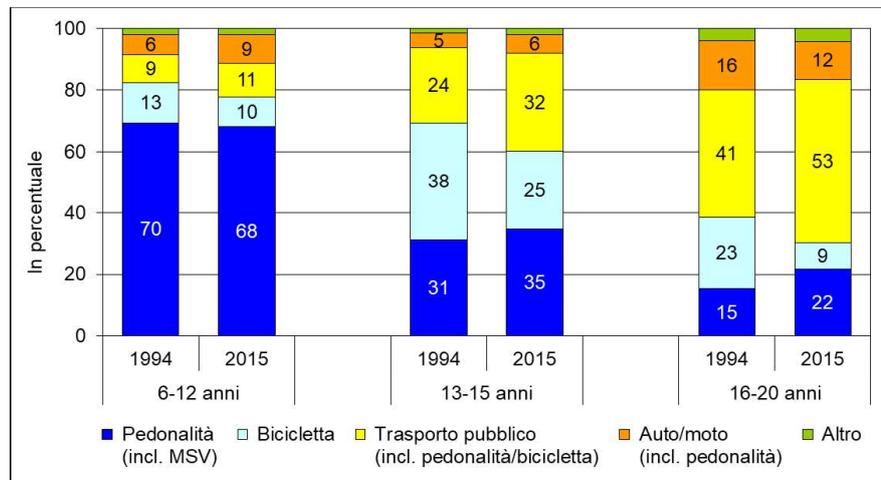
Alle elementari, 7 tragitti casa-scuola su 10 vengono percorsi a piedi, mentre bicicletta, mezzi pubblici o accompagnamento in auto rappresentano circa il 10% ciascuno. Il fenomeno dei cosiddetti "genitori-taxi" nel complesso è meno diffuso di quanto si sostenga (v. sotto). Le variazioni rilevate nel corso degli anni non sono molto significative: la bicicletta è in leggero calo, mentre aumentano trasporto pubblico e TMP.

Alle secondarie circa un terzo degli spostamenti viene effettuato a piedi o con i mezzi pubblici, un quarto in bicicletta; raro l'uso dei veicoli a motore. Negli anni il ricorso alla bici è nettamente diminuito, ma per la prima volta nel 2015 è tornato a evidenziare un leggero aumento.

I ragazzi tra i 16 e i 20 anni preferiscono, per oltre la metà, recarsi a scuola con i mezzi pubblici, una quota che è notevolmente cresciuta, soprattutto a causa dell'allungarsi delle distanze. Circa un quinto degli spostamenti viene effettuato a piedi, ma anche questa percentuale è in netto aumento, mentre bicicletta e TMP sono in calo.

Figura 3I  
Preferenze negli spostamenti per esigenze formative nel 1994 e nel 2015, per fascia di età (base = 3730 e 13 419 tragitti)

Fonte: UST/ARE: Microcensimenti mobilità e trasporti



### Genitori-taxi: fenomeno marginale, ma con alcune importanti eccezioni

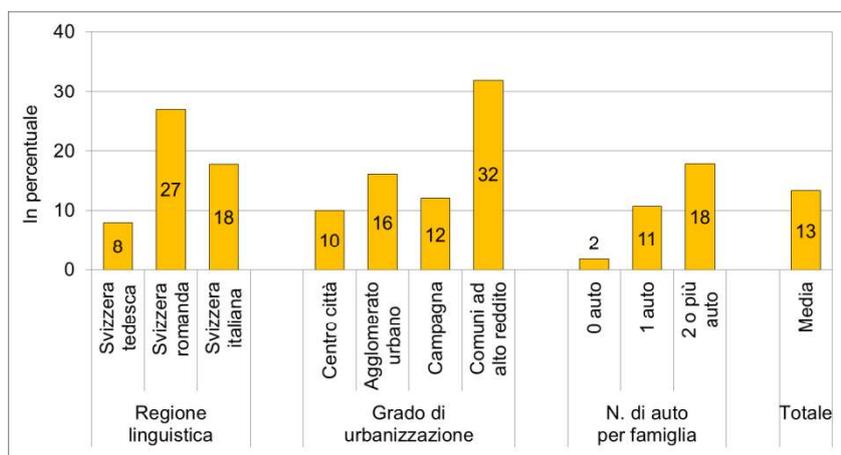
La questione dei cosiddetti genitori-taxi che accompagnano i figli a scuola è un tema molto dibattuto, talvolta problematico, ma in realtà sopravvalutato. I bambini dai 6 ai 7 anni coprono il 13% dei tragitti casa-scuola e ritorno in automobile, per scendere al 10% nel gruppo 8–9 anni e al 7% dai 10 ai 12. Dal 1994 tale percentuale è aumentata in queste fasce di età, ma resta comunque contenuta nel confronto internazionale.

Si tratta di un'abitudine molto più radicata nella Svizzera romanda e italiana, nei Comuni ad alto reddito e nelle famiglie con più automobili. Nel 2015, fra i bambini dai 6 ai 7 anni la quota era del 27% nella Svizzera romanda, del 18% in Ticino e di appena l'8% nella Svizzera tedesca. Le ragioni della propensione per l'auto vanno ricercate in parte nelle maggiori distanze, dovute ai diversi sistemi di istruzione dei singoli Cantoni.

Le differenze tra città, agglomerati urbani e zone rurali sono piuttosto limitate. Nettamente più elevate sono invece le percentuali nei Comuni ad alto reddito (32%) e nelle famiglie con due o più automobili (18%). Indipendentemente dalla regione linguistica, dalla tipologia territoriale e dalla distanza, la quota di bambini accompagnati a scuola in auto è decisamente superiore nelle famiglie che possiedono più veicoli. Nella giornata di riferimento, solo circa un quarto dei bambini accompagnati in macchina ha compiuto *tutti* i tragitti in auto, mentre tre quarti hanno scelto altre modalità, soprattutto pedonale, a conferma del fatto che molti scolari non vengono sistematicamente accompagnati in auto, ma solo per alcuni tragitti.

Figura 4I  
Percentuale di tragitti coperti in auto nel 2015 da **bambini di 6-7 anni** per andare alla **scuola elementare** (genitori-taxi) per regione linguistica, grado di urbanizzazione e numero di auto in famiglia (base = 1533 tragitti)

Fonte: UST/ARE: Microcensimenti mobilità e trasporti



### Tempo libero: spostamenti in forte aumento, ma per metà vicino casa

Nel tempo libero i bambini e gli adolescenti effettuano, in media, 1,5 spostamenti al giorno. Tale cifra è leggermente diminuita dai 13 anni in su, a fronte di un notevole aumento di distanze e tempi di percorrenza, del 50% circa dai 13 ai 15 anni e del 20% dai 16 ai 20. In quest'ultima fascia di età, nonostante

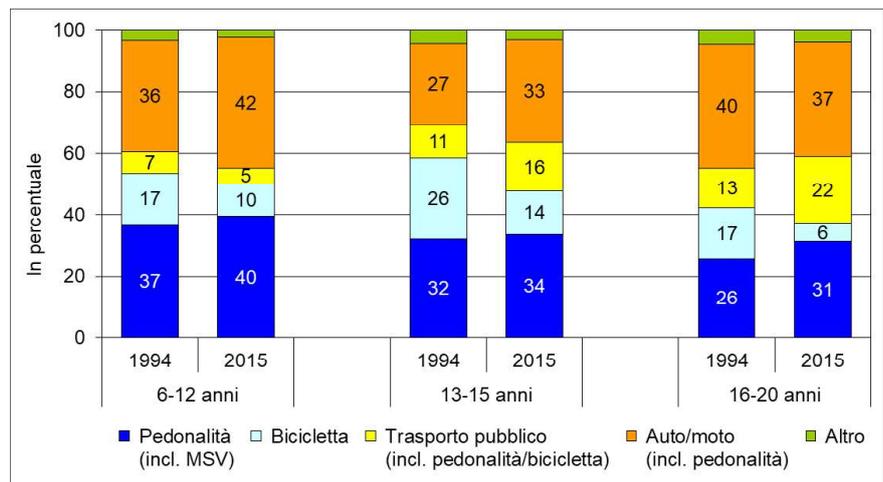
l'incremento, la metà degli spostamenti non supera i 3,6 km e non dura più di 16 minuti, mentre nella fascia 6–12 il 60% viene effettuato nelle immediate vicinanze di casa (nel raggio di 3 km). Non sono presi in considerazione il gioco all'aperto (non rilevato nel microcensimento) e i viaggi con o senza pernottamento, che qui non figurano.

### Nel tempo libero soprattutto a piedi o motorizzati

Spostarsi a piedi rimane, oltre al traffico motorizzato individuale, la soluzione preferita per il tempo libero in tutte le fasce di età. Dal 1994 in poi la bicicletta ha perso notevolmente terreno, a favore, soprattutto tra gli adolescenti, dei mezzi pubblici. Anche gli spostamenti in auto sono aumentati nella fascia di età 6–15, mentre sono diminuiti nei ragazzi dai 16 ai 20 anni, che preferiscono andare a piedi.

Figura 51  
Preferenze negli spostamenti nel tempo libero nel 1994 e nel 2015 per fascia di età (base = 4518 e 15 086 tragitti)

Fonte: UST/ARE: Microcensimenti mobilità e trasporti



### Tempo libero: sparsi e inediti picchi di pedonalità

Praticare uno sport, recarsi da parenti, amici e conoscenti, svolgere attività all'aperto diverse da quelle sportive (ad esempio fare una passeggiata) sono i principali motivi di spostamento nel tempo libero, a cui si aggiunge, nella fascia di età 16–20, andare a mangiare fuori.

Circa la metà dei bambini e adolescenti va a fare sport a piedi o in bicicletta. Per recarsi da parenti e amici la scelta del mezzo dipende molto dalla fascia di età e dalla distanza: i più piccoli vanno sostanzialmente a piedi, dai 13 ai 15 anni aumenta l'uso della bicicletta e del trasporto pubblico, mentre il 43% dei giovani adulti preferisce il TMP. Una percentuale sorprendentemente elevata va a mangiare fuori a piedi: il 44% dei ragazzi dai 16 ai 20 anni e addirittura il 51% nelle zone rurali; a quanto pare si fanno volentieri quattro passi per andare in trattoria.

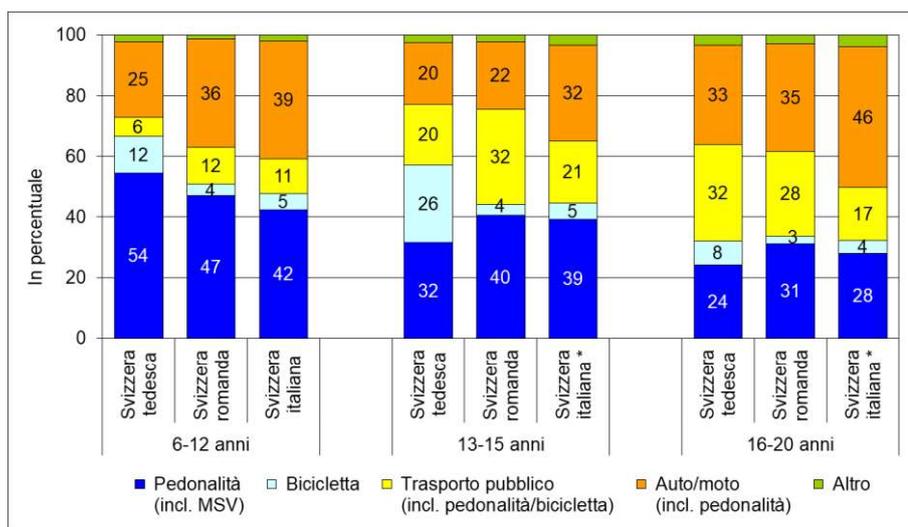
### Notevoli differenze tra le regioni linguistiche

#### Scelta del mezzo: marcate eterogeneità diatopiche

Tra le diverse aree linguistiche si notano considerevoli differenze nelle abitudini di mobilità. Nella Svizzera tedesca i bambini dai 6 ai 12 anni effettuano un maggior numero di spostamenti a piedi e in bicicletta rispetto ai loro coetanei della Svizzera romanda e italiana, dove, pertanto, la percentuale di tragitti compiuti con i mezzi pubblici e con l'auto è nettamente più elevata. Nella fascia 13–15 anni la differenza è spiccata per quanto riguarda la bicicletta: 26% nella parte germanofona contro il 4% e il 5% rispettivamente delle altre due aree menzionate. Rispetto a fasce di età inferiori, nella Svizzera tedesca le due ruote battono la pedonalità, mentre nei territori di lingua francese e italiana sono rispettivamente il trasporto pubblico e il TMP a prevalere sulla bicicletta. Per quanto riguarda i ragazzi dai 16 ai 20 anni in Romanandia e Svizzera tedesca il quadro è sostanzialmente analogo, mentre nella regione italo-fona la quota di traffico motorizzato privato è notevolmente maggiore e quella del trasporto pubblico nettamente inferiore.

Figura 6l  
Preferenze negli spostamenti  
totali effettuati nel 2015, per  
fascia di età e regione linguisti-  
ca (base = 23 358, 12 027 e  
1498 tragitti)

Fonte: UST/ARE: Microcensi-  
menti mobilità e trasporti



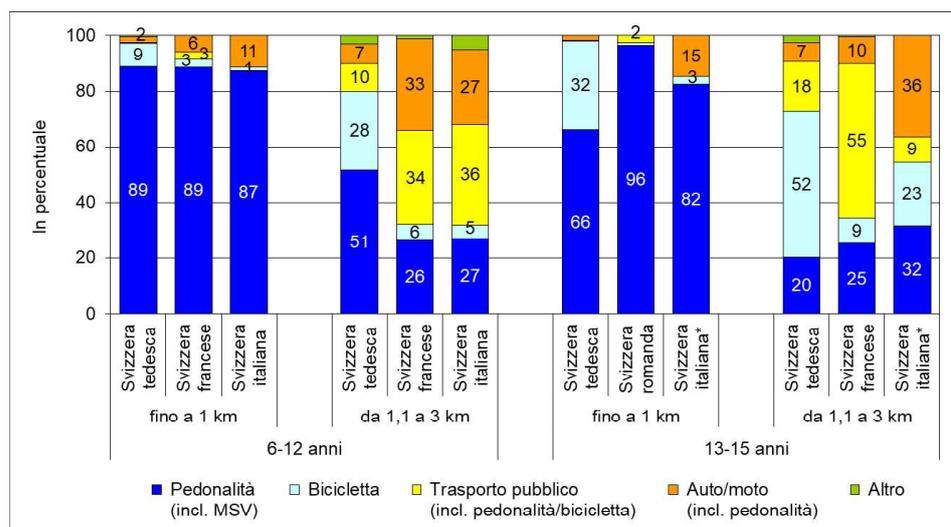
Le ragioni ipotizzate per queste differenze sono di varia natura. Nella Svizzera francese, ad esempio, i percorsi casa-scuola sono leggermente più lunghi, soprattutto nel caso dei più piccoli, il che potrebbe concorrere alla percentuale maggiore di trasporto pubblico e TMP e alla conseguente più ampia diffusione di abbonamenti ai mezzi pubblici. Nella fascia di età 13–15 il modello orientato al trasporto pubblico e alla pedonalità sembrerebbe essere un'abitudine consolidata. A ciò si aggiungono la minore disponibilità di biciclette e la scarsità di appositi parcheggi nelle regioni latine. Tuttavia è difficile stabilire qual è la causa e quale l'effetto. Nel complesso, per capire i motivi delle diversità fra le regioni linguistiche sono necessarie ricerche approfondite.

Le conseguenze e le differenze si evidenziano soprattutto durante la scuola dell'obbligo (6–15 anni) su percorsi fino a 3 km, quindi più o meno a parità di distanza. Se dai 6 ai 12 anni le disparità tra regioni linguistiche non sono ancora molto significative su tragitti brevi inferiori a 1 km, nella parte germanofona sulle distanze comprese tra 1,1 e 3 km i bambini vanno a scuola perlopiù a piedi (51% dei tragitti) o in bicicletta (28%), contro rispettivamente appena il 25% e il 5% circa dei loro coetanei delle altre due aree geografiche, che più spesso prendono i mezzi pubblici o sono accompagnati in auto. Nella fascia di età 13–15, per coprire distanze comprese tra 1,1 e 3 km, nella Svizzera tedesca si predilige la bicicletta (52% dei tragitti), nella regione francofona il trasporto pubblico (55%) e in quella di lingua italiana l'automobile (36%). Per le distanze inferiori a 1 km si delinea un quadro simile, anche se leggermente più sfumato: la percentuale di spostamenti effettuati a piedi è dappertutto preponderante.

Figura 7l  
Preferenze negli sposta-  
menti per esigenze formative  
su **distanze inferiori a  
3 km** durante la scuola  
dell'obbligo, per regione  
linguistica, nel 2015 (base  
= 6080, 2757 e 352 tragitti  
casa-scuola)

\* campione ridotto

Fonte: UST/ARE:  
Microcensimenti mobilità  
e trasporti



## Contributo della mobilità attiva a esercizio fisico e IMC

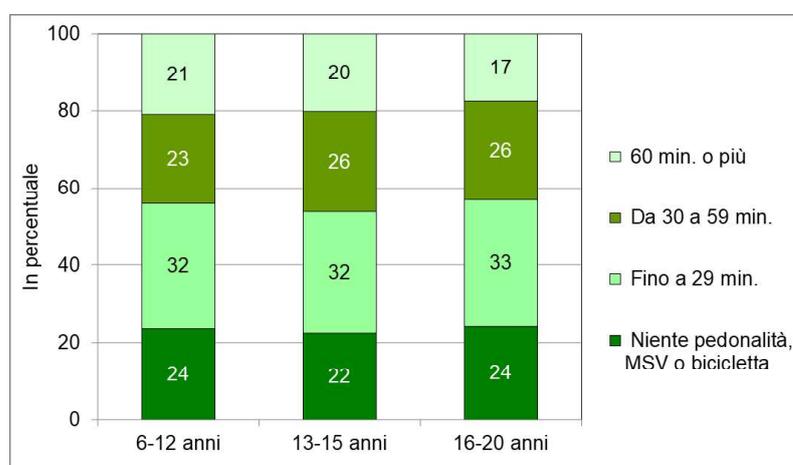
### Mobilità attiva: circa il 20% dell'esercizio fisico raccomandato

Quale percentuale dell'esercizio fisico raccomandato rappresentano gli spostamenti compiuti ogni giorno per raggiungere destinazioni precise? L'OMS e la rete hepa.ch<sup>5</sup> consigliano per i bambini almeno 60 minuti di esercizio fisico al giorno (OMS 2011, Ufficio federale dello sport 2013), in cui sono compresi anche il gioco all'aperto e le attività sportive svolte durante l'orario scolastico e nel tempo libero, non rilevati però nei microcensimenti mobilità e trasporti.

Se si considera la mobilità attiva nel suo complesso, quindi i tragitti effettuati a piedi, inclusi quelli compiuti con i mezzi simili a veicoli (MSV) e la bicicletta, circa il 20% dei bambini e adolescenti impiega oltre 60 minuti al giorno per i propri spostamenti. Pertanto, circa un quinto di coloro che rientrano nella fascia di età 6–20 anni svolge l'esercizio fisico raccomandato dall'OMS e dalla rete hepa semplicemente nei propri tragitti quotidiani. Un altro quarto fa 30–60 minuti di movimento al giorno, concorrendo al raggiungimento dell'obiettivo raccomandato. Nella giornata di riferimento, tuttavia, circa la metà dei bambini e adolescenti ha svolto meno di 30 minuti di attività fisica o è rimasta completamente inattiva.

Figura 8I  
Somma del tempo totale percorso ogni giorno, nel 2015, a piedi, con mezzi simili a veicoli e bicicletta, indipendentemente dal motivo dello spostamento (base = 4703, 2238, 3571 bambini e adolescenti dai 6 ai 20 anni)

Fonte: UST/ARE: Microcensimenti mobilità e trasporti



### Mobilità attiva e IMC: correlazione non univoca

Non esiste una correlazione statistica comprovata tra indice di massa corporea (IMC)<sup>6</sup>, classificato in sottopeso/normopeso e sovrappeso/obesità, e tempo di percorrenza quotidiano. Gli scolari dai 6 ai 15 anni rientranti nella prima categoria di peso attivi nella giornata di riferimento compiono una percentuale maggiore di tragitti più lunghi a piedi o in bicicletta rispetto ai coetanei della seconda categoria, ma nella fascia 16–20 anni la tendenza è inversa. I risultati non sono omogenei neanche per quanto riguarda il tempo libero. Studi internazionali confermano la mancanza di una chiara correlazione tra mobilità quotidiana e IMC nei bambini e adolescenti. Uno dei motivi risiederebbe nel fatto che lo sforzo richiesto dalla mobilità quotidiana, soprattutto per i piccoli che spesso devono compiere solo brevi tragitti, non è sufficientemente intenso per poter incidere tangibilmente sull'IMC, a differenza di altre attività e altri fattori (ad es. alimentazione, sport, gioco); tale meccanismo subentrerebbe solo in età adulta. Ciononostante, la mobilità attiva nel contesto scolastico e nel tempo libero fornisce un importante contributo all'esercizio fisico giornaliero: migliora la percezione del proprio corpo e dello spazio così come la capacità di concentrazione e riveste dunque notevole importanza sul piano fisico, motorio, psicologico e sociale.

<sup>5</sup> Muoversi fa bene alla salute, Rete svizzera salute e movimento hepa.ch, Ufficio federale dello sport UFSP, Ufficio federale della sanità pubblica UFSP, Magglingen 2013. Si veda <https://www.hepa.ch/it/bewegungsempfehlungen.html>

<sup>6</sup> Nel caso dei bambini va modificata la modalità di calcolo dell'indice di massa corporea (IMC) impiegata di solito per gli adulti, poiché per motivi di crescita presentano valori più bassi e sono soggetti a maggiori variazioni. Questi dati vanno trattati con estrema cautela anche a causa della metodologia di rilevazione basata sulle dichiarazioni degli interpellati e per effetto delle dimensioni ridotte del campione utilizzato.

## Variazioni della disponibilità dei mezzi di trasporto

### Sempre meno biciclette...

Nella fascia di età dai 6 ai 12 anni, 7 bambini su 10 hanno accesso illimitato a una bicicletta, contro i 9 su 10 del 1994, mentre la percentuale aumenta (85%) dai 13 ai 15 anni, dove il calo è più contenuto. Bambini e adolescenti dispongono più spesso di un mezzo a due ruote nella Svizzera tedesca e nelle zone rurali che nella Svizzera romanda, in Ticino, nelle città e negli agglomerati urbani. Tra i più piccoli, sono più i maschi delle femmine a possedere una bici, ma la differenza scompare dai 13 anni in su.

### ... e sempre più abbonamenti al trasporto pubblico

A differenza della bicicletta, gli ultimi 20 anni hanno visto un'impennata di abbonamenti al trasporto pubblico. 4 adolescenti su 5 dai 16 ai 20 anni possiedono almeno un abbonamento, contro il 65% del 1994. Fra i titolari, la percentuale di bambini e adolescenti fino a 15 anni è molto più alta in Ticino e nella Svizzera romanda che in quella tedesca, mentre dai 16 ai 20 anni è più o meno equivalente. Il numero di abbonamenti fra i giovani è leggermente minore nelle zone rurali rispetto a città e agglomerati urbani e maggiore tra le femmine che tra i maschi.

### Tendenza a rimandare l'esame della patente

Dal 2000 al 2005 si era registrato un significativo calo delle patenti di guida, ma in seguito la percentuale di giovani patentati è tornata ad aumentare. Nel 2015 era pari al 56% dei ragazzi dai 18 ai 22 anni, contro il 67% del 2000. Tuttavia, nel lungo termine le differenze si riducono. Questo testimonia quindi una tendenza a rimandare il conseguimento della patente, ma non a rinunciarvi. Tra la Svizzera tedesca e quella romanda non vi sono differenze di sorta, mentre in quella italiana i patentati sono molto più numerosi. Tra i giovani, soprattutto nelle zone rurali, i maschi guidano più spesso delle femmine e di chi vive in città o negli agglomerati urbani.

### Persistente calo di almeno un veicolo motorizzato a disposizione

Rispetto al passato, sono diminuiti gli adolescenti e i giovani adulti che dispongono di almeno un mezzo motorizzato. Nella fascia di età 14–20 il 20% dei ragazzi ha accesso illimitato a un veicolo a motore e il 14% previo accordo, contro rispettivamente il 29% e il 13% del 2010. Il calo può essere ricondotto alla minore disponibilità di motorini e alla tendenza a prendere la patente più tardi. Mentre nella Svizzera tedesca e in quella romanda la disponibilità è più o meno la stessa, in quella italiana è molto maggiore. Il tasso di motorizzazione è più elevato nelle zone rurali che in agglomerati urbani e città e più tra i maschi che tra le femmine.

## Andamento dei singoli mezzi di trasporto

### Pedonalità: essenziale per bambini e adolescenti

A seconda dello scopo dello spostamento e della fascia di età, fino al 70% dei tragitti viene compiuto a piedi, addirittura il 90% sulle distanze inferiori a 1 km. Tra i più piccoli la pedonalità è la modalità preponderante nel percorso casa-scuola: i bambini delle elementari percorrono 7 tragitti su 10 a piedi, ma anche gli adolescenti scelgono le proprie gambe per un terzo degli spostamenti nel tempo libero. Aumenti più significativi della pedonalità si osservano soprattutto nella fascia 16–20 anni, perlopiù in città, negli spostamenti per esigenze formative o nel tempo libero e sulle brevi distanze. Dai 6 ai 12 anni i tragitti percorsi esclusivamente a piedi la fanno da padrone, mentre la combinazione di pedonalità e altri mezzi di trasporto è la soluzione preferita dagli adolescenti. Questi dati dimostrano la notevole importanza di questa modalità sia come soluzione esclusiva sia come collante tra i diversi mezzi.

### Mezzi simili a veicoli: quota non molto alta, ma forse sottovalutata

I cosiddetti mezzi simili a veicoli, come mini-monopattini e kickboard, svolgono un ruolo solo secondario nella mobilità di bambini e adolescenti, con appena il 5% circa perfino nel tragitto casa-scuola tra i più piccoli. Altre indagini indicano però come questo dato possa essere stato sottovalutato nel *microcensimento mobilità e trasporti*.

### Bicicletta ai minimi o addirittura in lieve ripresa

Per molti anni la bicicletta ha perso terreno. Nella fascia di età 13–15, che è quella dei maggiori utilizzatori delle due ruote, la percentuale ad esempio è diminuita dal 32% del 1994 al 19% nel 2015. Il calo più netto, ossia dal 32% al 24%, si è registrato tra il 1994 e il 2000. Tuttavia, questa tendenza sembra aver toccato il punto minimo e in alcuni casi inizia perfino a invertire la rotta. Le due ruote si impongono soprattutto sulle brevi distanze fino a 1 km, per spostamenti sia scolastici sia nel tempo libero. Si notano aumenti sporadici anche nella Svizzera tedesca, tra il sesso maschile e nelle zone rurali dai 13 ai 15 anni.

La bicicletta elettrica, che può essere guidata solo dai 14 anni in su, è quasi inesistente fra gli adolescenti: le cifre sono nell'ordine di millesimi.

### Trasporto pubblico: ulteriore incremento, soprattutto tra gli adolescenti

Il trasporto pubblico è sempre più utilizzato, soprattutto dai giovani adulti: con il suo 53%, è la modalità più utilizzata per gli spostamenti effettuati per esigenze formative; nei tragitti casa-scuola superiori a 3 km rappresenta oltre il 75%. Un'importante ragione è costituita dall'aumento della distanza da scuola, che bambini e adolescenti non hanno altro modo di percorrere. A contribuire al continuo incremento dell'uso dei mezzi pubblici sono stati anche il costante ampliamento dell'offerta (maggiore frequenza, servizio notturno di treni e autobus, abbonamenti Binario 7 ecc.), l'immagine positiva e i vantaggi pratici (la possibilità di navigare su Internet, chattare o guardare video non offerta dagli altri mezzi di trasporto). Il trasporto pubblico è abbinato soprattutto agli spostamenti a piedi, più di rado a quelli in bicicletta o in auto.

### Traffico motorizzato: in aumento per i bambini, in calo per gli adolescenti

Tra gli spostamenti effettuati per recarsi a scuola e quelli nel tempo libero sussistono notevoli differenze: se per i primi l'automobile rappresenta un 10% scarso, una quota quindi piuttosto contenuta, nei secondi costituisce circa il 40%. Tra i giovani adulti la quota di TMP nel tempo libero è diminuita del 18% rispetto al 2000 (dal 41% al 34%). Nelle due fasce di età inferiori, che in auto sono perlopiù accompagnate dai genitori, nello stesso periodo la percentuale è aumentata, in particolare per gli spostamenti nel tempo libero.

### Panoramica delle variazioni nella scelta del mezzo di trasporto

La seguente tabella mostra una panoramica delle variazioni nelle preferenze di spostamento dal 1994 al 2015:

Tabella 11 Andamento delle preferenze di tutti gli spostamenti di bambini e adolescenti effettuati sul territorio nazionale (indipendentemente dal motivo dello spostamento) dal 1994 al 2015, per fascia di età (fonte: UST/ARE: Microcensimenti mobilità e trasporti)

	<b>Pedonalità</b>	<b>Bicicletta</b>	<b>Trasporto pubblico</b>	<b>TMP</b>
6-12 anni	Nessuna variazione +/- 0%	Forte diminuzione - 33% *	Nessuna variazione + 2%	Aumento + 22% *
13-15 anni	Leggero aumento + 11% *	Forte diminuzione - 42% *	Forte aumento + 41% *	Aumento + 20% *
16-20 anni	Aumento + 29% *	Forte diminuzione - 64% *	Forte aumento + 42% *	Leggera diminuzione - 7% *

\* indica una variazione significativa ( $p < .05$ ), cioè con una probabilità del 95% non è casuale

### Fattori di incidenza: parcheggi per bici, abbonamenti al trasporto pubblico e auto per famiglia

#### Posteggi per bici facilmente accessibili e sicuri favoriscono l'uso delle due ruote

Circa quattro bambini e adolescenti su cinque dispongono di una sistemazione per la bici a casa e/o a scuola. A casa due terzi di questi posteggi si trovano in locali che possono essere chiusi a chiave, il 47% al coperto, il 35% è di facile accesso e nel 19% dei casi vi è la possibilità di legare il mezzo (più risposte possibili). La disponibilità di un posteggio a casa ha di per sé un impatto limitato, mentre la situazione cambia quando si parla di accessibilità. Fra i bambini dai 6 ai 12 anni, coloro che tengono la bicicletta in un locale chiuso a chiave la usano molto meno di chi invece non lo possiede. Ciò dimostra come alla possibilità di custodire al sicuro il velocipede faccia da contraltare una minore accessibilità e di conseguenza un utilizzo più scarso.

A scuola due terzi dei cicloposteggi sono di facile accesso e/o al coperto, ma solo in due casi su cinque è possibile legare il mezzo e solo il 10% di bambini e adolescenti ha a disposizione un locale da chiudere, una quota ridotta rispetto all'elevato rischio di furti e atti di vandalismo presente anche nelle scuole. Nella Svizzera romanda e italiana tali strutture sono molto meno numerose che in quella tedesca e decisamente meno protette contro furti e agenti atmosferici.

A differenza di quanto constatato per la situazione domestica, a scuola vi è una chiara correlazione tra l'utilizzo delle due ruote e la disponibilità di locali di stazionamento. Nella giornata di riferimento chi aveva a disposizione un parcheggio ha preso la bici molto più spesso, per almeno una tappa, rispetto a chi non sapeva dove lasciarla. Ma il rapporto causa-effetto non è sempre chiaro: bambini e adolescenti rinunciano ad andare a scuola in bicicletta per mancanza di parcheggi oppure questi ultimi non ci sono perché nessuno usa la bici per recarsi a scuola o ha il permesso di andarci? Dai 16 ai 20 anni anche la qualità dei parcheggi, oltre alla disponibilità, costituisce un elemento decisivo: nella giornata di riferimento chi aveva a disposizione un posteggio coperto e di facile accesso ha compiuto più spesso almeno un tratto di strada su due ruote. In futuro sarà quindi fondamentale predisporre, a casa come a scuola, un numero sufficiente di parcheggi facilmente accessibili e a prova di furti e atti vandalici.

### Abbonamenti sfruttati anche per tragitti brevi, a scapito della bicicletta

Chi possiede un abbonamento al trasporto pubblico lo utilizza molto di più rispetto a chi non ce l'ha. Ed è logico: solo chi usa effettivamente (ossia deve usare) i mezzi pubblici acquista l'abbonamento e viceversa. È interessante indagare l'impatto di questa tendenza sui tratti brevi che si potrebbero coprire sia con i mezzi pubblici sia in bicicletta. Nella fascia dai 13 ai 15 anni *chi possiede* un abbonamento effettua il 70% dei tragitti casa-scuola su distanze comprese tra 1,1 e 3 km con il trasporto pubblico e circa il 10% a piedi e il 10% in bicicletta, mentre *chi non lo possiede* compie il 58% dei tragitti su due ruote, il 27% a piedi e raramente coi mezzi pubblici. L'uso del trasporto pubblico va quindi soprattutto a scapito di quello della bicicletta, proprio sulle distanze su cui quest'ultima dovrebbe prevalere. Sui tragitti superiori a 3 km i titolari di un abbonamento optano per i mezzi pubblici, gli altri per un veicolo a motore. Anche nel tempo libero in tutte le fasce di età chi ha l'abbonamento utilizza il trasporto pubblico molto più di chi non lo possiede.

### La scelta del mezzo dipende fortemente dal numero di auto in famiglia

Le famiglie con figli tendono ad avere più veicoli del resto della popolazione. La percentuale di bambini e adolescenti che vivono in nuclei con più automobili è maggiore in Ticino rispetto alla Svizzera romanda, che a sua volta ne conta di più della Svizzera tedesca. La stessa prevalenza si registra nelle zone rurali rispetto alle città, mentre negli agglomerati urbani la situazione è a metà strada. Il numero di automobili presenti in famiglia influenza notevolmente la scelta del mezzo di trasporto, soprattutto riguardo a pedonalità, trasporto pubblico e TMP, ma non due ruote. Dai 6 ai 12 anni i bambini la cui famiglia non dispone di un'auto effettuano, ad esempio, i due terzi degli spostamenti a piedi, contro appena il 45% di quelli che vivono in una famiglia con due o più auto. Maggiore è il numero di automobili disponibili, minore è l'utilizzo dei mezzi pubblici. Chi possiede una o più auto le utilizza. Nel tempo libero gli adolescenti dai 16 ai 20 anni che dispongono di due o più vetture in famiglia le usano per il 46% degli spostamenti, contro appena il 17% di quelli che vivono in una famiglia senza automobile.

Figura 91  
Scelta del mezzo di trasporto nel 2015 per numero di auto in famiglia e fascia di età, indipendentemente dal motivo dello spostamento (base: 16 710, 7769 e 12 379 tragitti compiuti da bambini e adolescenti dai 6 ai 20 anni)

Fonte: UST/ARE: Microcensimenti mobilità e trasporti

