



Landesinstitut für Statistik

Kanonikus-Michael-Gamper-Str. 1 • 39100 Bozen
Tel. 0471 41 84 00 • Fax 0471 41 84 19

<https://astat.provinz.bz.it> • astat@provinz.bz.it

Auszugsweiser oder vollständiger Nachdruck mit Quellenangabe (Herausgeber und Titel) gestattet
Halbmonatliche Druckschrift, eingetragen mit Nr. 10 vom 06.04.89 beim Landesgericht Bozen
Verantwortlicher Direktor: Timon Gärtner



Istituto provinciale di statistica

Via Canonico Michael Gamper 1 • 39100 Bolzano
Tel. 0471 41 84 00 • Fax 0471 41 84 19

<https://astat.provincia.bz.it> • astat@provincia.bz.it

Riproduzione parziale o totale autorizzata con la citazione della fonte (titolo ed edizione)
Pubblicazione quindicinale iscritta al Tribunale di Bolzano al n. 10 del 06.04.89
Direttore responsabile: Timon Gärtner

astatinfo

Nr.

58

10/2021

Lokale Mobilität in Südtirol

26. April-16. Juni 2021

Veränderungen in der Nutzung der Verkehrsmittel im Vergleich zur Zeit vor der Covid-Krise

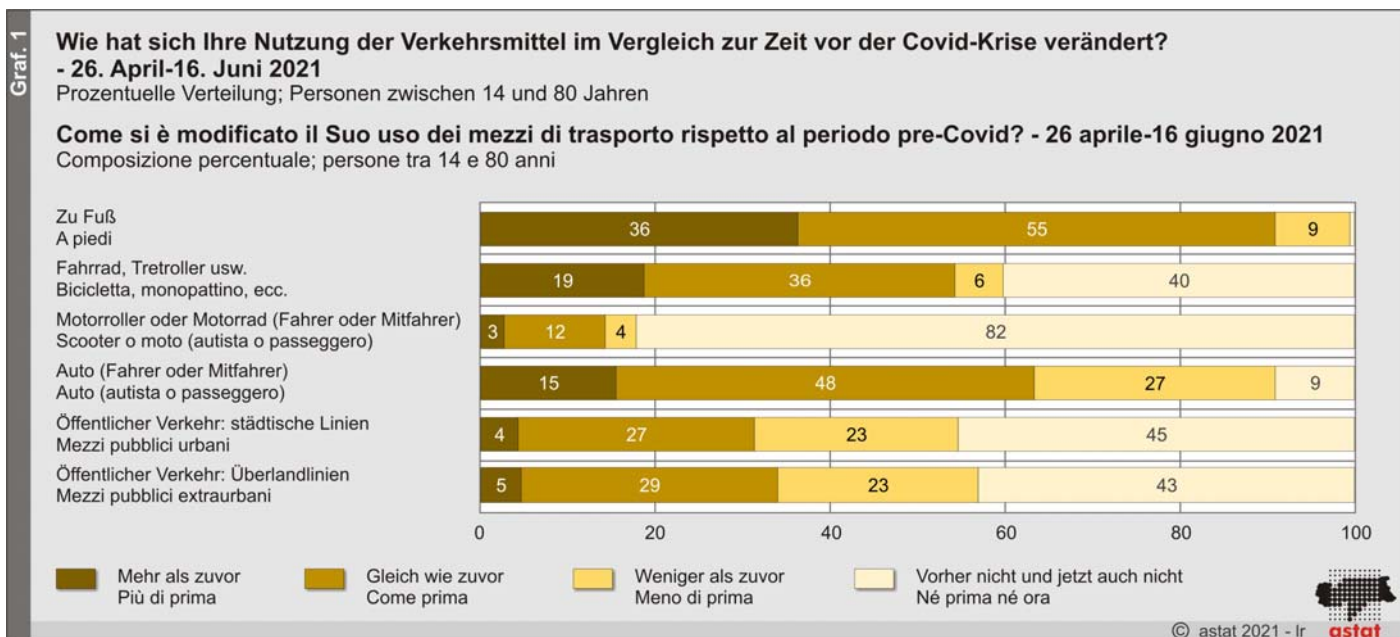
Die Erhebung fand in der letzten Phase der dritten Welle der Covid-19-Pandemie statt, einer Zeit, in der Südtirol wie die meisten italienischen Regionen gelbe Zone war. Die Pandemie und die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen haben das Mobilitätsverhalten

Mobilità locale in Alto Adige

26 aprile-16 giugno 2021

Cambiamenti nell'uso dei mezzi di trasporto rispetto al periodo pre-Covid

L'indagine si è svolta nell'ultima fase della terza ondata della pandemia da Covid-19, periodo in cui l'Alto Adige si trovava, come la maggior parte delle regioni italiane, in zona gialla. La pandemia e le connesse misure restrittive hanno modificato i comportamenti di



ten der Personen verändert, sowohl was die Anzahl der zurückgelegten Wege als auch die Wahl der Verkehrsmittel betrifft.

mobilità delle persone, sia relativamente alla quantità degli spostamenti sia per quanto riguarda la scelta del mezzo di trasporto.

Tab. 1

Veränderung der Nutzung der Verkehrsmittel im Vergleich zur Zeit vor der Covid-Krise nach soziodemografischen Gruppen - 26. April-16. Juni 2021

Differenz zwischen den Prozentsätzen der Antworten „Mehr als zuvor“ und „Weniger als zuvor“; Personen zwischen 14 und 80 Jahren

Cambiamento dell'uso dei mezzi di trasporto rispetto al periodo pre-Covid per gruppi sociodemografici - 26 aprile-16 giugno 2021

Differenza tra le percentuali delle risposte “Più di prima” e “Meno di prima”; persone tra 14 e 80 anni

SOZIODEMOGRAFISCHE GRUPPEN	Zu Fuß A piedi	Fahrrad, Tretroller usw. Bicicletta, monopattino, ecc.	Motorroller oder Motorrad (Fahrer oder Mitfahrer) Scooter o moto (autista o passeggero)	Auto (Fahrer oder Mitfahrer) Auto (autista o passeggero)	Öffentlicher Verkehr: städtische Linien Mezzi pubblici urbani	Öffentlicher Verkehr: Überlandlinien Mezzi pubblici extraurbani	GRUPPI SOCIODEMOGRAFICI
Geschlecht							Genere
Männer	+28	+18	***	-16	-14	-14	Maschi
Frauen	+27	+9	***	-8	-23	-23	Femmine
Alter (Jahre)							Età (anni)
14-34	+27	+18	***	+7	-22	-18	14-34
35-49	+26	+12	***	-8	-20	-21	35-49
50-64	+32	+14	***	-21	-14	-15	50-64
65-80	+24	+6	***	-34	-20	-20	65-80
Schulbildung							Titolo di studio
Ohne Matura	+26	+14	***	-15	-15	-13	Senza maturità
Mit Matura	+27	+8	***	-4	-23	-24	Con maturità
Mit Universitätsabschluss	+37	+20	***	-15	-30	-31	Con laurea
Erwerbsstellung							Condizione professionale
Erwerbstätig	+26	+15	***	-9	-18	-17	Occupato
Schüler/Student	+24	+20	***	+8	-21	-15	Studente
Sonstiges	+31	+7	***	-25	-21	-22	Altro
Muttersprache							Madrelingua
Deutsch	+29	+15	-1	-15	-15	-16	Tedesco
Italienisch	+26	+9	***	-12	-26	-20	Italiano
Ladinisch	+28	+16	***	-22	-20	-24	Ladino
Andere	+23	***	***	+16	-25	-26	Altra
Art der Gemeinde							Tipo di comune
Hauptzentren	+30	+14	***	-15	-26	-21	Centri primari
davon Bozen	+31	+16	***	-14	-31	-21	di cui Bolzano
Nebenzentren	+25	+12	***	-17	-20	-20	Centri secondari
Randgemeinden	+27	+13	***	-9	-13	-16	Comuni periferici
Statistischer Bezirk							Comprensorio statistico
Meran-Schlanders	+26	+14	-3	-7	-19	-20	Merano-Silandro
Bozen	+30	+15	***	-12	-22	-17	Bolzano
Brixen-Sterzing	+28	+12	***	-15	-12	-17	Bressanone-Vipiteno
Bruneck	+25	+8	***	-19	-16	-19	Brunico
Staatsbürgerschaft							Cittadinanza
Italienisch	+28	+13	-1	-14	-19	-18	Italiana
Ausländisch	+23	***	***	***	-20	-21	Straniera
Insgesamt	+27	+13	-1	-12	-19	-18	Totale

*** Die Genauigkeit der Schätzungen ist unzureichend.
Il livello di accuratezza della stima non è sufficiente.

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Im Vergleich zur Zeit vor der Pandemie geben die Südtirolerinnen und Südtiroler im Alter zwischen 14 und 80 Jahren an, dass sie mehr Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad und weniger mit dem Auto und den öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen.

Gli altoatesini di età compresa tra i 14 e gli 80 anni affermano di spostarsi, rispetto al periodo pre-Covid, di più a piedi e in bicicletta, di meno con l'auto e con i mezzi pubblici.

Die Mobilitätsbilanz der Fußgänger (mehr als die Hälfte der Befragten gaben an, etwa gleich viele Wege zu Fuß zurückgelegt zu haben, 36% mehr und 9% weniger) fällt für 27% der Bevölkerung positiv aus. Auch beim Radfahren fällt die Bilanz positiv aus, wenn auch in geringerem Maße (+13%).

Alle anderen Verkehrsmittel, mit Ausnahme der Motorräder, die im Großen und Ganzen gleich viel wie vorher genutzt wurden, weisen negative Bilanzen auf (geringere Nutzung).

Das Auto wird von 15% der Befragten mehr und von 27% weniger genutzt, mit einer Bilanz von -12%.

Die Bilanzen der städtischen Linien (-19%) und der Überlandlinien (-18%) fielen eindeutiger aus.

Die Gesamtbilanz aller Verkehrsmittel ist negativ: Die Anzahl der Wege ist nach wie vor geringer als vor der Covid-Krise, insbesondere bei der älteren Bevölkerung.

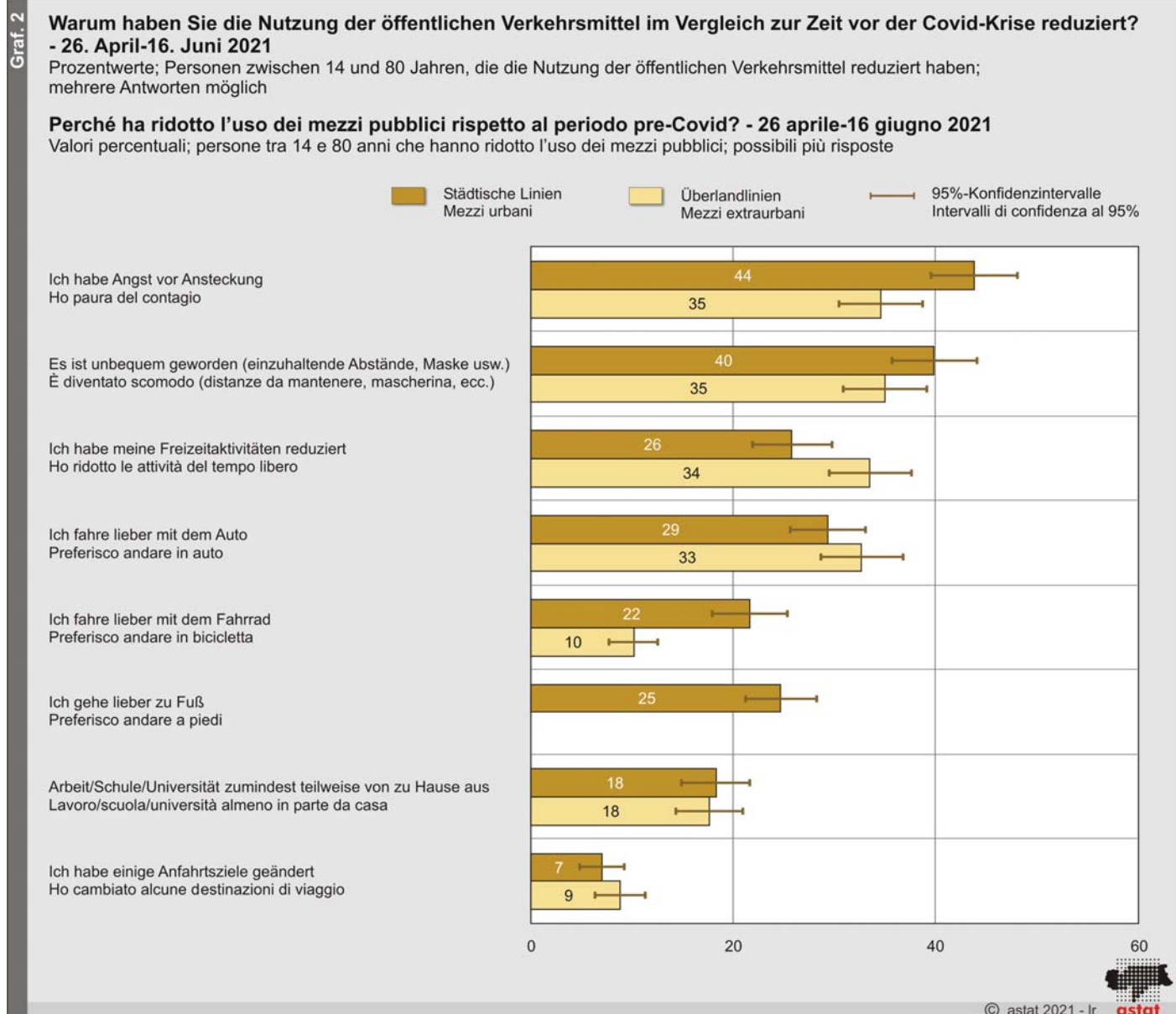
Il saldo della mobilità pedonale (con più della metà dei rispondenti che dichiara di fare grosso modo lo stesso numero di spostamenti a piedi, il 36% di farne di più e il 9% di farne di meno) è positivo per il 27% della popolazione. Ugualmente positivo il saldo per la bicicletta, anche se in misura più contenuta (+13%).

Tutte le altre modalità, esclusa la moto che è sostanzialmente alla pari, presentano invece saldi negativi.

L'auto viene utilizzata di più dal 15% degli intervistati e di meno dal 27%, con un saldo pari a -12%.

Più accentuati risultano i saldi per i mezzi pubblici urbani (-19%) ed extraurbani (-18%)

Il bilancio complessivo, considerando tutti i mezzi, è negativo: la quantità degli spostamenti è ancora inferiore a quella pre-Covid, soprattutto tra la popolazione anziana.



Die Teilnehmer an der Erhebung, die angaben, weniger Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt zu haben, wurden gefragt, aus welchen Gründen sie ihre Fahrten reduziert haben.

Was die städtischen Verkehrsmittel betrifft, sind die häufigsten Gründe (etwa 40% der Befragten) die Angst vor Ansteckung und die Tatsache, dass die Verkehrsmittel unbequem geworden sind (Abstand, Masken usw.). Es folgen die Nutzung des Autos anstelle des vorher benutzten öffentlichen Verkehrsmittels (29%), die Einschränkung der Freizeitaktivitäten (26%), das Zufußgehen (25%) und Radfahren (22%) zu bevorzugen sowie die Umstellung auf Smart-Working bei den Erwerbstätigen und auf Fernunterricht bei den Schülern und Studenten (18%).

Die geringere Nutzung der Überlandlinien ist hauptsächlich und in gleichem Maße (etwa ein Drittel der Befragten) auf die Angst vor Ansteckung, die Unbequemlichkeit, die Verringerung der Freizeitaktivitäten und die Bevorzugung des Autos zurückzuführen. Es folgen Smart-Working und Fernunterricht (18%) und die Umstellung vom öffentlichen Verkehrsmittel auf das Fahrrad (10%).

Benutzte Verkehrsmittel

Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel der Südtirolerinnen und Südtiroler zwischen 14 und 80 Jahren ist das Auto: 38% nutzen es als Fahrer oder Beifahrer jeden oder fast jeden Tag, 32% einen oder mehrere Tage pro Woche, 19% seltener und 11% nie.

31% der Bevölkerung benutzen mindestens einmal pro Woche ein klassisches Fahrrad und 13% ein Elektrofahrrad, das mehr benutzt wird als Motorroller und Motorrad (7%). Die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen ist noch relativ gering: 2% der Südtirolerinnen und Südtiroler nutzen diese, meist gelegentlich.

Von allen öffentlichen Verkehrsmitteln wird der Stadtbus am häufigsten genutzt: 14% der Südtiroler fahren mindestens einmal pro Woche damit. Darauf folgen der Überlandbus und der Zug (jeweils 9%) und die Seilbahn (2%).

Taxis und Carsharing-Dienste werden mindestens einmal im Jahr von 9% bzw. 2% der 14- bis 80-Jährigen genutzt.

Die Nutzung von Verkehrsmitteln hängt von den soziodemografischen Merkmalen der Personen ab.

Was die Häufigkeit der Nutzung nachhaltiger individueller Fortbewegungsmittel (klassisches Fahrrad, E-Bike und Elektrokleinstfahrzeuge) betrifft, ergibt sich Folgendes:

- Männer nutzen diese häufiger als Frauen;

Agli intervistati che hanno dichiarato di fare meno spostamenti con il trasporto pubblico è stata rivolta una domanda sulle ragioni che hanno determinato la riduzione dei viaggi.

Per quanto riguarda i mezzi urbani, i motivi più diffusi (circa il 40% degli intervistati) sono la paura del contagio e il fatto che i mezzi sono diventati scomodi (distanze, mascherine, ecc.). Seguono la sostituzione del mezzo pubblico con l'auto (29%), la riduzione delle attività del tempo libero (26%), la preferenza a spostarsi a piedi (25%) e in bici (22%) e il passaggio per lavoratori e studenti allo smart working e alla didattica a distanza (18%).

La riduzione dell'uso del trasporto pubblico extraurbano è dovuta soprattutto e nella stessa misura (circa un terzo degli intervistati) alla paura del contagio, al fattore scomodità, alla riduzione delle attività del tempo libero e alla preferenza per l'auto. Seguono smart working e didattica a distanza (18%) e la sostituzione del mezzo pubblico con la bici (10%).

Mezzi di trasporto utilizzati

Il mezzo di trasporto più utilizzato dagli altoatesini di età compresa tra i 14 e gli 80 anni è l'auto: il 38% la usa, come autista o passeggero, tutti i giorni o quasi, il 32% uno o più giorni alla settimana, il 19% più raramente e l'11% mai.

Si sposta con la bicicletta tradizionale almeno un giorno alla settimana il 31% della popolazione e con quella elettrica il 13%, percentuale superiore a quella di scooteristi e motociclisti (7%). La diffusione dei micromezzi elettrici è invece ancora marginale: li usa, per lo più saltuariamente, il 2% degli altoatesini.

Fra i mezzi pubblici, l'autobus urbano è il più utilizzato: il 14% degli altoatesini lo prende almeno una volta alla settimana. Seguono l'autobus extraurbano e il treno (entrambi 9%) e la funivia (2%).

Taxi e servizi di car sharing vengono utilizzati almeno una volta all'anno rispettivamente dal 9% e dal 2% dei 14-80enni.

L'utilizzo dei mezzi di trasporto dipende dalle caratteristiche sociodemografiche delle persone.

La frequenza d'uso dei mezzi individuali sostenibili (bicicletta tradizionale, e-bike e micromezzi elettrici):

- è più alta tra gli uomini che tra le donne;

- je höher der Studientitel, desto höher die Häufigkeit der Nutzung;
- Schüler und Studenten nutzen diese am häufigsten, gefolgt von den Rentnern und den Hausfrauen;
- in den Randgemeinden liegt die Nutzung unter dem Landesdurchschnitt, in den Haupt- und Nebenzentren darüber (siehe Hinweise auf Seite 43).

Auch Motorräder und Motorroller werden von Männern häufiger genutzt als von Frauen. Außerdem werden sie von italienischen Muttersprachlern häufiger verwendet als von deutschen Muttersprachlern.

Vor allem Erwerbstätige und Einwohner von Neben- und Randgemeinden fahren mit dem Auto.

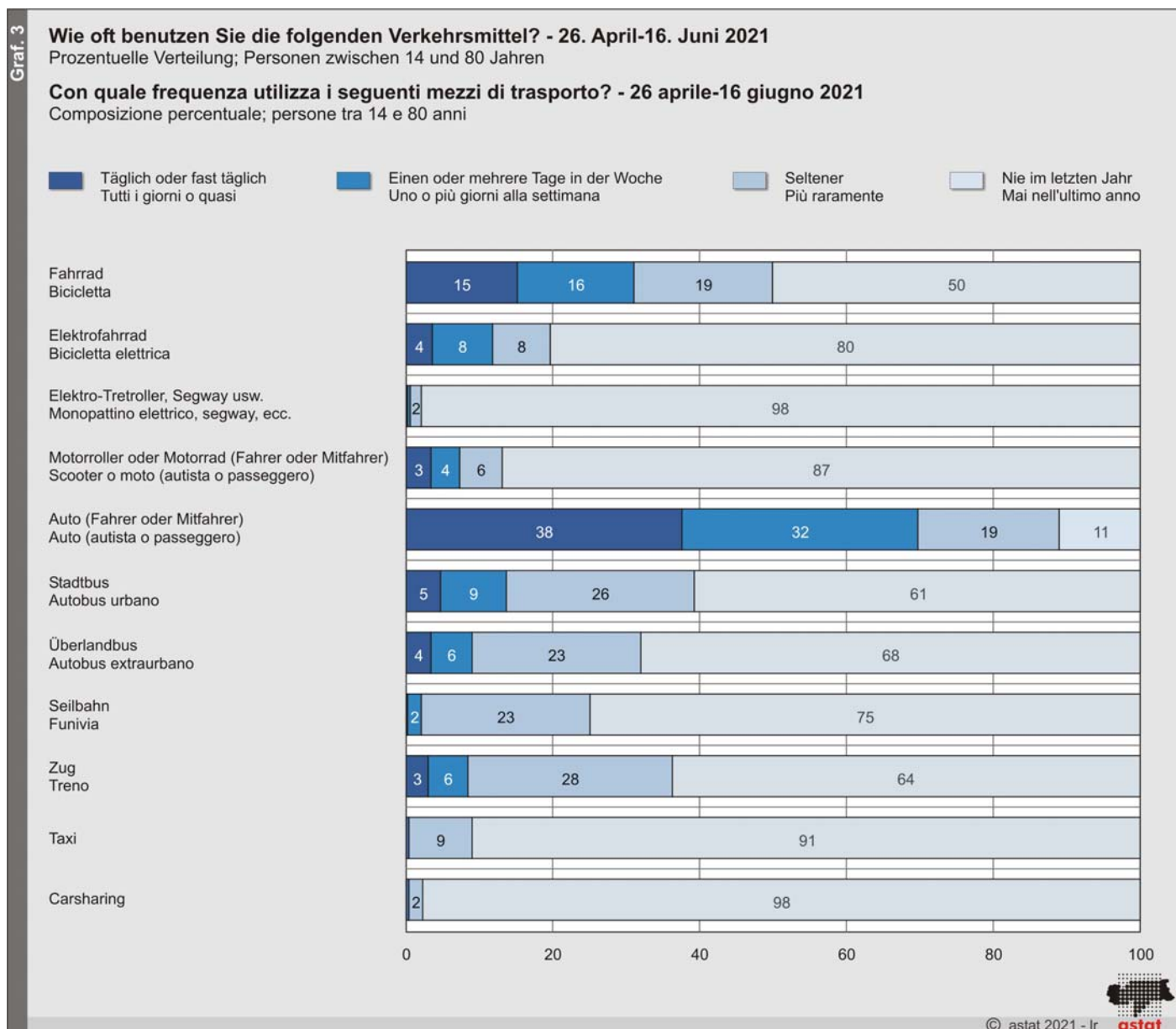
Die öffentlichen Verkehrsmittel werden am häufigsten von Schülern und Studenten (und damit von jüngeren Menschen) genutzt. Auch zwischen den Geschlechtern ist ein leichter Unterschied festzustellen: Frauen

- cresce all'aumentare del titolo di studio;
- raggiunge il valore più elevato tra gli studenti, seguono gli occupati e infine pensionati e casalinghe;
- è sotto la media provinciale nei comuni periferici e sopra in quelli primari e secondari (si veda nota a pagina 43).

Anche la moto e lo scooter vengono utilizzati più dai maschi che dalle femmine. Inoltre, il loro uso è più frequente tra le persone di madrelingua italiana che tra quelle di madrelingua tedesca.

Si muovono in auto soprattutto gli occupati e le persone residenti nei comuni secondari e periferici.

Per quanto riguarda i mezzi pubblici, la frequenza di utilizzo maggiore viene rilevata tra gli studenti (e quindi tra le persone più giovani). Emerge anche una lieve differenza di genere, con le donne che li usano un po'



nutzen sie etwas häufiger als Männer. Bei einer Aufschlüsselung der Daten nach der Art der Wohngemeinde wird deutlich, dass die Einwohner von Hauptzentren am häufigsten den Stadtbuss nutzen, jene von Randgemeinden den Überlandbus und die Einwohner von Nebenzentren den Zug.

più spesso dei maschi. Disaggregando i dati per tipo di comune di residenza, si osserva la percentuale più alta di utenti dell'autobus urbano nei centri primari, di utenti dell'autobus extraurbano nei comuni periferici e di utenti del treno nei centri secondari.

Tab. 2

Mindestens einen Tag in der Woche benutzte Verkehrsmittel nach soziodemografischen Gruppen - 26. April-16. Juni 2021
Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren

Mezzi di trasporto utilizzati almeno un giorno alla settimana per gruppi sociodemografici - 26 aprile-16 giugno 2021
Valori percentuali; persone tra 14 anni e 80 anni

SOZIODEMOGRAFISCHE GRUPPEN	Fahrrad (a) Bicycle (a)	Motorroller oder Motorrad (Fahrer oder Mitfahrer) Scooter o moto (autista o passeggero)	Auto (Fahrer oder Mitfahrer) Auto (autista o passeggero)	Stadtbuss Autobus urbano	Überlandbus Autobus extraurbano	Zug Treno	GRUPPI SOCIODEMOGRAFICI
Geschlecht							Genere
Männer	45	12	72	11	7	8	Maschi
Frauen	34	3	68	16	12	9	Femmine
Alter (Jahre)							Età (anni)
14-34	43	9	70	23	15	19	14-34
35-49	40	6	82	8	6	4	35-49
50-64	42	9	70	6	6	5	50-64
65-80	28	***	51	18	9	***	65-80
Schulbildung							Titolo di studio
Ohne Matura	36	7	66	16	10	8	Senza maturità
Mit Matura	40	9	75	11	8	9	Con maturità
Mit Universitätsabschluss	54	7	74	8	7	10	Con laurea
Erwerbsstellung							Condizione professionale
Erwerbstätig	42	9	78	8	6	6	Occupato
Schüler/Student	54	8	56	43	31	34	Studente
Sonstiges	30	4	57	15	7	4	Altro
Muttersprache							Madrelingua
Deutsch	37	6	74	11	10	9	Tedesco
Italienisch	46	13	59	15	6	5	Italiano
Ladinisch	37	***	82	***	***	***	Ladino
Andere	41	***	59	28	***	***	Altra
Art der Gemeinde							Tipo di comune
Hauptzentren	51	9	57	22	6	8	Centri primari
davon Bozen	54	12	47	21	6	5	di cui Bolzano
Nebenzentren	45	***	77	9	7	13	Centri secondari
Randgemeinden	29	6	78	8	12	8	Comuni periferici
Statistischer Bezirk							Comprensorio statistico
Meran-Schlanders	37	6	74	14	7	12	Merano-Silandro
Bozen	41	10	64	16	11	6	Bolzano
Brixen-Sterzing	37	***	74	11	7	11	Bressanone-Vipiteno
Bruneck	39	5	75	10	10	9	Brunico
Staatsbürgerschaft							Cittadinanza
Italienisch	39	8	70	13	9	8	Italiana
Ausländisch	42	***	62	23	***	***	Straniera
Insgesamt	39	7	70	14	9	9	Totale

(a) Umfasst auch Elektrofahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge.
Comprende anche la bicicletta elettrica e i micromezzi elettrici.

*** Die Genauigkeit der Schätzungen ist unzureichend.
Il livello di accuratezza della stima non è sufficiente.

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Meinungen zur Mobilität

Die Bürger sind mit den verschiedenen Verkehrsmitteln recht zufrieden, insbesondere mit den privaten Verkehrsmitteln.

Ungefähr acht von zehn Nutzern geben an, dass sie mit den Elektrofahrrädern und den Motorrädern voll und ganz zufrieden sind, d. h., dass sie auf einer Skala von 1 bis 6 die Note 5 oder höher vergeben. An zweiter Stelle befinden sich das klassische Fahrrad und das Auto mit sieben von zehn vollkommen zufriedenen Nutzern. Die Zufriedenheit mit dem Elektro-Tretroller ist dagegen gering, die Schätzung ist jedoch sehr ungenau.

Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln schwanken die Prozentanteile der vollen Zufriedenheit zwischen 45% für den Stadtbus und 66% für die Seilbahn.

Giudizi sulla mobilità

I livelli di soddisfazione espressi dai cittadini per i diversi mezzi di trasporto sono abbastanza elevati, in particolare per i mezzi individuali.

Circa otto utenti su dieci assegnano alla bicicletta elettrica e alla moto un voto di piena soddisfazione, ovvero pari o superiore a 5 su una scala da 1 a 6. Seguono, con sette utenti su dieci pienamente soddisfatti, la bicicletta tradizionale e l'automobile. Il monopattino elettrico presenta invece bassi livelli di soddisfazione, ma la stima è molto imprecisa.

Quanto ai mezzi collettivi, le percentuali di piena soddisfazione variano dal 45% nel caso dell'autobus urbano al 66% nel caso della funivia.

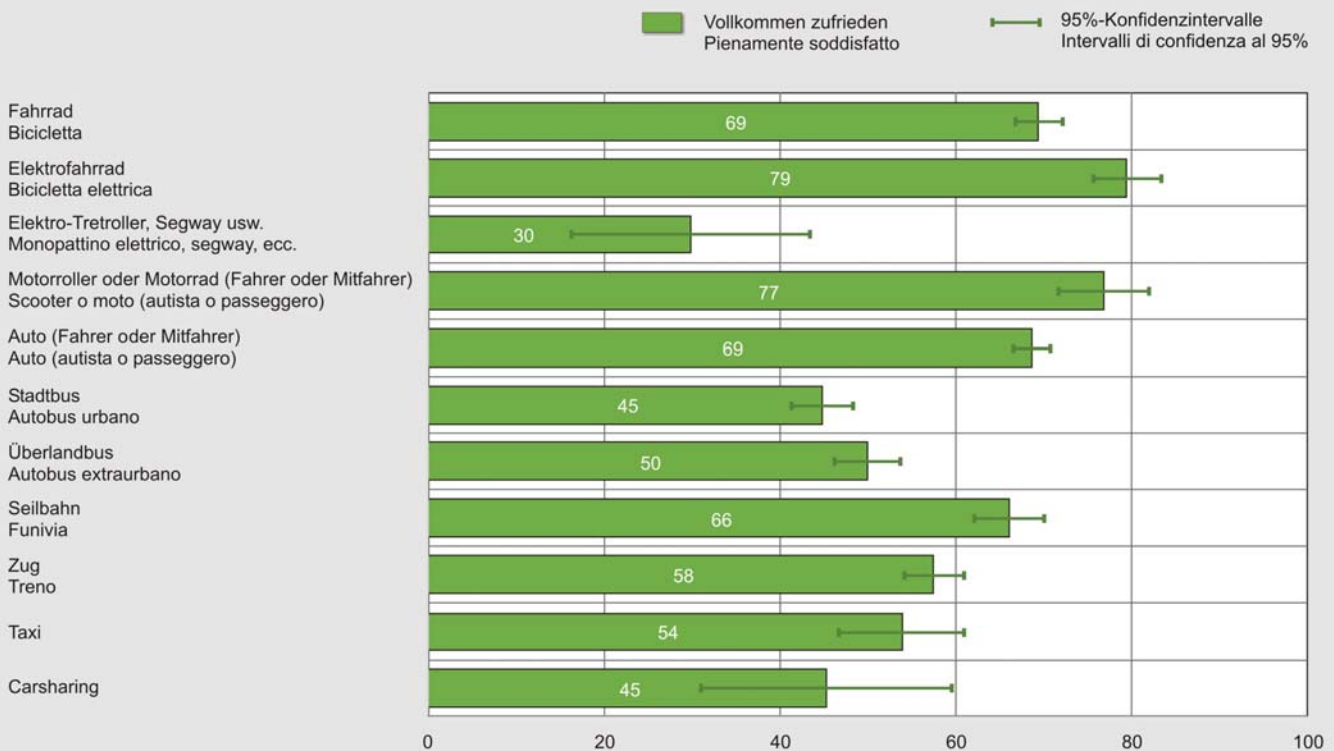
Graf. 4

Personen, die mit den benutzten Verkehrsmittel vollkommen zufrieden sind - 26. April-16. Juni 2021

Prozentanteile der Noten 5-6 an den Noten 1-6; für jedes Verkehrsmittel, Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die es benutzen

Persone pienamente soddisfatte dei mezzi di trasporto utilizzati - 26 aprile-16 giugno 2021

Percentuali dei voti 5-6 sui voti 1-6; per ciascun mezzo di trasporto, persone tra 14 e 80 anni che lo utilizzano



© astat 2021 - Ir



Die Durchschnittsnote liegt bei 5,2 (von 6) für das Motorrad, 5,1 für die Radmobilität und 5,0 für das Auto. Die Noten sinken (mit einem statistisch signifikanten Unterschied) auf 4,8 für die Seilbahn, auf 4,6 für den Zug, auf 4,5 für den Überlandbus und auf 4,3 für den Stadtbuss.

I punteggi medi risultano pari a 5,2 (su 6) per la moto, a 5,1 per la mobilità ciclistica e a 5,0 per l'auto. Essi scendono (e la differenza è statisticamente significativa) a 4,8 per la funivia, a 4,6 per il treno, a 4,5 per l'autobus extraurbano e a 4,3 per l'autobus urbano.

Die nach soziodemografischen Merkmalen unterteilten Bevölkerungsschichten weisen ein ähnliches Maß an Zufriedenheit auf. Nur wenige signifikante Unterschiede sind erkennbar:

- die Zufriedenheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nimmt mit dem Alter zu;
- im Vergleich zu den anderen Südtirolerinnen und Südtirolern sind die Bozner weniger zufrieden mit der Nutzung des Autos und zufriedener mit der Nutzung von Fahrrad und Motorrad.

I diversi strati della popolazione individuati dalle caratteristiche sociodemografiche presentano livelli di soddisfazione simili. Risaltano solamente alcuni divari significativi:

- la soddisfazione per i mezzi pubblici cresce all'aumentare dell'età;
- le persone residenti a Bolzano, rispetto agli altri altoatesini, sono meno soddisfatte dell'auto e più soddisfatte dell'uso della bicicletta e della moto.

Tab. 3

Durchschnittliche Zufriedenheit mit den benutzten Verkehrsmitteln nach soziodemografischen Gruppen - 26. April-16. Juni 2021

Für jedes Verkehrsmittel, Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die es benutzen; Skala von 1 (gar nicht zufrieden) bis 6 (sehr zufrieden)

Soddisfazione media per i mezzi di trasporto utilizzati per gruppi sociodemografici - 26 aprile-16 giugno 2021

Per ciascun mezzo di trasporto, persone tra 14 e 80 anni che lo utilizzano; scala da 1 (per niente soddisfatto) a 6 (molto soddisfatto)

SOZIODEMOGRAFISCHE GRUPPEN	Fahrrad (a) Bicycle (a)	Motorroller oder Motorrad (Fahrer oder Mitfahrer) Scooter o moto (autista o passeggero)	Auto (Fahrer oder Mitfahrer) Auto (autista o passeggero)	Stadtbus Autobus urbano	Überlandbus Autobus extraurbano	Zug Treno	GRUPPI SOCIODEMOGRAFICI
Geschlecht							Genere
Männer	5,0	5,1	4,9	4,4	4,5	4,6	Maschi
Frauen	5,2	5,2	5,0	4,3	4,5	4,6	Femmine
Alter (Jahre)							Età (anni)
14-34	5,1	5,2	5,1	4,1	4,2	4,5	14-34
35-49	5,0	5,1	4,9	4,3	4,4	4,6	35-49
50-64	5,2	5,2	5,0	4,4	4,8	4,7	50-64
65-80	5,0	***	4,9	4,7	4,8	5,0	65-80
Schulbildung							Titolo di studio
Ohne Matura	5,1	5,2	5,0	4,4	4,6	4,6	Senza maturità
Mit Matura	5,1	5,1	5,0	4,2	4,3	4,6	Con maturità
Mit Universitätsabschluss	5,1	4,9	4,7	4,3	4,4	4,5	Con laurea
Erwerbsstellung							Condizione professionale
Erwerbstätig	5,1	5,2	4,9	4,2	4,4	4,5	Occupato
Schüler/Student	5,2	5,3	5,2	4,2	4,3	4,6	Studente
Sonstiges	5,1	5,1	5,0	4,6	4,7	4,9	Altro
Muttersprache							Madrelingua
Deutsch	5,1	5,0	5,1	4,3	4,5	4,6	Tedesco
Italienisch	5,1	5,3	4,7	4,2	4,5	4,6	Italiano
Ladinisch	5,1	***	5,1	4,3	4,5	4,6	Ladino
Andere	5,0	***	5,0	4,4	4,3	4,6	Altra
Art der Gemeinde							Tipo di comune
Hauptzentren	5,1	5,3	4,8	4,3	4,5	4,6	Centri primari
davon Bozen	5,3	5,5	4,6	4,2	4,6	4,7	di cui Bolzano
Nebenzentren	5,1	4,9	5,1	4,4	4,5	4,5	Centri secondari
Randgemeinden	5,0	5,1	5,1	4,4	4,5	4,7	Comuni periferici
Statistischer Bezirk							Comprensorio statistico
Meran-Schlanders	5,1	5,1	5,0	4,3	4,3	4,6	Merano-Silandro
Bozen	5,1	5,3	4,9	4,3	4,5	4,7	Bolzano
Brixen-Sterzing	5,2	***	5,1	4,5	4,6	4,6	Bressanone-Vipiteno
Bruneck	5,0	5,1	5,0	4,3	4,4	4,5	Brunico
Staatsbürgerschaft							Cittadinanza
Italienisch	5,1	5,2	5,0	4,3	4,5	4,6	Italiana
Ausländisch	5,1	***	4,9	4,6	4,4	4,7	Straniera
Insgesamt	5,1	5,2	5,0	4,3	4,5	4,6	Totale

(a) Umfasst auch Elektrofahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge.
Comprende anche la bicicletta elettrica e i micromezzi elettrici.

*** Die Genauigkeit der Schätzungen ist unzureichend.
Il livello di accuratezza della stima non è sufficiente.

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Die Befragten, die mit dem von ihnen genutzten Verkehrsmittel unzufrieden waren, d.h. die auf einer Skala von 1 bis 6 eine Note von 3 oder weniger vergeben haben, wurden nach den Hauptgründen ihrer Unzufriedenheit gefragt.

Da der Prozentanteil der unzufriedenen Nutzer niedrig ist (zwischen 6% im Falle von Motorrädern und 20% im Falle von Stadtbussen), sind die abgeleiteten Schätzungen, die auf der Grundlage einer nicht besonders großen Stichprobe gewonnen wurden, nicht sehr präzise (Stichprobenfehler zwischen 2% und 7%).

Die Grafiken 5, 6, 7, 8, 9 und 10 zeigen die Schätzungen der häufigsten Gründe der Unzufriedenheit für die verschiedenen Verkehrsmittel mit den entsprechenden Konfidenzintervallen.

Für die Radmobilität gibt es fünf Hauptgründe, die alle von weniger als 50% der unzufriedenen Befragten genannt wurden (mühsame/lange Wege, unzureichendes Radwegenetz, Mangel an sicheren Abstellplätzen, überfüllte Radwege, Risiken), aber aufgrund der Ungenauigkeit der Schätzungen ist eine Rangfolge dieser Gründe nicht möglich.

Die häufigsten Gründe dafür, dass man mit der Nutzung des Autos unzufrieden ist, sind der Verkehr und die Schwierigkeit, einen Parkplatz zu finden (57% bzw. 48%), gefolgt von zu hohen Kosten (30%) und - mit noch geringeren Prozentanteilen - schlecht erhaltene Straßen (15%), die Risiken (9%) und die durch das Auto verursachte Umweltverschmutzung (8%).

Als Hauptgründe für die Unzufriedenheit mit dem Stadtbus werden überfüllte Fahrzeuge (55%), die Tatsache, dass der Abstand und die Maskenpflicht nicht immer eingehalten werden (39%) und die Unpünktlichkeit (39%) genannt.

Agli intervistati che si sono dichiarati insoddisfatti dei mezzi di trasporto che utilizzano, ovvero che hanno assegnato un voto pari o inferiore a 3 su una scala da 1 a 6, è stata rivolta una domanda sui principali motivi di insoddisfazione.

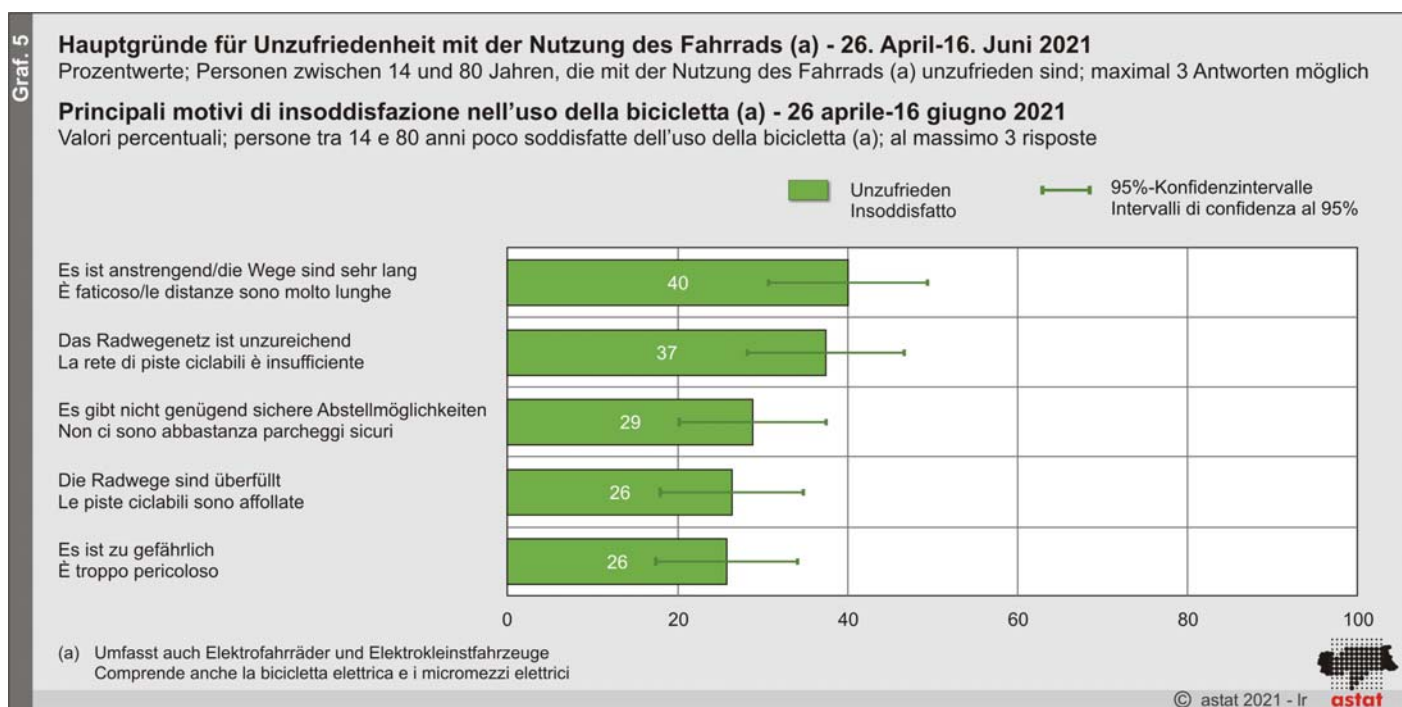
Poiché le percentuali di utenti insoddisfatti sono basse (dal 6% nel caso della moto al 20% nel caso dell'autobus urbano), le stime desunte, essendo ottenute sulla base di un campione non molto ampio, non sono molto precise (errore campionario compreso tra il 2% e il 7%).

Nei grafici 5, 6, 7, 8, 9 e 10 sono rappresentate le stime della diffusione dei principali motivi di insoddisfazione per i diversi mezzi di trasporto con i corrispondenti intervalli di confidenza.

Per la mobilità ciclistica i motivi principali sono cinque, tutti indicati da meno del 50% degli intervistati insoddisfatti (è faticoso/lunghe distanze, rete di piste ciclabili insufficiente, mancanza di parcheggi sicuri, affollamento delle piste ciclabili, pericolosità), ma, data l'incertezza delle stime, non è possibile stabilire per essi una graduatoria.

Relativamente all'utilizzo dell'auto, i primi posti della lista dei motivi di insoddisfazione sono occupati dal traffico e dalla difficoltà a trovare parcheggio (57% e 48%). Seguono i costi eccessivi (30%) e, con percentuali ancora più basse, le strade mal tenute (15%), la pericolosità (9%) e l'inquinamento causato dall'auto (8%).

I primari motivi di insoddisfazione per l'autobus urbano sono l'eccessivo affollamento delle vetture (55%), il fatto che distanziamento e obbligo di mascherina non sono sempre rispettati (39%) e la mancanza di puntualità (39%).

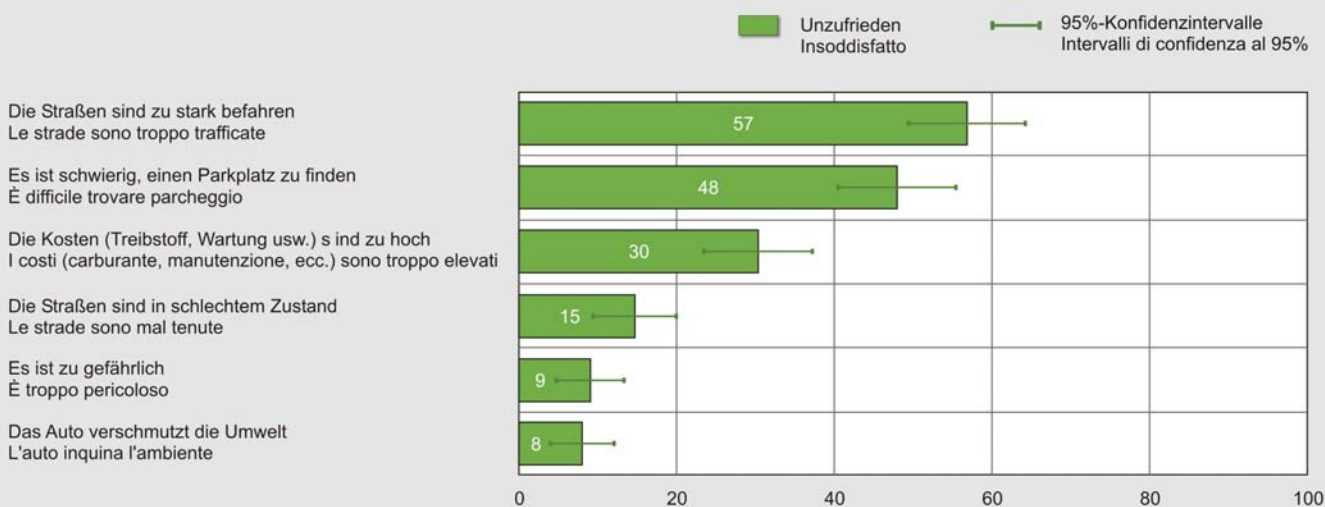


Hauptgründe für Unzufriedenheit mit der Nutzung des Autos - 26. April-16. Juni 2021

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die mit der Nutzung des Autos unzufrieden sind; maximal 2 Antworten

Principali motivi di insoddisfazione nell'uso dell'auto - 26 aprile-16 giugno 2021

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni poco soddisfatte dell'uso dell'auto; al massimo 2 risposte



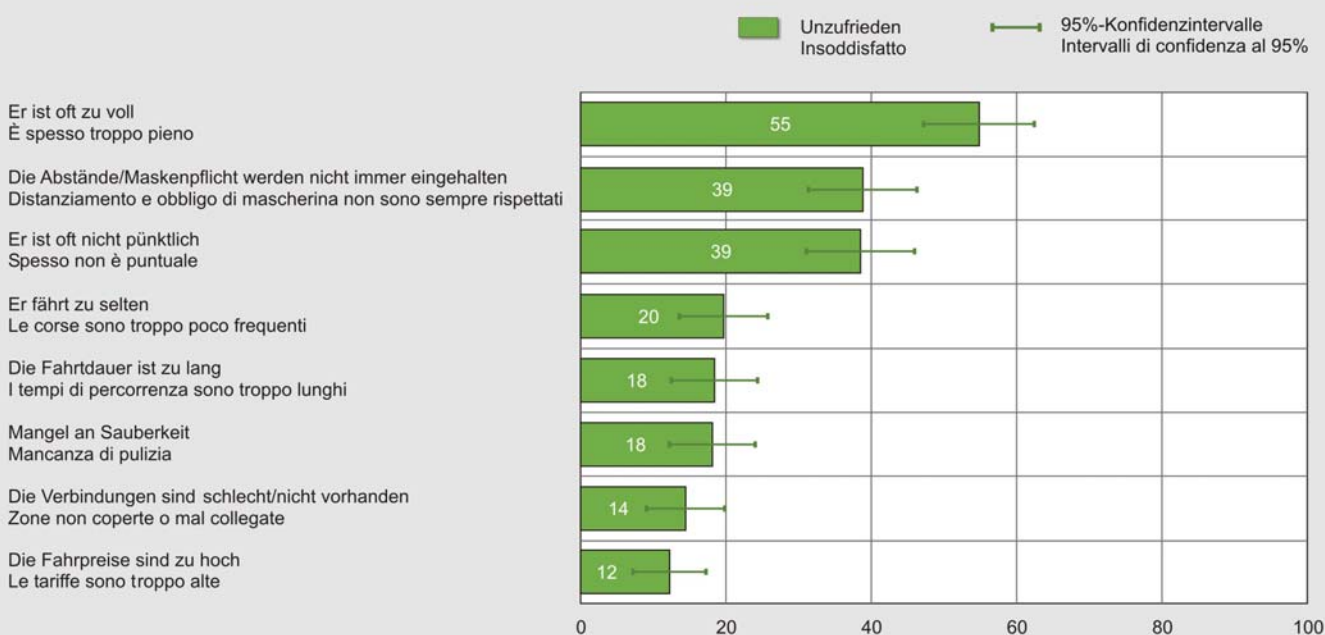
© astat 2021 - Ir

**Hauptgründe für Unzufriedenheit mit der Nutzung des Stadtbusses - 26. April-16. Juni 2021**

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die mit der Nutzung des Stadtbusses unzufrieden sind; maximal 3 Antworten möglich

Principali motivi di insoddisfazione nell'uso dell'autobus urbano - 26 aprile-16 giugno 2021

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni poco soddisfatte dell'uso dell'autobus urbano; al massimo 3 risposte



© astat 2021 - Ir



Auch im Falle der Überlandbusse ist die Überfüllung der Hauptgrund für die Unzufriedenheit (43%), zusammen mit der niedrigen Fahrtfrequenz (40%).

Die Seilbahn hingegen wird vor allem wegen ihrer hohen Fahrpreise (60%) bemängelt.

Anche nel caso dell'autobus extraurbano l'affollamento costituisce il principale motivo di scontento (43%), insieme alla bassa frequenza delle corse (40%).

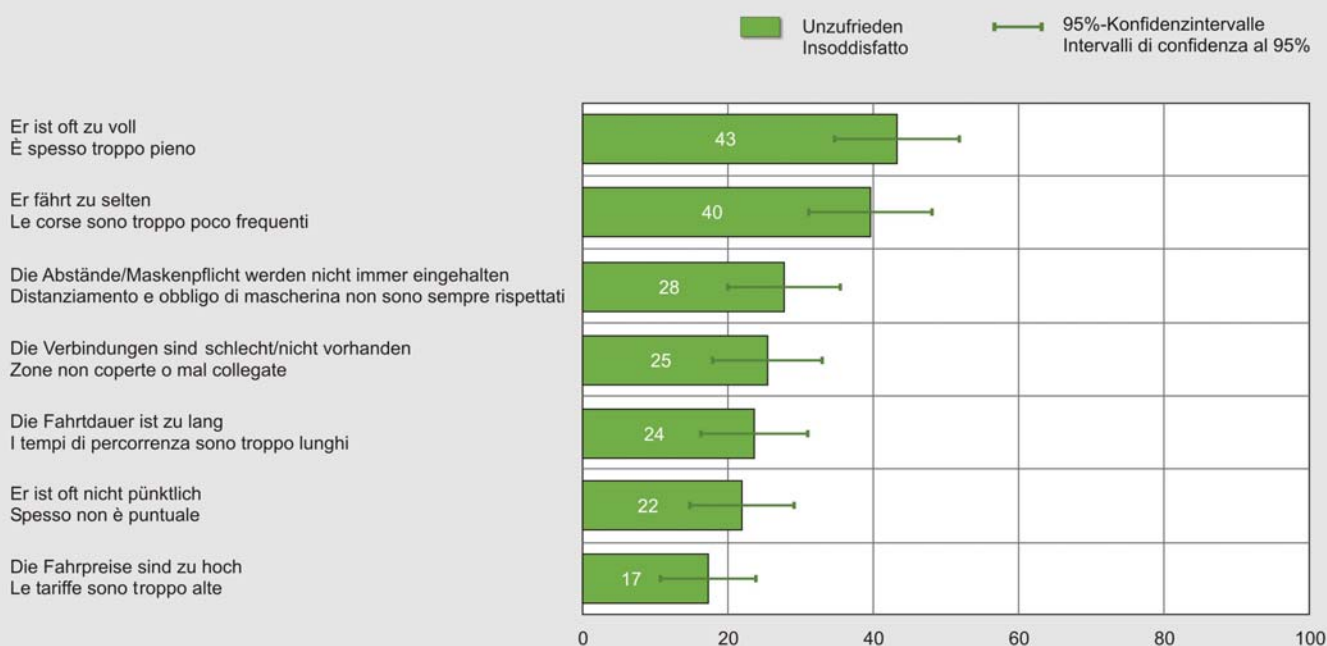
Della funivia ci si lamenta, invece, soprattutto per le tariffe elevate (60%).

Hauptgründe für Unzufriedenheit mit der Nutzung des Überlandbusses - 26. April-16. Juni 2021

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die mit der Nutzung des Überlandbusses unzufrieden sind; maximal 3 Antworten möglich

Principali motivi di insoddisfazione nell'uso dell'autobus extraurbano - 26 aprile-16 giugno 2021

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni poco soddisfatte dell'uso dell'autobus extraurbano; al massimo 3 risposte



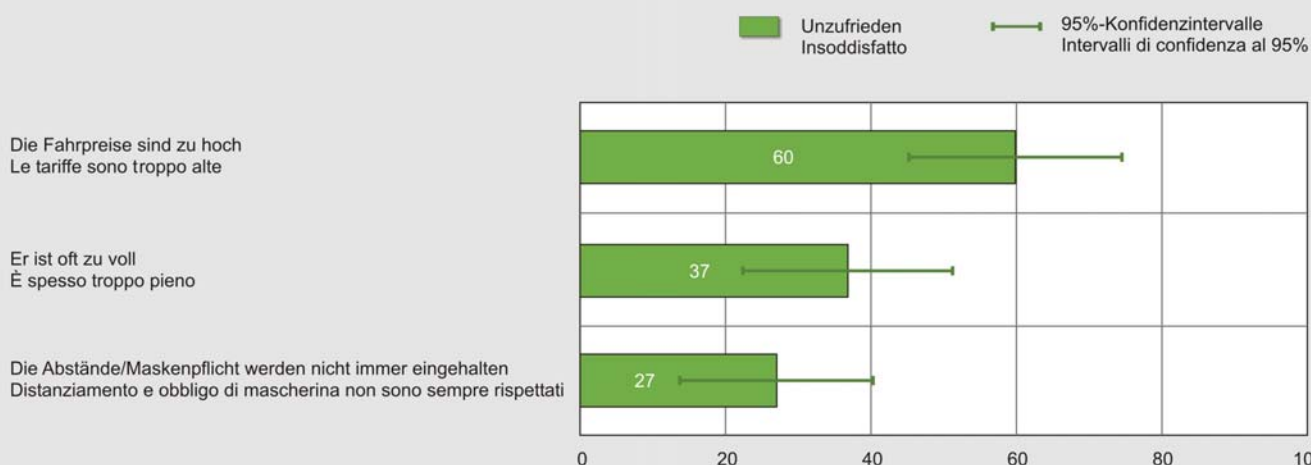
© astat 2021 - Ir **astat**

Hauptgründe für Unzufriedenheit mit der Seilbahn - 26. April-16. Juni 2021

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die mit der Nutzung der Seilbahn unzufrieden sind; maximal 3 Antworten möglich

Principali motivi di insoddisfazione nell'uso della funivia - 26 aprile-16 giugno 2021

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni poco soddisfatte dell'uso della funivia; al massimo 3 risposte



© astat 2021 - Ir **astat**

Was den Zug betrifft, gibt es keinen überwiegenden Grund für Unzufriedenheit. Die Beschwerden verteilen sich mehr oder weniger gleichmäßig auf die verschiedenen Gründe, die ein Drittel oder weniger der unzufriedenen Befragten angegeben haben.

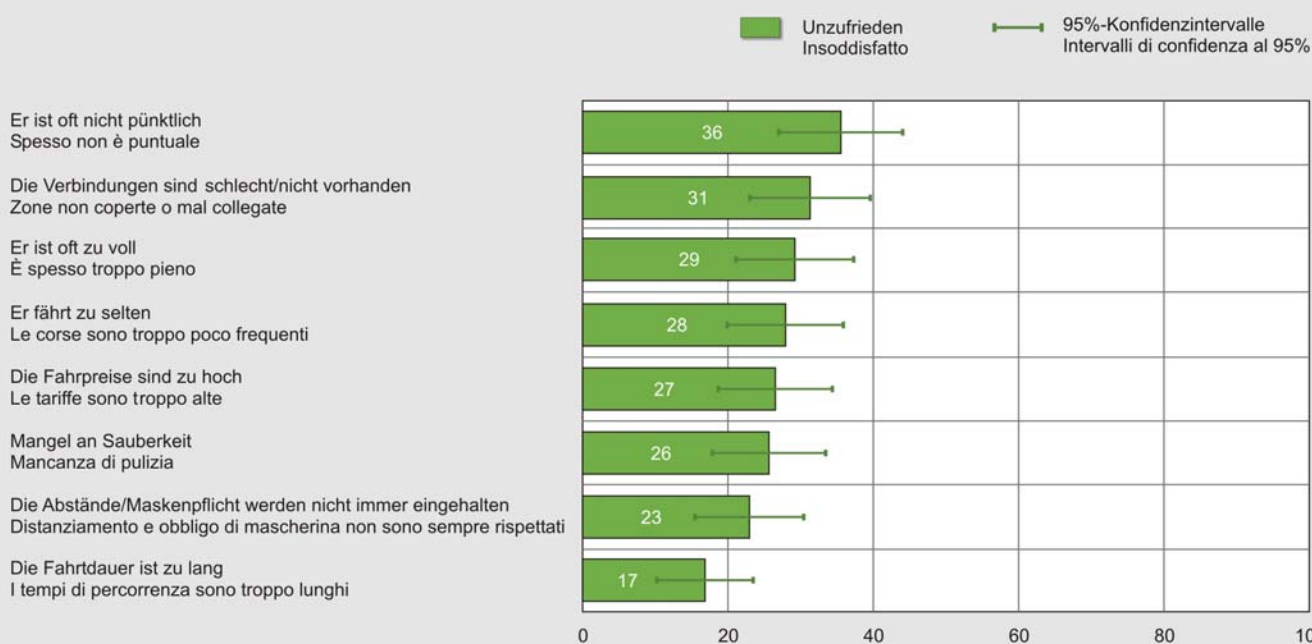
Il treno non presenta una motivazione di insoddisfazione prevalente. Le lamentele si distribuiscono più o meno equamente tra le diverse voci, indicate da un terzo o meno degli intervistati insoddisfatti.

Hauptgründe für Unzufriedenheit mit der Nutzung des Zuges - 26. April-16. Juni 2021

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die mit der Nutzung des Zuges unzufrieden sind; maximal 3 Antworten möglich

Principali motivi di insoddisfazione nell'uso del treno - 26 aprile-16 giugno 2021

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni poco soddisfatte dell'uso del treno; al massimo 3 risposte



© astat 2021 - Ir



Auf die Frage, ob sie die öffentlichen Verkehrsmittel stärker nutzen würden, antworteten 43% der Befragten mit „Ja“, sofern bestimmte Bedingungen gegeben sind; 30% gaben an, dass sie diese bereits nutzen, wann sie können, und 27% antworteten mit „Nein“.

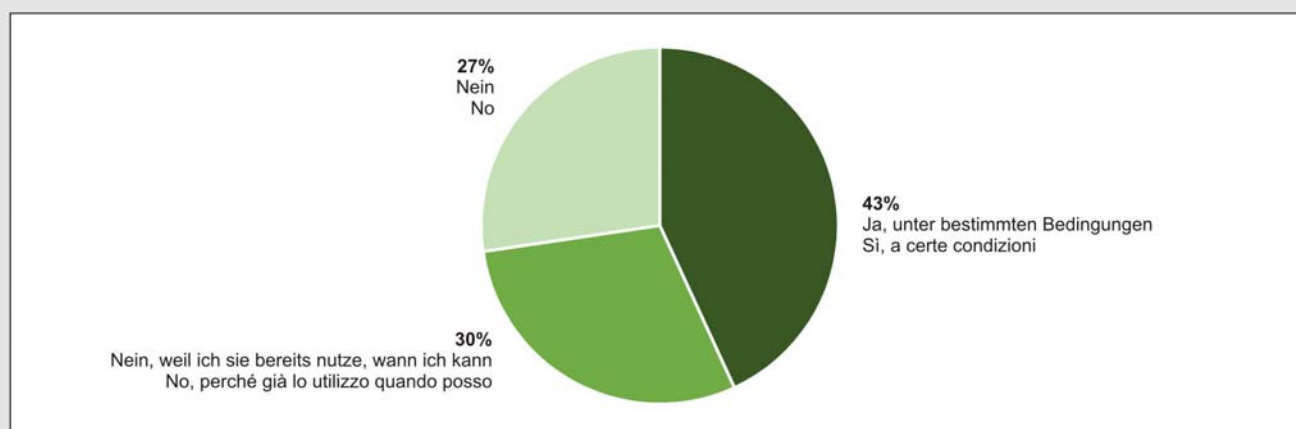
Alla domanda sulla disponibilità a un maggiore utilizzo del trasporto pubblico, il 43% del campione risponde in modo affermativo, purché si verifichino determinate condizioni, il 30% dice di utilizzarlo già quando può e il 27% risponde di no.

Wären Sie bereit, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen oder öfters zu nutzen? - 26. April-16. Juni 2021

Prozentuelle Verteilung; Personen zwischen 14 und 80 Jahren

Sarebbe disposto a utilizzare o a utilizzare maggiormente il trasporto pubblico? - 26 aprile-16 giugno 2021

Composizione percentuale; persone tra 14 e 80 anni



© astat 2021 - Ir



Die Bedingungen, unter welchen die Bürger bereit sind, mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren, hängen von der Art der Gemeinde ab, in der sie wohnen. Die Einwohner von Hauptzentren wünschen sich vor allem weniger überfüllte Fahrzeuge (44% derjenigen, die die öffentlichen Verkehrsmittel stärker nutzen würden) und häufigere Fahrten (36%), während die Einwohner von Nebenzentren und Randgemeinden sich vor allem bessere Verbindungen wünschen (46%).

Le condizioni a cui le persone sono disposte a muoversi maggiormente con i mezzi pubblici dipendono dalla tipologia del comune in cui esse abitano. I residenti nei comuni primari chiedono soprattutto vetture meno affollate (44% di chi è disposto a utilizzare di più il trasporto pubblico) e corse più frequenti (36%), i residenti nei comuni secondari e periferici vorrebbero invece principalmente migliori collegamenti tra le zone (46%).

Tab. 4

Bereitschaft, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen oder öfters zu nutzen nach soziodemografischen Gruppen - 26. April-16. Juni 2021

Prozentuelle Verteilung; Personen zwischen 14 und 80 Jahren

Disponibilità a utilizzare o a utilizzare maggiormente il trasporto pubblico per gruppi sociodemografici - 26 aprile-16 giugno 2021

Composizione percentuale; persone tra 14 e 80 anni

SOZIODEMOGRAFISCHE GRUPPEN	Ja, unter bestimmten Bedingungen Sì, a certe condizioni	Nein, weil ich sie bereits nutze, wann ich kann No, perché già lo utilizzo quando posso	Nein No	GRUPPI SOCIODEMOGRAFICI
Geschlecht				Genere
Männer	41	26	33	Maschi
Frauen	45	33	22	Femmine
Alter (Jahre)				Età (anni)
14-34	44	32	23	14-34
35-49	50	22	28	35-49
50-64	40	28	32	50-64
65-80	37	38	25	65-80
Schulbildung				Titolo di studio
Ohne Matura	39	31	30	Senza maturità
Mit Matura	46	27	27	Con maturità
Mit Universitätsabschluss	53	28	18	Con laurea
Erwerbsstellung				Condizione professionale
Erwerbstätig	46	23	31	Occupato
Schüler/Student	40	49	11	Studiante
Sonstiges	39	36	25	Altro
Muttersprache				Madrelingua
Deutsch	45	28	27	Tedesco
Italienisch	37	32	30	Italiano
Ladinisch	50	27	23	Ladino
Andere	44	36	20	Altra
Art der Gemeinde				Tipo di comune
Hauptzentren	40	35	26	Centri primari
davon Bozen	40	35	25	di cui Bolzano
Nebenzentren	44	27	30	Centri secondari
Randgemeinden	46	26	28	Comuni periferici
Statistischer Bezirk				Comprensorio statistico
Meran-Schlanders	43	28	29	Merano-Silandro
Bozen	43	31	27	Bolzano
Brixen-Sterzing	44	27	29	Bressanone-Vipiteno
Bruneck	43	31	26	Brunico
Staatsbürgerschaft				Cittadinanza
Italienisch	43	29	28	Italiana
Ausländisch	47	35	18	Straniera
Insgesamt	43	30	27	Totale

Quelle: ASTAT

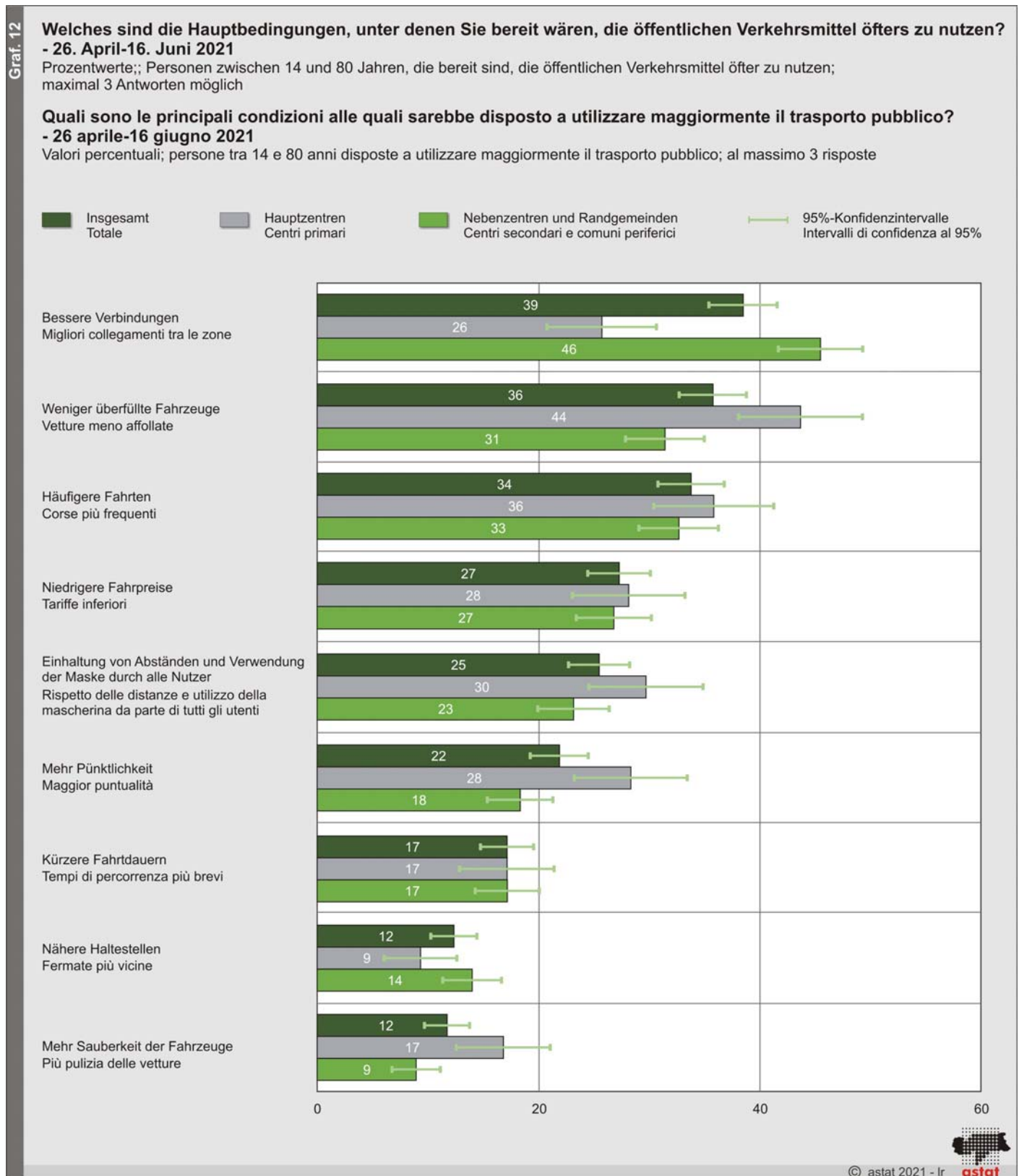
Fonte: ASTAT

Die Bereitschaft, mehr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren, steigt mit zunehmendem Studientitel und ist bei Frauen, die diese bereits stärker nutzen, etwas höher als bei Männern. Außerdem ist fast die

La disponibilità a fare più spostamenti con i mezzi pubblici cresce all'aumentare del titolo di studio ed è leggermente più elevata tra le donne, che già li utilizzano di più, rispetto agli uomini. Inoltre, quasi la metà

Hälfte der Erwerbstätigen, die die öffentlichen Verkehrsmittel am seltensten nutzen, dazu bereit, diese mehr zu nutzen.

dei lavoratori, che sono i minori fruitori del trasporto pubblico, si mostra disponibile a ricorrervi maggiormente.

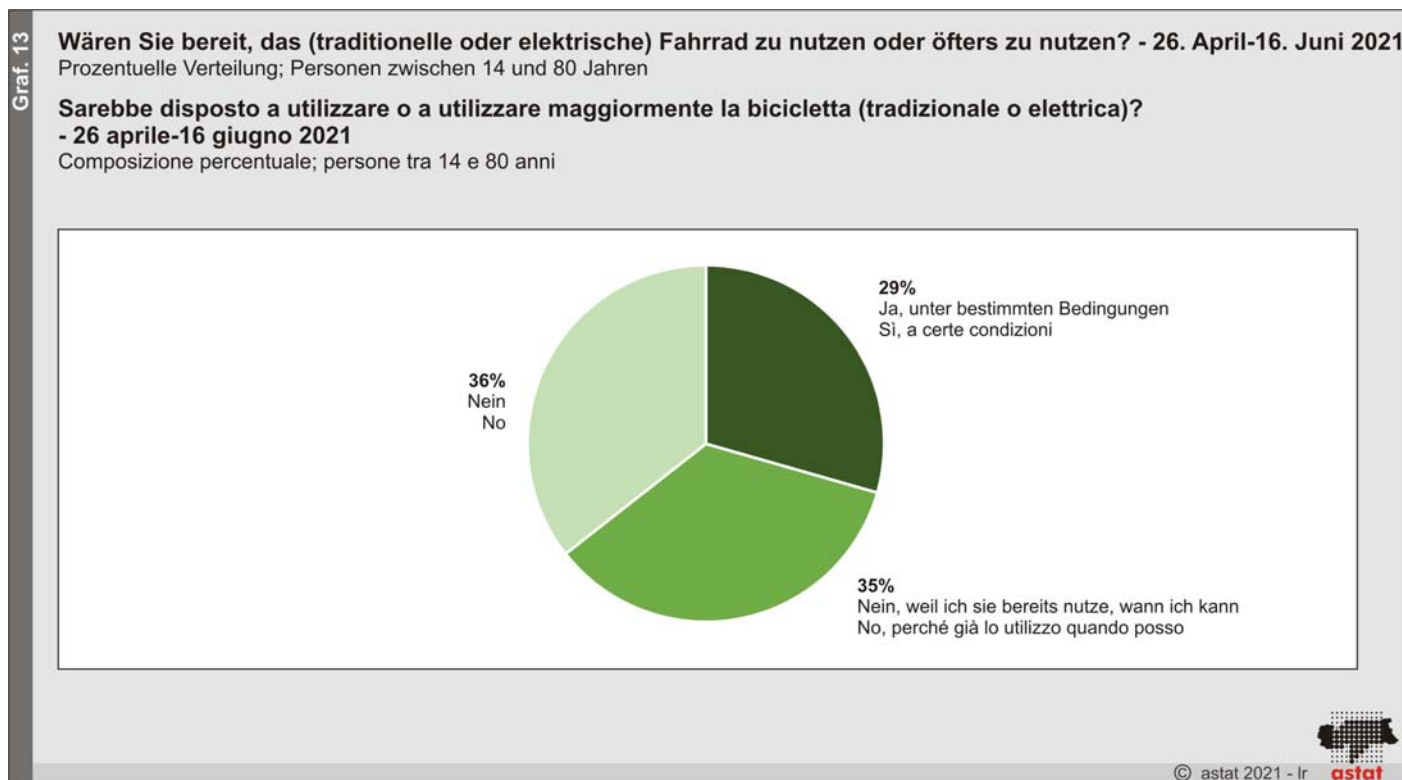


Die Teilnehmer an der Erhebung wurden auch gefragt, ob sie das Fahrrad mehr nutzen würden. Die Antwort war in diesem Fall etwas verhaltener: 29%

La domanda sulla disponibilità a un maggiore utilizzo è stata posta ai partecipanti all'indagine anche relativamente alla bicicletta. La risposta in questo caso è

antworteten „Ja, unter bestimmten Bedingungen“, 35% „Nein, ich benutze es bereits, wenn ich kann“ und 36% „Nein“.

stata leggermente più tiepida, con il 29% di “Sì, a certe condizioni”, il 35% di “No, la utilizzo già quando posso” e il 36% di “No”.



Die fünf wichtigsten Voraussetzungen, unter denen die Befragten bereit sind, mehr mit dem Rad zu fahren, sind mehr Radwege (44% derjenigen, die bereit sind, mehr mit dem Rad zu fahren), eine bessere Trennung der Radfahrer von den Fußgängern (39%), mehr sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (37%), weniger Verkehr auf den Straßen (32%) und sicherere Kreuzungen (31%).

Le prime cinque condizioni a cui le persone intervistate si dichiarano disposte a fare più spostamenti in bicicletta sono un maggior numero di piste ciclabili (44% di chi è disposto a utilizzare di più la bici), una migliore separazione tra ciclisti e pedoni (39%), più parcheggi sicuri per le bici (37%), meno traffico sulle strade (32%) e attraversamenti più sicuri (31%).

Die Nachfrage nach mehr sicheren Radabstellplätzen und sicherer Gestaltung der Kreuzungen ist bei den Einwohnern der Hauptzentren höher als bei den Einwohnern der Nebenzentren und der Randgemeinden, die sich mehr über den Straßenverkehr beschwerten als die Erstgenannten.

La richiesta di un maggior numero di parcheggi sicuri per le bici e di attraversamenti non pericolosi è più alta tra i residenti nei comuni primari che tra i residenti nei comuni secondari e periferici, che invece si lamentano più dei primi del traffico sulle strade.

Die Bereitschaft das Fahrrad mehr zu nutzen, scheint in den Bevölkerungsgruppen höher zu sein, die das Fahrrad bereits vermehrt nutzen. In der Tat:

La disponibilità a utilizzare di più la bicicletta sembra essere più alta in quegli strati della popolazione che ne fanno già un uso maggiore. Infatti essa:

- die Bereitschaft sinkt mit zunehmendem Alter und erreicht ihren niedrigsten Wert unter den 65- bis 80-Jährigen, die am wenigsten Rad fahren;
- die Bereitschaft, wie bereits jetzt bei der Benutzung des Fahrrads, steigt mit zunehmendem Studientitel;
- die Bereitschaft ist unter den Männern höher als unter den Frauen, die ohnehin schon weniger Rad fahren als Männer.

- diminuisce all'aumentare dell'età, raggiungendo il valore più basso tra i 65-80enni, che sono quelli che si spostano di meno con la bici;
- cresce all'aumentare del titolo di studio, così come già avviene per la mobilità ciclistica;
- è leggermente più elevata tra i maschi che tra le donne, già meno in sella a una bici dei primi.

Tab. 5

Bereitschaft, das (traditionelle oder elektrische) Fahrrad zu nutzen oder mehr zu nutzen nach soziodemografischen Gruppen - 26. April-16. Juni 2021

Prozentuelle Verteilung; Personen zwischen 14 und 80 Jahren

Disponibilità a utilizzare o a utilizzare maggiormente la bicicletta (tradizionale o elettrica) per gruppi sociodemografici - 26 aprile-16 giugno 2021

Composizione percentuale; persone tra 14 e 80 anni

SOZIODEMOGRAFISCHE GRUPPEN	Ja, unter bestimmten Bedingungen Sì, a certe condizioni	Nein, weil ich es bereits nutze, wann ich kann No, perché già la utilizzo quando posso	Nein No	GRUPPI SOCIODEMOGRAFICI
Geschlecht				Genere
Männer	32	36	31	Maschi
Frauen	27	34	40	Femmine
Alter (Jahre)				Età (anni)
14-34	36	35	28	14-34
35-49	35	34	31	35-49
50-64	26	40	34	50-64
65-80	15	28	56	65-80
Schulbildung				Titolo di studio
Ohne Matura	26	32	42	Senza maturità
Mit Matura	33	37	29	Con maturità
Mit Universitätsabschluss	35	44	20	Con laurea
Erwerbsstellung				Condizione professionale
Erwerbstätig	33	36	31	Occupato
Schüler/Student	36	41	23	Studente
Sonstiges	20	32	48	Altro
Muttersprache				Madrelingua
Deutsch	29	32	39	Tedesco
Italienisch	28	44	28	Italiano
Ladinisch	36	30	34	Ladino
Andere	32	32	37	Altra
Art der Gemeinde				Tipo di comune
Hauptzentren	28	45	27	Centri primari
<i>davon Bozen</i>	25	51	23	<i>di cui Bolzano</i>
Nebenzentren	29	37	33	Centri secondari
Randgemeinden	31	26	43	Comuni periferici
Statistischer Bezirk				Comprensorio statistico
Meran-Schlanders	33	31	36	Merano-Silandro
Bozen	29	38	33	Bolzano
Brixen-Sterzing	26	34	40	Bressanone-Vipiteno
Bruneck	29	34	37	Brunico
Staatsbürgerschaft				Cittadinanza
Italienisch	29	35	36	Italiana
Ausländisch	35	33	31	Straniera
Insgesamt	29	35	36	Totale

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Welches sind die Hauptbedingungen, unter denen Sie bereit wären, das (traditionelle oder elektrische) Fahrrad öfter zu nutzen? - 26. April-16. Juni 2021

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die bereit sind, das (traditionelle oder elektrische) Fahrrad öfter zu nutzen; maximal 3 Antworten möglich

Quali sono le principali condizioni alle quali sarebbe disposto a utilizzare maggiormente la bicicletta (tradizionale o elettrica)? - 26 aprile-16 giugno 2021

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni disposte a utilizzare maggiormente la bicicletta (tradizionale o elettrica); al massimo 3 risposte

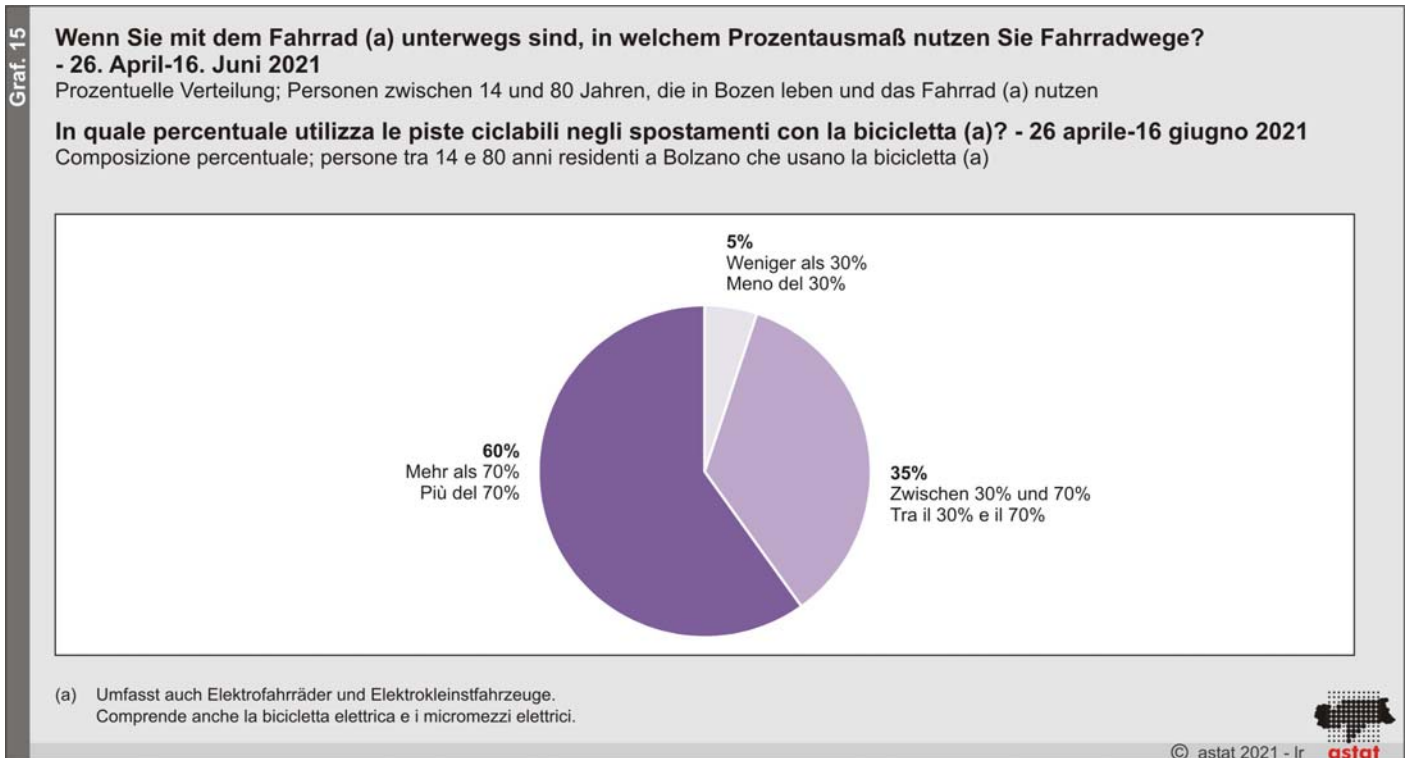


Ein Teil des Fragebogens war den Einwohnern der Gemeinde Bozen vorbehalten, die sich mit dem Fahrrad (klassisch oder elektrisch) oder einem Elektrokleinstfahrzeug fortbewegen.

60% dieser befragten Untergruppe gaben an, dass sie mehr als 70% ihrer Wege mit dem Fahrrad oder mit Elektrokleinstfahrzeugen auf Radwegen zurücklegen. Bei 35% liegt der Anteil der auf Radwegen zurückgelegten Strecken zwischen 30% und 70%, während bei 5% der Anteil unter 30% liegt.

Una parte del questionario era riservata ai residenti nel comune di Bolzano che utilizzano per i loro spostamenti la bicicletta (tradizionale o elettrica) oppure i micromezzi elettrici.

Il 60% di questo sottocampione afferma che più del 70% dei propri spostamenti con la bicicletta o con i micromezzi elettrici avviene su piste ciclabili. Per il 35% la quota degli spostamenti in ciclabile è compresa tra il 30% e il 70%, mentre per il 5% tale quota scende sotto il 30%.



Einer von drei Befragten (34%) gibt an, dass wenige Radwege auf seinen zurückgelegten Strecken zu finden sind, und sechs von zehn (60%) beklagen gefährliche Kreuzungen zwischen Radwegen und Straßen.

Die Befragten hatten die Möglichkeit anzugeben, welche Zonen ihrer Meinung nach schlecht durch Radwege erschlossen sind und wo sich gefährliche Kreuzungen befinden. Da der Stichprobenumfang nicht groß genug ist, ist die Schätzung für viele Antwortmöglichkeiten nicht genau genug.

Die am häufigsten genannte Straße in Bezug auf mangelnde Radwege ist die Drususallee (etwa ein Drittel der Befragten). Darauf folgen die Vittorio-Veneto-Straße, die Palermostraße, die Meraner Straße, die Rittnerstraße, die Unterführung am Bozner-Bodenweg und die Schmiedgasse mit Anteilen zwischen 10% und 15%, wobei allerdings ein relativer Standardfehler von etwa 30% zu beachten ist.

Un intervistato su tre (34%) ritiene che lungo i suoi percorsi vi siano strade poco servite da piste ciclabili e sei su dieci (60%) denunciano la presenza di incroci pericolosi tra piste ciclabili e rete stradale.

Ai rispondenti è stata data la possibilità di indicare quali sono secondo loro le zone poco servite da piste ciclabili e quali gli incroci pericolosi. Poiché la dimensione del campione non è sufficientemente grande, per molte modalità di risposta la stima non è sufficientemente accurata.

Per quanto riguarda la mancanza della pista ciclabile la strada più segnalata è viale Druso (circa un terzo dei rispondenti). Seguono, con percentuali tra il 10% e il 15%, ma con un errore standard relativo intorno al 30%, via Vittorio Veneto, via Palermo, via Merano, via Renon, il sottopasso di via Piani e via delle Fucine.

Die Antworten in Bezug auf die gefährlichen Kreuzungen fallen unterschiedlich aus. Nach Zonen gruppiert, wiesen etwa drei von zehn Befragten auf Kreuzungen entlang der Romstraße hin und ebenso viele auf Kreuzungen entlang der Achse Siegesplatz - Freiheitsstraße - Mazzini-Platz. Rund 15% der Befragten halten die Kreuzungen im Raum Grieser Platz - Vittorio Veneto-Straße, die Kreuzungen entlang der Drususallee, in der Industriezone und jene entlang der Ritterstraße für gefährlich.

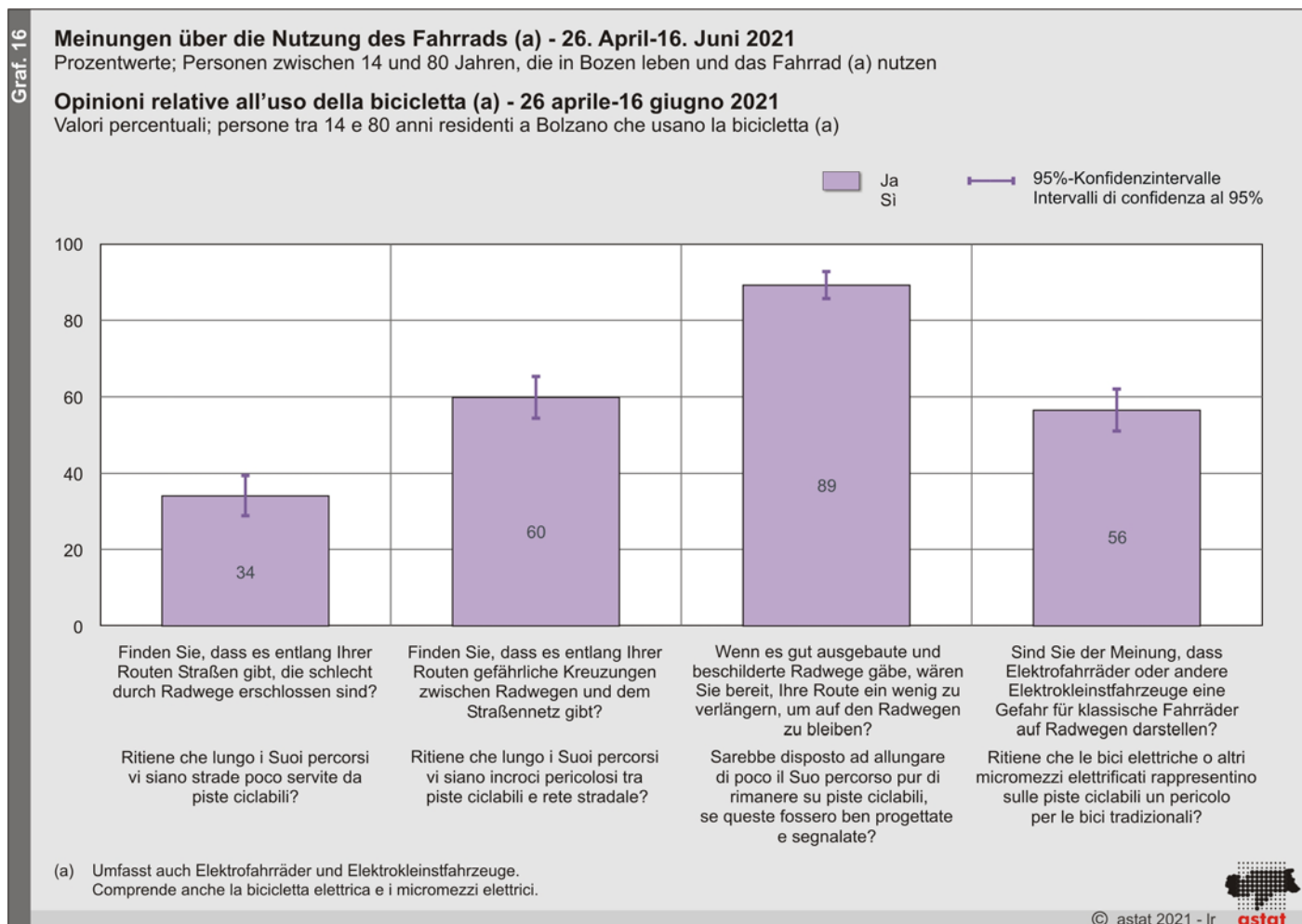
89% der befragten Bozner Radfahrer wären bereit, ihre Strecke ein wenig zu verlängern, um auf den Radwegen zu bleiben, wenn diese gut ausgebaut und beschildert wären.

Die Koexistenz von mehreren Fahrzeugarten auf den Radwegen kann schwierig sein. 56% der Nutzer sind der Meinung, dass Elektrofahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge auf den Radwegen eine Gefahr für klassische Fahrräder darstellen können.

Le risposte relative agli incroci pericolosi presentano molte modalità distinte. Raggruppandole per zona, circa tre rispondenti su dieci segnalano gli incroci che si incontrano lungo via Roma e altrettanti quelli sull'asse piazza Vittoria - corso Libertà - piazza Mazzini. Percentuali intorno al 15% ritengono invece pericolosi gli incroci della zona piazza Gries - via Vittorio Veneto, quelli lungo viale Druso, quelli della zona industriale e quelli lungo via Renon.

L'89% del campione dei ciclisti bolzanini sarebbe disposto ad allungare di poco il proprio percorso, pur di rimanere su piste ciclabili, se queste fossero ben progettate e segnalate.

La convivenza tra diverse tipologie di mezzi sulle piste ciclabili può essere difficile. Il 56% degli utenti ritiene che la presenza sulle ciclabili delle bici elettriche e dei micromezzi elettrici possa rappresentare un pericolo per le bici tradizionali.



Wenn man die Stichprobe weiter auf die Personen eingrenzt, die ein E-Bike oder ein Elektrokleinstfahrzeug nutzen, würden etwa zwei Drittel von ihnen ihr Elektrofahrzeug auch dann nutzen, wenn sie verpflichtet wären einen Fahrradhelm zu tragen (67%) oder

Restringendo ulteriormente il campione alle persone che utilizzano la bicicletta elettrica o un micromezzo elettrico, si rileva che circa i due terzi utilizzerebbero comunque il loro mezzo elettrico anche se dovessero indossare obbligatoriamente un casco da bicicletta

wenn das Fahrzeug ein Nummernschild haben müsste (63%). Der Prozentanteil sinkt auf 50%, wenn der Besitzer des E-Bikes oder des Elektrokleinstfahrzeugs eine Versicherung abschließen müsste.

(67%) o se il mezzo dovesse avere la targa (63%). La percentuale scende al 50% se il proprietario della e-bike o del micromezzo elettrico dovesse sottoscrivere obbligatoriamente una polizza assicurativa.

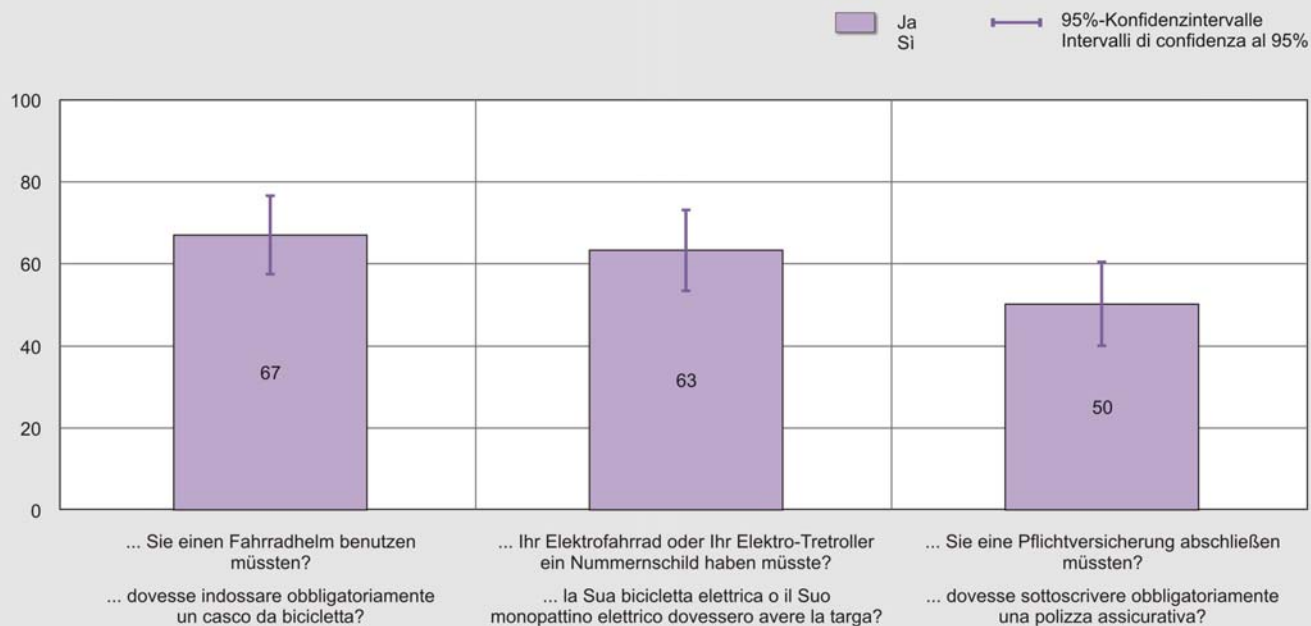
Graf. 17

Würden Sie das Elektrofahrrad oder den Elektro-Tretroller trotzdem nutzen, wenn ... - 26. April-16. Juni 2021

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die in Bozen leben und Elektrofahrräder oder Elektrokleinstfahrzeuge nutzen

Userebbe comunque la bicicletta elettrica o il monopattino elettrico se ... - 26 aprile-16 giugno 2021

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni residenti a Bolzano che usano la bicicletta elettrica o i micromezzi elettrici



© astat 2021 - Ir



Mobilitätsrate

Als **Weg** gilt hier jede zurückgelegte Strecke, die aus einem bestimmten Grund auch mit mehr als einem Verkehrsmittel oder zu Fuß unternommen wird, um ein Ziel zu erreichen (den Arbeitsplatz, die Schule, ein Geschäft, eine Arztpraxis, ein Fitnessstudio usw.). Weniger als 5 Minuten zu Fuß gehen sowie Fahrten von Fahrern während der Ausübung ihres Berufs (Taxis, Bus- oder Zugführer, Gütertransport usw.) gelten nicht als Wege.

Die **Mobilitätsrate „im engeren Sinne“** errechnet sich als Prozentanteil der Personen, die im Laufe des Tages mindestens einen Weg im Sinne der obigen Definition mit einem beliebigen Verkehrsmittel zurückgelegt haben.

An einem durchschnittlichen Tag im Zeitraum 26. April-16. Juni 2021 beträgt die Mobilitätsrate im engeren Sinne für die Südtirolerinnen und Südtiroler im Alter von 14 bis 80 Jahren 77% (Italien 2019, Quelle Isfort: 85%). Der Wert in Bezug auf einen durchschnittlichen Werktag steigt auf 81% (Italien 2019, Quelle Isfort: 85%), der Wert in Bezug auf einen durchschnittlichen Wochenendtag oder einen Feiertag fällt auf 69%.

Die **„Vor-Ort-Mobilitätsrate“** errechnet sich als Prozentanteil der Personen, die während des Tages nur Strecken von weniger als 5 Minuten zu Fuß zurückgelegt haben. An einem durchschnittlichen Tag beträgt diese 16% (Italien 2019, Quelle Isfort: 6%), an einem durchschnittlichen Werktag 14% und an einem durchschnittlichen Wochenendtag oder Feiertag 21%.

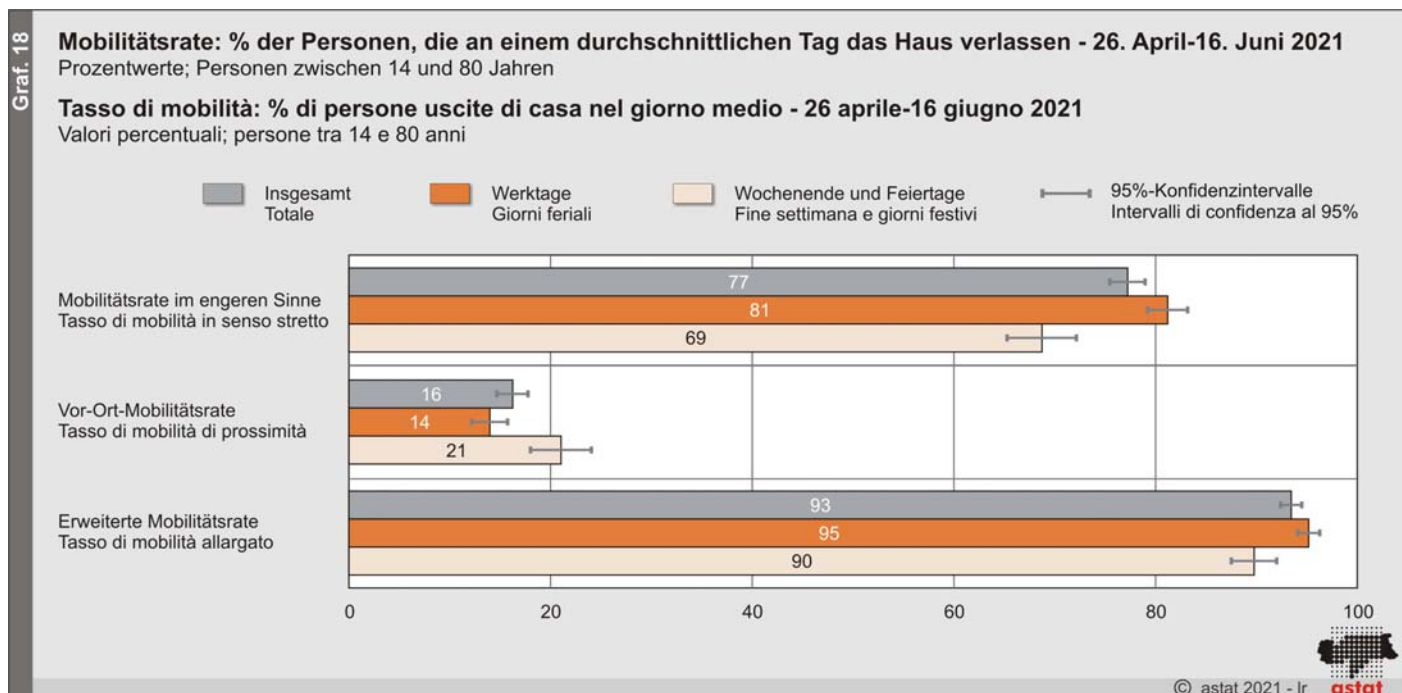
Tasso di mobilità

Per **spostamento** si intende ogni percorso effettuato anche con più mezzi di trasporto o a piedi per raggiungere una destinazione per un motivo specifico (il posto di lavoro, la scuola, un negozio, un ambulatorio medico, la palestra, ecc.). Non sono considerati spostamenti i tragitti a piedi di durata inferiore a 5 minuti e gli spostamenti degli autisti durante l'esercizio della professione (taxi, conducenti bus o treno, trasporto merci, ecc.).

Il **tasso di mobilità „in senso stretto“** è la percentuale di persone che hanno effettuato in giornata con qualsiasi mezzo almeno uno spostamento, così come definito sopra.

In un giorno medio del periodo 26 aprile-16 giugno 2021 il tasso di mobilità in senso stretto degli altoatesini 14-80enni è uguale al 77% (Italia 2019, fonte Isfort: 85%). Il suo valore riferito al giorno medio feriale sale all'81% (Italia 2019, fonte Isfort: 85%), quello riferito al giorno medio del fine settimana o festivo scende al 69%.

Il **tasso di mobilità „di prossimità“** è la percentuale di persone che hanno effettuato in giornata solo tragitti a piedi inferiori ai 5 minuti. Nel giorno medio esso è uguale al 16% (Italia 2019, fonte Isfort: 6%), nel giorno medio feriale al 14% e nel giorno medio del fine settimana o festivo al 21%.



Die „erweiterte“ **Mobilitätsrate** errechnet sich als Prozentanteil der Personen, die im Laufe des Tages mindestens einen Weg von beliebiger Dauer zurückgelegt haben (sie ist also die Summe aus der Mobilitätsrate „im engeren Sinne“ und der „Vor-Ort-Mobilitätsrate“). An einem durchschnittlichen Tag beträgt diese 93% (Italien 2019, Quelle Isfort: 91%), an einem durchschnittlichen Werktag 95% und an einem durchschnittlichen Wochenendtag oder Feiertag 90%.

Im Folgenden bezieht sich der Begriff „Mobilität“ auf die Mobilität im engeren Sinne.

Il **tasso di mobilità „allargato“** è la percentuale di persone che hanno effettuato in giornata almeno uno spostamento di qualsiasi durata (è dunque la somma tra il tasso di mobilità „in senso stretto“ e il tasso di mobilità „di prossimità“). Nel giorno medio esso è uguale al 93% (Italia 2019, fonte Isfort: 91%), nel giorno medio feriale al 95% e nel giorno medio del fine settimana o festivo al 90%.

Nel seguito del notiziario, il termine mobilità si riferisce alla mobilità in senso stretto.

Tab. 6

Mobilitätsrate (im engeren Sinne) an einem durchschnittlichen Tag nach soziodemografischen Gruppen - 26. April-16. Juni 2021

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren

Tasso di mobilità (in senso stretto) nel giorno medio per gruppi sociodemografici - 26 aprile-16 giugno 2021

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni

SOZIODEMOGRAFISCHE GRUPPEN	Insgesamt Totale	Werktage Giorni feriali	Wochenende und Feiertage Fine settimana e giorni festivi	GRUPPI SOCIODEMOGRAFICI
Geschlecht				Genere
Männer	77	81	69	Maschi
Frauen	77	81	68	Femmine
Alter (Jahre)				Età (anni)
14-34	78	81	70	14-34
35-49	83	87	69	35-49
50-64	79	83	70	50-64
65-80	67	70	64	65-80
Schulbildung				Titolo di studio
Ohne Matura	73	79	64	Senza maturità
Mit Matura	81	83	74	Con maturità
Mit Universitätsabschluss	86	88	82	Con laurea
Erwerbsstellung				Condizione professionale
Erwerbstätig	82	86	73	Occupato
Schüler/Student	76	76	76	Studente
Sonstiges	69	73	59	Altro
Muttersprache				Madrelingua
Deutsch	80	84	70	Tedesco
Italienisch	73	79	64	Italiano
Ladinisch	72	69	***	Ladino
Andere	73	75	64	Altra
Art der Gemeinde				Tipo di comune
Hauptzentren	76	82	64	Centri primari
davon Bozen	74	79	67	di cui Bolzano
Nebenzentren	79	82	73	Centri secondari
Randgemeinden	78	80	71	Comuni periferici
Statistischer Bezirk				Comprensorio statistico
Meran-Schlanders	78	81	70	Merano-Silandro
Bozen	76	80	68	Bolzano
Brixen-Sterzing	80	85	68	Bressanone-Vipiteno
Bruneck	79	83	71	Brunico
Staatsbürgerschaft				Cittadinanza
Italienisch	78	81	69	Italiana
Ausländisch	73	79	62	Straniera
Insgesamt	77	81	69	Totale

*** Die Genauigkeit der Schätzungen ist unzureichend.
Il livello di accuratezza della stima non è sufficiente.

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Die Mobilitätsrate weist in all ihren Varianten - allgemein, an Werktagen und an Feiertagen - keine signifikanten geschlechtsspezifischen Unterschiede auf, liegt bei den über 64-Jährigen unter der durchschnittlichen Rate und bei den Erwerbstätigen über der durchschnittlichen Rate. Außerdem nimmt sie mit steigendem Studientitel zu und ist bei deutschen Muttersprachlern höher als bei italienischen Muttersprachlern. Auf territorialer Ebene ist sie dagegen relativ homogen, sowohl auf der Ebene der statistischen Bezirke als auch auf der Ebene der verschiedenen Arten von Gemeinden.

Wege

Das ASTAT schätzt, dass die Südtiroler Bevölkerung im Alter von 14 bis 80 Jahren an einem durchschnittlichen Werktag (26. April-16. Juni 2021) insgesamt knapp eine Million Wege zurücklegt und damit in 375.000 Stunden mehr als elf Millionen Kilometer.

Die durchschnittliche Länge der Wege an einen durchschnittlichen Werktag beträgt 11,7 km (Italien 2019, Quelle Isfort: 11,2 km). Die durchschnittliche Dauer der an Werktagen zurückgelegten Wege beträgt 24 Minuten.

An einem durchschnittlichen Feiertag oder Wochenendtag sinkt die Zahl der zurückgelegten Wege auf etwas mehr als 700.000, was einer Gesamtstrecke von rund 10,6 Millionen Kilometern in etwa 350.000 Stunden entspricht. Die durchschnittliche Länge der zurückgelegten Wege steigt auf 14,6 Kilometer und die durchschnittliche Dauer auf 29 Minuten.

Bei einer getrennten Betrachtung der Wege mit Start und Ziel innerhalb des Gemeindegebiets und der Wege nach außerhalb des Gemeindegebietes ergibt sich Folgendes:

- Die durchschnittliche Länge der innerhalb der Gemeinden zurückgelegten Wege ist kürzer als die der Wege nach außerhalb des Gemeindegebietes: 3,0 km (Italien 2019, Quelle Isfort: 5,7 km) gegenüber 20,9 km an einem durchschnittlichen Werktag, 3,1 km gegenüber 24,3 km an einem durchschnittlichen Feiertag;
- Die durchschnittliche Dauer der innerhalb der Gemeinden zurückgelegten Wege ist kürzer als die der Wege nach außerhalb des Gemeindegebietes: 16 Minuten gegenüber 31 an einem durchschnittlichen Werktag, 20 Minuten gegenüber 37 an einem durchschnittlichen Feiertag;
- Die Durchschnittsgeschwindigkeit bei Wegen innerhalb der Gemeinden (ca. 10 km/h) ist daher viel niedriger als bei Wegen nach außerhalb des Gemeindegebietes (ca. 40 km/h);
- An einem durchschnittlichen Werktag beträgt der Anteil der Mobilität im Gemeindegebiet an der

Il tasso di mobilità, in tutte le sue declinazioni - complessivo, feriale e festivo - non presenta differenze significative di genere, è più basso di quello medio tra gli over 64 e più alto di quello medio tra gli occupati. Inoltre, cresce all'aumentare del titolo di studio ed è più elevato tra le persone di madrelingua tedesca che tra quelle di madrelingua italiana. Esso è invece relativamente omogeneo a livello territoriale, sia tra i comprensori statistici sia tra le diverse tipologie di comuni.

Spostamenti

ASTAT stima che nel giorno medio feriale (periodo 26 aprile-16 giugno 2021) la popolazione altoatesina 14-80enne effettui complessivamente poco meno di un milione di spostamenti, percorrendo più di undici milioni di chilometri in 375.000 ore.

La lunghezza media degli spostamenti, sempre nel giorno medio feriale, è pari a 11,7 chilometri (Italia 2019, fonte Isfort: 11,2 km). La durata media degli spostamenti feriali è di 24 minuti.

Nel giorno medio festivo o del fine settimana il numero degli spostamenti scende a poco più di 700.000 per un totale di circa 10,6 milioni di chilometri percorsi in circa 350.000 ore. La lunghezza media degli spostamenti sale a 14,6 chilometri e la durata media a 29 minuti.

Analizzando separatamente gli spostamenti con origine e destinazione nel perimetro comunale e quelli al di fuori del perimetro comunale si osserva quanto segue:

- la lunghezza media degli spostamenti all'interno dei comuni è inferiore a quella degli spostamenti che esorbitano dal perimetro comunale: 3,0 km (Italia 2019, fonte Isfort: 5,7 km) contro 20,9 km nel giorno medio feriale, 3,1 km contro 24,3 km nel giorno medio festivo;
- la durata media degli spostamenti all'interno dei comuni è inferiore a quella degli spostamenti al di fuori del perimetro comunale: 16 minuti contro 31 nel giorno medio feriale, 20 minuti contro 37 nel giorno medio festivo;
- quindi, la velocità media degli spostamenti all'interno dei comuni (circa 10 km/ora) è molto più bassa di quella degli spostamenti che esorbitano dal perimetro comunale (circa 40 km/ora);
- nel giorno medio feriale il peso della mobilità nei perimetri comunali rispetto alla mobilità totale è pa-

Gesamtmobilität 51% in Bezug auf die Anzahl der Wege (Italien 2019, Quelle Isfort: 74%), 13% in Bezug auf die zurückgelegte Strecke und 36% in Bezug auf die Zeit, die unterwegs verbracht wird;

- Im Vergleich zum gesamtstaatlichen Wert für 2019 ist der Anteil der Südtiroler Mobilität innerhalb der Gemeinden an Werktagen niedriger, aber auch die durchschnittliche Weglänge innerhalb der Gemeinden ist geringer;
- An einem durchschnittlichen Feiertag beträgt der Anteil der Mobilität innerhalb der Gemeinden 46% in Bezug auf die Anzahl der Wege, 10% in Bezug auf die zurückgelegte Distanz und 31% in Bezug auf die für die Mobilität aufgewendete Zeit.

ri al 51% relativamente al numero degli spostamenti (Italia 2019, fonte Isfort: 74%), al 13% se si considera la distanza percorsa e al 36% se si considera il tempo dedicato alla mobilità;

- rispetto al dato nazionale del 2019, la mobilità altoatesina feriale presenta quindi un peso inferiore della mobilità nei perimetri comunali, associato però a una minore lunghezza media degli spostamenti all'interno dei comuni;
- nel giorno medio festivo il peso della mobilità nei perimetri comunali è pari al 46% relativamente al numero degli spostamenti, al 10% se si considera la distanza percorsa e al 31% se si considera il tempo dedicato alla mobilità.

Tab. 7

Mobilitätsnachfrage (im engeren Sinne) an einem durchschnittlichen Tag - 26. April-16. Juni 2021

Domanda di mobilità (in senso stretto) nel giorno medio - 26 aprile-16 giugno 2021

	Insgesamt	Werktage	Wochenende und Feiertage	
	Totale	Giorni feriali	Fine settimana e giorni festivi	
Wege insgesamt		Spostamenti totali		
Anzahl der Wege insgesamt	883.000	956.000	728.000	Numero di spostamenti totali
Zurückgelegte Distanz (in km)	10.988.000	11.181.000	10.631.000	Distanza percorsa (in km)
Durchschnittliche Weglänge (in km)	12,4	11,7	14,6	Lunghezza media degli spostamenti (in km)
Zeitaufwand für Mobilität (in Stunden)	363.000	375.000	351.000	Tempo dedicato alla mobilità (in ore)
Durchschnittliche Wegezeit (in Minuten)	25	24	29	Durata media degli spostamenti (in minuti)
Wege innerhalb der Gemeindegrenze		Spostamenti nel perimetro comunale		
Anzahl der Wege insgesamt	439.000	491.000	333.000	Numero di spostamenti totali
Zurückgelegte Distanz (in km)	1.317.000	1.478.000	1.039.000	Distanza percorsa (in km)
Durchschnittliche Weglänge (in km)	3,0	3,0	3,1	Lunghezza media degli spostamenti (in km)
Zeitaufwand für Mobilität (in Stunden)	124.000	135.000	109.000	Tempo dedicato alla mobilità (in ore)
Durchschnittliche Wegezeit (in Minuten)	17	16	20	Durata media degli spostamenti (in minuti)
Wege nach außerhalb des Gemeindegebietes		Spostamenti al di fuori del perimetro comunale		
Anzahl der Wege insgesamt	444.000	465.000	395.000	Numero di spostamenti totali
Zurückgelegte Distanz (in km)	9.670.000	9.704.000	9.592.000	Distanza percorsa (in km)
Durchschnittliche Weglänge (in km)	21,8	20,9	24,3	Lunghezza media degli spostamenti (in km)
Zeitaufwand für Mobilität (in Stunden)	239.000	241.000	242.000	Tempo dedicato alla mobilità (in ore)
Durchschnittliche Wegezeit (in Minuten)	32	31	37	Durata media degli spostamenti (in minuti)
Anteil der Mobilität innerhalb der Gemeindegrenze %		Peso della mobilità intracomunale %		
Wege	50	51	46	Spostamenti
Zurückgelegte Distanz	12	13	10	Distanza percorsa
Zeitaufwand für Mobilität	34	36	31	Tempo dedicato alla mobilità

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Wege, zurückgelegte Distanzen und Zeitaufwand für Mobilität pro Person

Die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person, die die mobile Bevölkerung an einem durchschnittlichen Werktag zurücklegt, beträgt 2,8 (Italien 2019, Quelle Isfort: 2,5).

Spostamenti, distanze percorse e tempo dedicato alla mobilità pro capite

Il numero medio pro capite di spostamenti della popolazione mobile nel giorno medio feriale è uguale a 2,8 (Italia 2019, fonte Isfort: 2,5).

Die durchschnittliche Entfernung, die pro Kopf an einem durchschnittlichen Werktag zurückgelegt wird, beträgt 33 km (Italien 2019, Quelle Isfort: 28 km).

La distanza media pro capite percorsa nel giorno medio feriale è di 33 chilometri (Italia 2019, fonte Isfort: 28 km).

Tab. 8

Mobilitätsnachfrage (im engeren Sinne) an einem durchschnittlichen Werktag nach soziodemografischen Gruppen - 26. April-16. Juni 2021

Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die an einem durchschnittlichen Werktag mindestens einen Weg zurückgelegt haben

Domanda di mobilità (in senso stretto) nel giorno medio feriale per gruppi sociodemografici - 26 aprile-16 giugno 2021

Persone tra 14 e 80 anni che hanno effettuato almeno uno spostamento nel giorno medio feriale

SOZIODEMOGRAFISCHE GRUPPEN	Durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person Numero medio pro capite di spostamenti	Durchschnittlich zurückgelegte Distanz pro Person (km) Distanza media pro capite percorsa (km)	Durchschnittlicher Zeitaufwand für Mobilität pro Person (Minuten) Tempo medio pro capite dedicato alla mobilità (minuti)	GRUPPI SOCIODEMOGRAFICI
Geschlecht				Genere
Männer	2,8	37	71	Maschi
Frauen	2,8	28	60	Femmine
Alter (Jahre)				Età (anni)
14-34	2,7	38	72	14-34
35-49	2,9	34	59	35-49
50-64	2,9	30	66	50-64
65-80	2,6	24	64	65-80
Schulbildung				Titolo di studio
Ohne Matura	2,7	31	64	Senza maturità
Mit Matura	2,9	33	65	Con maturità
Mit Universitätsabschluss	3,0	38	71	Con laurea
Erwerbsstellung				Condizione professionale
Erwerbstätig	2,9	36	64	Occupato
Schüler/Student	2,7	36	77	Studiante
Sonstiges	2,6	23	65	Altro
Muttersprache				Madrelingua
Deutsch	2,8	37	67	Tedesco
Italienisch	2,9	22	63	Italiano
Ladinisch	2,4	28	55	Ladino
Andere	2,7	27	61	Altra
Art der Gemeinde				Tipo di comune
Hauptzentren	2,9	21	58	Centri primari
davon Bozen	3,0	17	57	di cui Bolzano
Nebenzentren	2,8	41	70	Centri secondari
Randgemeinden	2,7	40	71	Comuni periferici
Statistischer Bezirk				Comprensorio statistico
Meran-Schlanders	2,8	30	61	Merano-Silandro
Bozen	2,8	30	67	Bolzano
Brixen-Sterzing	2,8	42	68	Bressanone-Vipiteno
Bruneck	2,6	35	66	Brunico
Staatsbürgerschaft				Cittadinanza
Italienisch	2,8	33	66	Italiana
Ausländisch	2,5	24	59	Straniera
Insgesamt	2,8	33	65	Totale

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Die durchschnittliche Zeit, die pro Kopf an einem durchschnittlichen Werktag für die Mobilität aufgewendet wird, beträgt 65 Minuten (Italien 2019, Quelle Isfort: 58 Minuten).

Il tempo medio pro capite dedicato alla mobilità nel giorno medio feriale è di 65 minuti (Italia 2019, fonte Isfort: 58 minuti).

An einem durchschnittlichen Feiertag legen die Bürger hingegen im Schnitt 2,5 Wege zurück, was einer Strecke von 37 Kilometern in 73 Minuten entspricht.

Nel giorno medio festivo, invece, i cittadini che si spostano effettuano mediamente 2,5 spostamenti, percorrendo 37 chilometri in 73 minuti.

Tab. 9

Mobilitätsnachfrage (im engeren Sinne) an einem durchschnittlichen Wochenend- oder Feiertag nach soziodemografischen Gruppen - 26. April-16. Juni 2021

Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die an einem durchschnittlichen Wochenend- oder Feiertag mindestens einen Weg zurückgelegt haben

Domanda di mobilità (in senso stretto) nel giorno medio del fine settimana o festivo per gruppi sociodemografici - 26 aprile-16 giugno 2021

Persone tra 14 e 80 anni che hanno effettuato almeno uno spostamento nel giorno medio del fine settimana o festivo

SOZIODEMOGRAFISCHE GRUPPEN	Durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person Numero medio di spostamenti pro capite	Durchschnittlich zurückgelegte Distanz pro Person (km) Distanza media pro capite percorsa (km)	Durchschnittlicher Zeitaufwand für Mobilität pro Person (Minuten) Tempo medio pro capite dedicato alla mobilità (minuti)	GRUPPI SOCIODEMOGRAFICI
Geschlecht				Genere
Männer	2,5	38	75	Maschi
Frauen	2,5	36	71	Femmine
Alter (Jahre)				Età (anni)
14-34	2,7	42	72	14-34
35-49	2,4	38	69	35-49
50-64	2,5	36	75	50-64
65-80	2,3	25	76	65-80
Schulbildung				Titolo di studio
Ohne Matura	2,4	33	70	Senza maturità
Mit Matura	2,5	42	78	Con maturità
Mit Universitätsabschluss	2,8	41	75	Con laurea
Erwerbsstellung				Condizione professionale
Erwerbstätig	2,5	38	72	Occupato
Schüler/Student	2,4	50	73	Studente
Sonstiges	2,5	27	75	Altro
Muttersprache				Madrelingua
Deutsch	2,5	39	74	Tedesco
Italienisch	2,4	35	70	Italiano
Ladinisch	***	***	***	Ladino
Andere	***	***	***	Altra
Art der Gemeinde				Tipo di comune
Hauptzentren	2,6	29	65	Centri primari
davon Bozen	2,5	29	69	di cui Bolzano
Nebenzentren	2,4	39	76	Centri secondari
Randgemeinden	2,5	42	78	Comuni periferici
Statistischer Bezirk				Comprensorio statistico
Meran-Schlanders	2,7	42	73	Merano-Silandro
Bozen	2,4	32	72	Bolzano
Brixen-Sterzing	2,6	35	71	Bressanone-Vipiteno
Bruneck	2,5	40	78	Brunico
Staatsbürgerschaft				Cittadinanza
Italienisch	2,5	38	74	Italiana
Ausländisch	***	***	***	Straniera
Insgesamt	2,5	37	73	Totale

 *** Die Genauigkeit der Schätzungen ist unzureichend.
 Il livello di accuratezza della stima non è sufficiente.

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Die Mobilitätsnachfrage hängt, an Werktagen mehr als an Wochenenden oder Feiertagen, von den soziodemografischen Merkmalen der Personen, die mobil sind, ab. Insbesondere:

- Die weibliche mobile Bevölkerung legt im Durchschnitt genauso viele Wege pro Tag zurück wie die männliche mobile Bevölkerung, aber die durchschnittliche Entfernung, die pro Person an einem durchschnittlichen Werktag zurückgelegt wird, ist geringer als bei den Männern;
- Personen über 64 Jahre, die an einem durchschnittlichen Werktag oder Feiertag unterwegs

La domanda di mobilità dipende, più nei giorni feriali che in quelli del fine settimana o festivi, dalle caratteristiche sociodemografiche delle persone che si spostano. In particolare:

- la popolazione mobile femminile effettua mediamente lo stesso numero di spostamenti giornalieri di quella maschile, ma la distanza media pro capite percorsa nel giorno medio feriale è inferiore rispetto a quella percorsa dagli uomini;
- le persone over 64 che si spostano nel giorno medio feriale o festivo rispetto alle persone più gio-

sind, legen im Vergleich zu jüngeren Menschen weniger Wege und weniger Kilometer zurück, sind aber im Verhältnis zur zurückgelegten Strecke länger unterwegs;

- Mit steigendem Studientitel nehmen die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Tag, die zurückgelegte Entfernung und der damit verbundene Zeitaufwand zu;
- Erwerbstätige und Schüler/Studenten sind, insbesondere an Werktagen, häufiger und schneller unterwegs als Rentner und Hausfrauen;
- Die Bewohner der Hauptzentren, vor allem die Bozner, die werktags unterwegs sind, legen im Durchschnitt kürzere Wege zurück als die Bewohner der Nebenzentren und der Randgemeinden und benötigen verhältnismäßig mehr Zeit.

vani fanno meno spostamenti e percorrono meno chilometri, ma, in proporzione alla distanza percorsa, dedicano più tempo alla mobilità;

- all'aumentare del titolo di studio crescono il numero medio degli spostamenti giornalieri, la distanza percorsa e il tempo impiegato a percorrerla;
- gli occupati e gli studenti, soprattutto nei giorni feriali, si spostano di più e più velocemente rispetto ai pensionati e alle casalinghe;
- i residenti nei centri primari, in particolare i bolzani che si spostano nei giorni feriali, percorrono mediamente distanze inferiori rispetto agli abitanti dei centri secondari e periferici impiegandoci, in proporzione, più tempo.

Merkmale der Wege

Wege nach Länge

68% der an Werktagen zurückgelegten Wege (Italien 2019, Quelle: Isfort: 75%) und 64% der an Wochenenden und Feiertagen zurückgelegten Wege konzentrieren sich innerhalb der 10-km-Grenze.

An einem durchschnittlichen Werktag machen Mittelstrecken (10-50 km) 29% aller Wege aus (Italien 2019, Quelle Isfort: 22%), und Wege über 50 km machen 3% aus (Italien 2019, Quelle Isfort: 3%). Die Prozentanteile unterscheiden sich am durchschnittlichen Feiertag nicht wesentlich (32% bzw. 4%).

Caratteristiche degli spostamenti

Spostamenti per lunghezza

Dentro la soglia dei 10 chilometri si concentra il 68% della mobilità feriale (Italia 2019, fonte Isfort: 75%) e il 64% di quella del fine settimana o festiva.

Nel giorno medio feriale gli spostamenti di media distanza (10-50 km) sono il 29% di tutti gli spostamenti (Italia 2019, fonte Isfort: 22%), quelli superiori ai 50 km il 3% (Italia 2019, fonte Isfort: 3%). Percentuali non significativamente diverse si rilevano per il giorno medio festivo (rispettivamente 32% e 4%).

Tab. 10

Wege an einem durchschnittlichen Tag nach Längenkategorie der Wege - 26. April-16. Juni 2021

Prozentuelle Verteilung

Spostamenti nel giorno medio per fascia di lunghezza degli spostamenti - 26 aprile-16 giugno 2021

Composizione percentuale

LÄNGENKLASSE	Werktag Giorni feriali	Wochenende und Feiertag Fine settimana e giorni festivi	FASCIA DI LUNGHEZZA
Sehr kurze Strecke (bis zu 2 km) davon: bis zu 1 km 1-2 km	25 7 17	23 7 16	Distanza molto breve (fino a 2 km) di cui: fino a 1 km 1-2 km
Kurze Strecke (2-10 km) davon: 2-5 km 5-10 km	44 29 15	42 27 15	Breve distanza (2-10 km) di cui: 2-5 km 5-10 km
Mittelstrecke (10-50 km) davon: 10-15 km 15-25 km 25-50 km	29 8 11 9	32 11 10 11	Media distanza (10-50 km) di cui: 10-15 km 15-25 km 25-50 km
Langstrecke (über 50 km)	3	4	Lunga distanza (oltre 50 km)
Insgesamt	100	100	Totale

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Wege nach Grund

Um die Gründe für die Mobilität besser darstellen zu können, wird die Rückkehr an den Wohnort nicht in die Analyse der Gründe einbezogen, da sie als abgeleitete oder notwendige Mobilität betrachtet werden kann.

An einem durchschnittlichen Werktag machen berufs- und studienbedingte Gründe zusammen 47% (jeweils 42% und 5%) der Südtiroler Mobilitätsgründe aus (Italien 2019, Quelle Isfort: 32% + 5% = 37%). 36% der täglichen Mobilität an Werktagen betrifft die Erledigung von Familienangelegenheiten, etwa zwei Drittel davon Dienstleistungen wie Einkaufen oder Bankbesuche und ein Drittel personenbezogene Dienstleistungen wie Kinder zur Schule bringen oder Verwandte treffen (Italien 2019, Quelle Isfort: 26%). Der Anteil der Wege an Werktagen, die mit der Freizeitgestaltung⁽¹⁾ verbunden sind, beträgt 17% (Italien 2019, Quelle Isfort: 37%).

Die prozentuelle Aufteilung der Gründe der Mobilität an Wochenenden und Feiertagen unterscheidet sich von den Gründen der Mobilität an Werktagen. Der Anteil der Freizeit steigt auf 49% und jener der Arbeit sinkt auf 15%. Der Anteil, der sich auf Familienangelegenheiten bezieht, unterscheidet sich hingegen nicht wesentlich.

Tab. 11

Wege an einem durchschnittlichen Tag nach Hauptgrund für die Wege - 26. April-16. Juni 2021

Prozentuelle Verteilung; ohne Rückwege nach Hause

Spostamenti nel giorno medio per motivazione principale degli spostamenti - 26 aprile-16 giugno 2021

Composizione percentuale; esclusi gli spostamenti di rientro alla propria abitazione

HAUPTGRUND FÜR DEN WEG	Werktag Giorni feriali	Wochenende und Feiertage Fine settimana e giorni festivi	MOTIVAZIONE PRINCIPALE DELLO SPOSTAMENTO
Arbeit	42	15	Lavoro
Schule oder Universität	5	***	Studio
Dienstleistungen (Einkaufen, Bankbesuche usw.)	23	19	Servizi (spesa, banca, ecc.)
Persönliche oder familiäre Gründe (Kinder zur Schule bringen, Verwandte treffen, zum Arzt gehen usw.)	13	15	Motivi familiari o personali (accompagnare i bambini a scuola, incontrare i parenti, andare dal medico, ecc.)
Freizeit	17	49	Tempo libero
Insgesamt	100	100	Totale

*** Die Genauigkeit der Schätzungen ist unzureichend.
Il livello di accuratezza della stima non è sufficiente.

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Wege nach Regelmäßigkeit

Die regelmäßigen Mobilitätsströme an Werktagen sind vorherrschend. In der Tat liegt der Anteil der regel-

Spostamenti per motivazione

Al fine di rappresentare al meglio le ragioni della mobilità, il ritorno alla propria abitazione non rientra nell'analisi delle motivazioni, in quanto può essere considerato come spostamento derivato o necessario.

Nel giorno medio feriale le motivazioni legate al lavoro e allo studio rappresentano il 47% (rispettivamente 42% e 5%) delle ragioni di mobilità degli altoatesini (Italia 2019, fonte Isfort: 32% + 5% = 37%). Il 36% della mobilità quotidiana feriale riguarda la gestione familiare, circa due terzi per i servizi, come fare la spesa o andare in banca, e un terzo per le persone, come accompagnare i bambini a scuola o incontrare i parenti (Italia 2019, fonte Isfort: 26%). La quota degli spostamenti feriali legati alla fruizione del tempo libero⁽¹⁾ del 17% (Italia 2019, fonte Isfort: 37%).

La ripartizione percentuale delle motivazioni della mobilità nei giorni del fine settimana e festivi differisce da quelle della mobilità feriale. Cresce al 49% il peso del tempo libero e cala al 15% quello del lavoro. La quota relativa alla gestione familiare non varia invece in modo significativo.

Spostamenti per sistematicità

I flussi sistematici di mobilità feriale sono maggioritari. La quota di mobilità sistematica è infatti del 64%,

(1) Während des Erhebungszeitraums galten für viele Freizeitaktivitäten noch restriktive Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie. Durante il periodo di svolgimento dell'indagine molte attività del tempo libero erano ancora sottoposte a misure restrittive per il contenimento della pandemia da Covid-19.

mäßigen Mobilität bei 64%, während 36% der von Südtirolerinnen und Südtirolern an Werktagen zurückgelegten Wege sporadisch sind, d.h. sie finden weniger als drei Mal pro Woche statt (Italien 2019, Quelle: Isfort: 61% bzw. 39%).

mentre il 36% degli spostamenti effettuati dagli altoatesini nei giorni feriali è di tipo occasionale, ovvero ripetuto meno di tre volte alla settimana (Italia 2019, fonte Isfort: rispettivamente 61% e 39%).

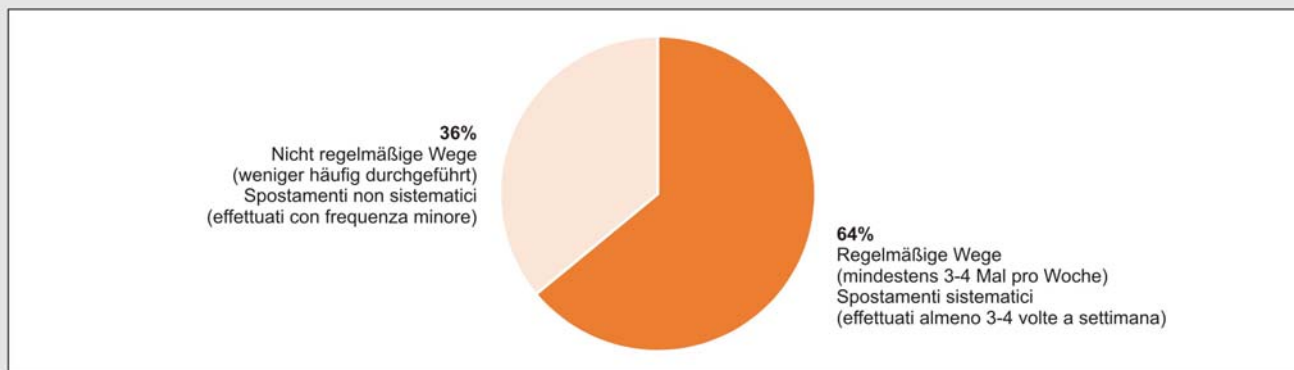
Graf. 19

Wege an einem durchschnittlichen Werktag nach Regelmäßigkeit der Wege - 26. April-16. Juni 2021

Prozentuelle Verteilung; ohne Rückwege nach Hause

Spostamenti nel giorno medio feriale per sistematicità degli spostamenti - 26 aprile-16 giugno 2021

Composizione percentuale; esclusi gli spostamenti di rientro alla propria abitazione



© astat 2021 - Ir



Fahrten nach Zeitspanne

An einem durchschnittlichen Werktag entfallen 38% der zurückgelegten Wege auf die Hauptverkehrszeiten (7-9 Uhr und 17-19 Uhr), während sich 62% der Mobilitätsnachfrage auf alle anderen Uhrzeiten konzentriert (Italien 2019, Quelle: Isfort: 38% bzw. 62%).

Spostamenti per fascia oraria

Nel giorno medio feriale gli orari di punta (fasce 7-9 e 17-19) assorbono il 38% degli spostamenti, mentre in tutti gli altri orari si concentra il 62% della domanda di mobilità (Italia 2019, fonte Isfort: rispettivamente 38% e 62%).

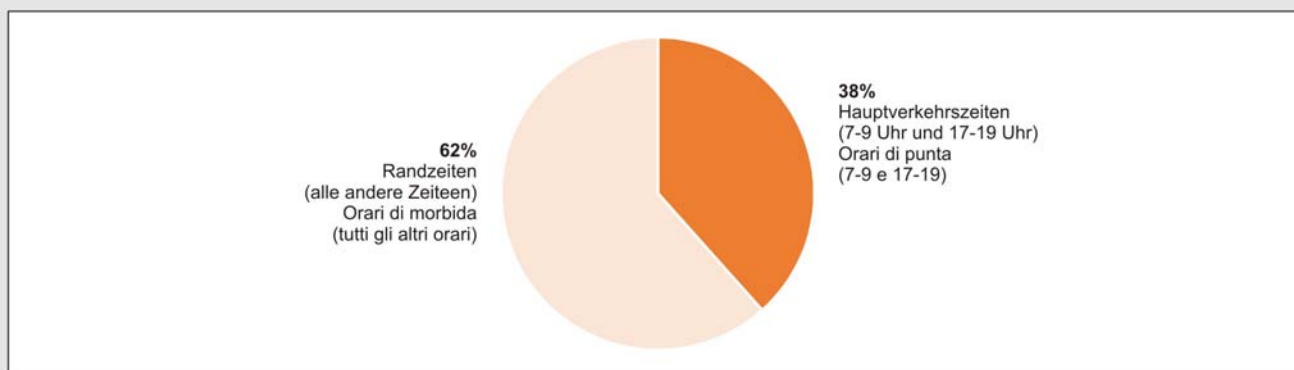
Graf. 20

Wege an einem durchschnittlichen Werktag nach Zeitspanne der Wege - 26. April-16. Juni 2021

Prozentuelle Verteilung

Spostamenti nel giorno medio feriale per fascia oraria degli spostamenti - 26 aprile-16 giugno 2021

Composizione percentuale



© astat 2021 - Ir



Verteilung der Mobilitätsnachfrage auf Verkehrsmittel (Modal Split)

Bei der Verteilung auf Verkehrsmittel in Prozentwerten ergibt sich, dass das Auto das mit Abstand am meisten genutzte Verkehrsmittel der Südtiroler ist.

An Werktagen werden 51% der Wege mit dem Auto zurückgelegt (Italien 2019, Quelle Isfort: 63%). Da 3% der Wege mit dem Motorroller oder Motorrad zurückgelegt werden (Italien 2019, Quelle Isfort: 3%), macht die motorisierte Privatmobilität 54% aller zurückgelegten Wege aus.

Der Anteil der Fußgänger mobilität an Werktagen wird auf 16% geschätzt (Italien 2019, Quelle Isfort: 21%), ebenso wie der des Radverkehrs (Italien 2019, Quelle Isfort: 3%).

Ripartizione della domanda di mobilità tra i mezzi di trasporto (modal split)

I valori percentuali della ripartizione modale mostrano che l'automobile è di gran lunga il modo di trasporto più utilizzato dagli altoatesini.

Nei giorni feriali il 51% degli spostamenti viene effettuato in auto (Italia 2019, fonte Isfort: 63%). Poiché il 3% degli spostamenti avviene in scooter o in moto (Italia 2019, fonte Isfort: 3%), la mobilità privata motorizzata rappresenta il 54% di tutti gli spostamenti.

Il modal share della mobilità pedonale feriale è stimato al 16% (Italia 2019, fonte Isfort: 21%), così come quello della mobilità ciclistica (Italia 2019, fonte Isfort: 3%).

Tab. 12

Wege an einem durchschnittlichen Tag nach genutztem Verkehrsmittel - 26. April-16. Juni 2021

Prozentuelle Verteilung

Spostamenti nel giorno medio per mezzo di trasporto utilizzato - 26 aprile-16 giugno 2021

Composizione percentuale

VERKEHRSMITTEL	Werktage Giorni feriali	Wochenende und Feiertage Fine settimana e giorni festivi	MODO DI TRASPORTO
Wege insgesamt			Spostamenti totali
Zu Fuß	16	16	A piedi
Fahrrad (a)	16	19	Bicicletta (a)
Motorroller oder Motorrad	3	***	Scooter o moto
Auto	51	51	Auto
davon mit mehr als einer Person	16	29	di cui con più persone
Öffentliche Verkehrsmittel (b)	7	5	Mezzi pubblici (b)
Verkehrsmittelkombinationen	6	8	Combinazioni di mezzi
Insgesamt	100	100	Totale
Wege innerhalb der Gemeindegrenze			Spostamenti nel perimetro comunale
Zu Fuß	30	32	A piedi
Fahrrad (a)	28	30	Bicicletta (a)
Motorroller oder Motorrad	3	***	Scooter o moto
Auto	32	32	Auto
davon mit mehr als einer Person	9	13	di cui con più persone
Öffentliche Verkehrsmittel (b)	6	4	Mezzi pubblici (b)
Verkehrsmittelkombinationen	***	***	Combinazioni di mezzi
Insgesamt	100	100	Totale
Wege nach außerhalb des Gemeindegebietes			Spostamenti al di fuori del perimetro comunale
Zu Fuß	***	3	A piedi
Fahrrad (a)	4	10	Bicicletta (a)
Motorroller oder Motorrad	3	***	Scooter o moto
Auto	71	67	Auto
davon mit mehr als einer Person	23	43	di cui con più persone
Öffentliche Verkehrsmittel (b)	9	7	Mezzi pubblici (b)
Verkehrsmittelkombinationen	13	12	Combinazioni di mezzi
Insgesamt	100	100	Totale

(a) Umfasst auch Elektrofahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge.
Comprende anche la bicicletta elettrica e i micromezzi elettrici.

(b) Umfasst die öffentlichen Verkehrsmittel, Taxis und Carsharing.
Raggruppa il trasporto pubblico, i taxi e il car sharing.

*** Die Genauigkeit der Schätzungen ist unzureichend.
Il livello di accuratezza della stima non è sufficiente.

Quelle: ASTAT

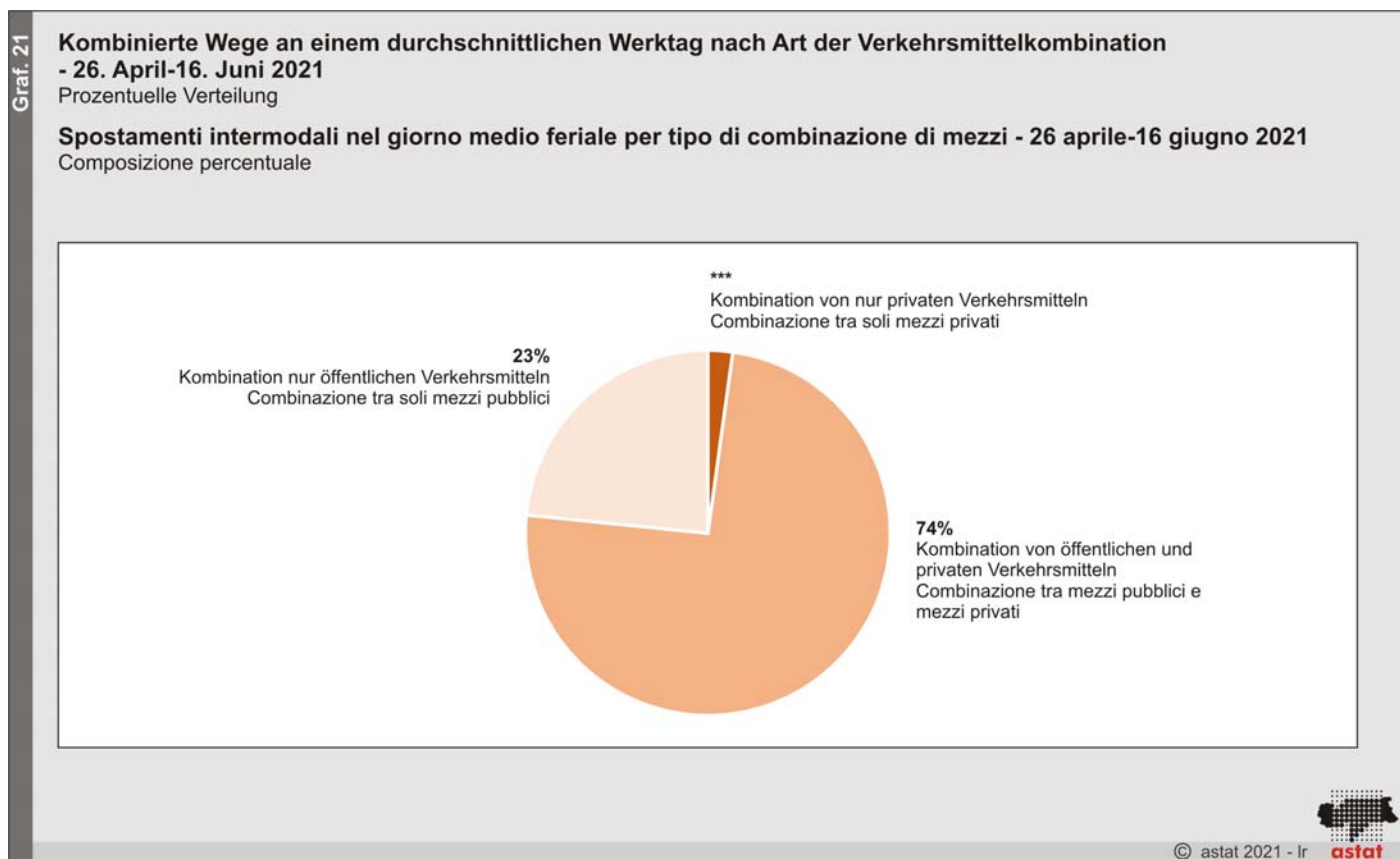
Fonte: ASTAT

Die öffentliche Mobilität an Werktagen macht insgesamt 13% aller Wege aus (Italien 2019, Quelle Isfort: 11%), wobei die Tatsache berücksichtigt wird, dass bei kombinierten Wegen fast immer die öffentlichen Verkehrsmittel bevorzugt werden.

An einem durchschnittlichen Werktag machen Wege, die mit mehreren verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, 6% aller Wege aus (Italien 2019, Quelle Isfort: 5%). Von den verschiedenen Kombinationen ist die kombinierte Nutzung von öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln die vorherrschende, gefolgt von den verschiedenen Kombinationen von ausschließlich öffentlichen Verkehrsmitteln (74% bzw. 23%; Italien 2018, Quelle Isfort: 78% und 20%).

La mobilità pubblica feriale nel suo insieme, tenendo conto del fatto che negli spostamenti intermodali il mezzo prevalente è quasi sempre il mezzo pubblico, raggiunge una quota pari al 13% degli spostamenti (Italia 2019, fonte Isfort: 11%).

I viaggi effettuati nel giorno medio feriale utilizzando più mezzi rappresentano il 6% di tutti gli spostamenti (Italia 2019, fonte Isfort: 5%). Tra le tipologie di combinazioni multimodali, la soluzione prevalente è l'intermodalità tra mezzi pubblici e mezzi privati, seguita dalle diverse combinazioni tra soli mezzi pubblici (rispettivamente 74% e 23%; Italia 2018, fonte Isfort: 78% e 20%).



Der Modal Split an Wochenenden und Feiertagen ist ähnlich wie an Werktagen. Der wichtigste Unterschied betrifft den Anteil der Pkw-Fahrten mit mehreren Fahrgästen an den gesamten Pkw-Fahrten: etwa ein Drittel an Werktagen und mehr als die Hälfte an Feiertagen. Dies spiegelt sich im durchschnittlichen Pkw-Besetzungskoeffizienten wider, der auf 1,41 Fahrgäste pro Fahrzeug an Werktagen (Italien 2019, Quelle Isfort: 1,33) und 1,99 an Feiertagen geschätzt wird.

La ripartizione modale nei giorni del fine settimana e festivi è molto simile a quella della mobilità feriale. La differenza più rilevante riguarda la quota di viaggi in automobile con più passeggeri sul totale degli spostamenti in auto: circa un terzo nei giorni feriali e oltre la metà in quelli festivi. Ciò si riflette nel coefficiente medio di riempimento dell'auto, stimato a 1,41 passeggeri per veicolo nei giorni feriali (Italia 2019, fonte Isfort: 1,33) e a 1,99 nei giorni festivi.

Tab. 13

Durchschnittlicher Pkw-Besetzungskoeffizient nach Art und Hauptgrund der Autofahrt - 26. April-16. Juni 2021

Durchschnittliche Anzahl von Personen pro Fahrzeug

Coefficiente medio di riempimento dell'auto per tipo e motivazione principale dello spostamento - 26 aprile-16 giugno 2021

Numero medio di passeggeri per veicolo

MERKMALE DER WEGE	Werktag Giorni feriali	Wochenende und Feiertage Fine settimana e giorni festivi	CARATTERISTICHE DEGLI SPOSTAMENTI
Art			Tipo
Innerhalb der Gemeindegrenze	1,37	1,56	Nel perimetro comunale
Nach außerhalb des Gemeindegebietes	1,43	2,16	Al di fuori del perimetro comunale
Hauptgrund (a)			Motivazione principale (a)
Arbeit	1,18	1,26	Lavoro
Familienangelegenheiten	1,65	1,67	Gestione familiare
Freizeit	1,60	2,56	Tempo libero
Insgesamt	1,41	1,99	Totale

(a) Ohne Wege aus Gründen des Studiums und Rückwege nach Hause.
Esclusi gli spostamenti per studio e quelli di rientro alla propria abitazione.

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Eine getrennte Analyse des Modal Split zwischen Wegen innerhalb der Gemeindegrenze und Wegen nach außerhalb des Gemeindegebietes und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass bei kombinierten Wegen der Hauptverkehrsträger fast immer das öffentliche Verkehrsmittel ist, ergibt für einen durchschnittlichen Werktag Folgendes:

- der Anteil der aktiven Mobilität (zu Fuß, Fahrrad, Elektrokraftfahrzeuge) erreicht 58% für Wege innerhalb der Gemeindegrenze (Italien 2019, Quelle Isfort: 32%) und sinkt auf 4% für Wege nach außerhalb des Gemeindegebietes (Italien 2019, Quelle Isfort: 2%);
- der Anteil der privaten Mobilität (Auto, Motorroller, Motorrad) steigt von 35% für Wege innerhalb der Gemeindegrenze (Italien 2019, Quelle Isfort: 55%) auf 74% für Wege nach außerhalb des Gemeindegebietes (Italien 2019, Quelle Isfort: 85%);
- der Anteil der öffentlichen Mobilität ist bei Wegen nach außerhalb des Gemeindegebietes höher als bei jenen innerhalb der Gemeindegrenze (22% bzw. 7%; Italien 2019, Quelle Isfort: 13% bzw. 10%);
- auch der Anteil der öffentlichen Mobilität an der gesamten motorisierten Mobilität (Auto, Motorroller, Motorrad, öffentliche Verkehrsmittel) ist bei Wegen nach außerhalb des Gemeindegebietes höher als bei jenen innerhalb der Gemeindegrenze (23% bzw. 16%; Italien 2019, Quelle Isfort: 13% und 15%).

Die gleichen Überlegungen, mit leicht abweichenden Prozentsätzen, gelten für Wege, die an einem durchschnittlichen Wochenende oder Feiertag zurückgelegt werden.

Zusammenfassend beträgt der Anteil der aktiven Mobilität an einem durchschnittlichen Werktag, gemessen an der Anzahl der Wege, 32% (Italien 2019, Quelle Isfort: 24%). Der Anteil der privaten Mobilität liegt bei 54% (Italien 2019, Quelle Isfort: 65%) und der

Analizzando separatamente la ripartizione modale degli spostamenti all'interno dei comuni e quella degli spostamenti al di fuori dei perimetri comunali e tenendo conto del fatto che negli spostamenti intermodali il mezzo prevalente è quasi sempre il mezzo pubblico, si osserva, per il giorno medio feriale, quanto segue:

- la quota di mobilità attiva (piedi, bicicletta, micromezzi elettrici) raggiunge il 58% per gli spostamenti all'interno dei comuni (Italia 2019, fonte Isfort: 32%) e si riduce al 4% per gli spostamenti che escono dai perimetri comunali (Italia 2019, fonte Isfort: 2%);
- la quota di mobilità privata (auto, scooter, moto) passa dal 35% per gli spostamenti nel perimetro comunale (Italia 2019, fonte Isfort: 55%) al 74% per quelli che esorbitano dal perimetro comunale (Italia 2019, fonte Isfort: 85%);
- la quota di mobilità pubblica è più elevata per gli spostamenti esorbitanti il comune che per quelli all'interno del comune (rispettivamente 22% e 7%; Italia 2019, fonte Isfort: 13% e 10%);
- anche la quota di mobilità pubblica sul totale della mobilità motorizzata (auto, scooter, moto, mezzi pubblici) è più alta per gli spostamenti al di fuori del perimetro comunale che per quelli all'interno del comune (rispettivamente 23% e 16%; Italia 2019, fonte Isfort: 13% e 15%).

Le stesse considerazioni, con percentuali leggermente diverse, valgono per gli spostamenti nel giorno medio del fine settimana o festivo.

Riassumendo, nel giorno medio feriale, considerando il numero degli spostamenti, il peso della mobilità attiva è pari al 32% (Italia 2019, fonte Isfort: 24%), quello della mobilità privata è uguale al 54% (Italia 2019, fonte Isfort: 65%) e quello della mobilità pubbli-

Anteil der öffentlichen Mobilität beläuft sich auf 13% (Italien 2019, Quelle Isfort: 11%).

Wird die Nachfrage nach Mobilität an Werktagen anhand der zurückgelegten Entfernung gemessen, sinkt der Anteil der aktiven Mobilität auf 9%, der Anteil der privaten Verkehrsmittel steigt auf 71% und der der öffentlichen Verkehrsmittel auf 20% (Italien 2019, Quelle Isfort: 5%, 72% bzw. 23%).

Hinsichtlich der Zeit, die die Südtirolerinnen und Südtiroler an einem durchschnittlichen Werktag für die Mobilität aufwenden, entfällt die Hälfte dieser Zeit (50%) auf die privaten Verkehrsmittel. Weitere 32% werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad und die restlichen 18% mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (Italien 2019, Quelle Isfort: 61%, 17% bzw. 22%).

ca. 13% (Italien 2019, fonte Isfort: 11%).

Se la domanda di mobilità feriale viene misurata in distanza percorsa, il peso di quella attiva scende al 9%, il peso dei mezzi privati sale al 71% e quello dei mezzi pubblici al 20% (Italia 2019, fonte Isfort: rispettivamente 5%, 72% e 23%).

Per quanto riguarda invece il tempo dedicato alla mobilità dagli altoatesini nel giorno medio feriale, i mezzi privati ne assorbono la metà (50%). Un ulteriore 32% i cittadini lo trascorrono camminando o pedalando e il restante 18% sui mezzi pubblici (Italia 2019, fonte Isfort: rispettivamente 61%, 17% e 22%).

Tab. 14

Wege, zurückgelegte Distanzen und Zeitaufwand für Mobilität an einem durchschnittlichen Werktag nach Verkehrsmittelgruppen - 26. April-16. Juni 2021

Prozentuelle Verteilung

Spostamenti, distanze percorse e tempo dedicato alla mobilità nel giorno medio feriale per raggruppamento modale - 26 aprile-16 giugno 2021

Composizione percentuale

VERKEHRSMITTELGRUPPEN	Wege (a) Spostamenti (a)	Zurückgelegte Distanzen Distanze percorse	Zeitaufwand für Mobilität Tempi dedicati alla mobilità	RAGGRUPPAMENTO MODALE
Aktive Mobilität (zu Fuß, Fahrrad (b))	32	9	32	Mobilità attiva (a piedi, bicicletta (b))
Private Mobilität (Auto, Motorroller, Motorrad)	54	71	50	Mobilità privata (auto, scooter, moto)
Öffentliche Mobilität (c)	13	20	18	Mobilità pubblica (c)
Insgesamt	100	100	100	Totale

(a) Bei Verkehrsmittelkombination wird das überwiegende Verkehrsmittel distanzabhängig berücksichtigt.
In caso di combinazione di più mezzi si considera il mezzo prevalente in base alla distanza.

(b) Umfasst auch Elektrofahräder und Elektrokleinstfahrzeuge.
Comprende anche la bicicletta elettrica e i micromezzi elettrici.

(c) Umfasst die öffentlichen Verkehrsmittel, Taxis und Carsharing.
Raggruppa il trasporto pubblico, i taxi e il car sharing.

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Betrachtet man nur die motorisierten Wege, werden an einem durchschnittlichen Werktag 80% der Wege mit privaten Verkehrsmitteln zurückgelegt (Italien 2019, Quelle: Isfort: 86%); dies macht 78% der Gesamtentfernung und 73% der für motorisierte Mobilität aufgewendeten Zeit aus.

Die **nachhaltige Mobilitätsrate**, d.h. die Summe der Anteile der Wege, die zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, wird auf 46% an Werktagen geschätzt (Italien 2019, Quelle: Isfort: 35%).

Diese weist sehr deutliche Unterschiede in Bezug auf den Radius der zurückgelegten Wege auf: von 76% bei sehr kurzen Strecken aufgrund des hohen Anteils von Gehen und Radfahren sinkt der Anteil bei kurzen Strecken auf 40%, bei Mittelstrecken auf 31% und bei Langstrecken auf 10% (Italien 2018, Quelle Isfort: 66%, 26%, 17% bzw. 27%).

Considerando i soli spostamenti motorizzati, in un giorno medio feriale l'80% di essi viene effettuato con mezzi privati (Italia 2019, fonte Isfort: 86%), coprendo il 78% della distanza totale percorsa nel 73% del tempo dedicato alla mobilità motorizzata.

Il **tasso di mobilità sostenibile**, ovvero la somma delle quote di spostamenti a piedi, in bicicletta e con mezzi pubblici, viene stimato, per i giorni feriali, al 46% (Italia 2019, fonte Isfort: 35%).

Esso presenta divari molto rilevanti rispetto al raggio degli spostamenti: dal 76% nelle distanze molto brevi per effetto della mobilità pedonale e ciclistica scende al 40% nel corto raggio e al 31% nel medio raggio e precipita al 10% nella lunga distanza (Italia 2018, fonte Isfort: rispettivamente 66%, 26%, 17% e 27%).

Die nachhaltige Mobilitätsrate ist bei Wegen aus Gründen des Studiums (92%) und der Freizeit (72%; Italien 2018, Quelle Isfort: 48%) höher als bei Wegen aus Arbeitsgründen (32%; Italien 2018, Quelle Isfort, Arbeit/Studium: 33%) sowie aufgrund von Familienangelegenheiten (44%; Italien 2018, Quelle Isfort: 34%), was wiederum auf den Anteil der zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege zurückzuführen ist.

Ein signifikanter Unterschied ist auch zwischen der nachhaltigen Mobilitätsrate der regelmäßigen und der nicht regelmäßigen Wege zu beobachten (49% gegenüber 42%; Italien 2018, Quelle Isfort: 41% gegenüber 31%).

Il tasso di mobilità sostenibile è più alto negli spostamenti per motivi di studio (92%) e per il tempo libero (72%; Italia 2018, fonte Isfort: 48%) rispetto a lavoro (32%; Italia 2018, fonte Isfort, lavoro/studio: 33%) e gestione familiare (44%; Italia 2018, fonte Isfort: 34%), grazie, anche in questo caso, alla quota degli spostamenti a piedi e in bici.

Si osserva una differenza significativa anche tra il tasso di mobilità sostenibile degli spostamenti sistematici e di quelli non sistematici (49% contro 42%; Italia 2018, fonte Isfort: 41% e 31%).

Tab. 15

Wege an einem durchschnittlichen Werktag nach genutztem Verkehrsmittel (a) und Merkmalen der Wege - 26. April-16. Juni 2021

Prozentuelle Verteilung und nachhaltige Mobilitätsrate

Spostamenti nel giorno medio feriale per mezzo di trasporto utilizzato (a) e caratteristiche degli spostamenti - 26 aprile-16 giugno 2021

Composizione percentuale e tasso di mobilità sostenibile

MERKMALE DER WEGE	Zu Fuß A piedi	Fahrrad (b) Bicicletta (b)	Motorroller oder Motorrad Scooter o moto	Auto	Öffentliche Verkehrsmittel (c) Mezzi pubblici (c)	Nachhaltige Mobilitätsrate (d) Tasso di mobilità sostenibile (d)	CARATTERISTICHE DEGLI SPOSTAMENTI
Längenklasse							Fascia di lunghezza
Sehr kurze Strecke (bis zu 2 km)	43	30	3	21	3	76	Distanza molto breve (fino a 2 km)
Kurze Strecke (2-10 km)	13	17	5	55	11	40	Breve distanza (2-10 km)
Mittelstrecke (10-50 km)	-	4	***	68	27	31	Media distanza (10-50 km)
Langstrecke (über 50 km)	-	-	-	90	10	10	Lunga distanza (oltre 50 km)
Hauptgrund (e)							Motivazione principale (e)
Arbeit	7	16	4	64	9	32	Lavoro
Schule oder Universität	***	14	***	***	72	92	Studio
Familienangelegenheiten	21	14	***	54	9	44	Gestione familiare
Freizeit	39	23	***	26	9	72	Tempo libero
Regelmäßigkeit (e)							Sistematicità (e)
Regelmäßige Wege (mindestens 3-4 Mal pro Woche)	18	18	3	48	13	49	Spostamenti sistematici (effettuati almeno 3-4 volte a settimana)
Nicht regelmäßige Wege (weniger häufig durchgeführt)	17	13	***	56	12	42	Spostamenti non sistematici (effettuati con frequenza minore)
Insgesamt	16	16	3	51	13	46	Totale

(a) Bei Verkehrsmittelkombination wird das überwiegende Verkehrsmittel distanzabhängig berücksichtigt.
In caso di combinazione di più mezzi si considera il mezzo prevalente in base alla distanza.

(b) Umfasst auch Elektrofahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge.
Comprende anche la bicicletta elettrica e i micromezzi elettrici.

(c) Umfasst die öffentlichen Verkehrsmittel, Taxis und Carsharing.
Raggruppa il trasporto pubblico, i taxi e il car sharing.

(d) % der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß und mit dem Fahrrad.
% di spostamenti con mezzi pubblici, a piedi e in bicicletta.

(e) Ohne Rückwege nach Hause.
Esclusi gli spostamenti di rientro alla propria abitazione.

*** Die Genauigkeit der Schätzungen ist unzureichend.
Il livello di accuratezza della stima non è sufficiente.

- Keine Fälle in der Stichprobe.
Nessun caso nel campione.

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Hinsichtlich der soziodemografischen Merkmale der Personen, welche die Wege zurückgelegt haben, zeigt die nachhaltige Mobilitätsrate deutliche Unter-

Rispetto ai profili sociodemografici associati agli spostamenti il tasso di mobilità sostenibile presenta divari accentuati nelle classi di età, nel titolo di studio,

schiede in Bezug auf Altersgruppen, Schulbildung, Erwerbsstellung, Art der Wohngemeinde, Muttersprache und Staatsbürgerschaft. Das Mobilitätsverhalten der Männer hingegen gleicht dem der Frauen, wobei erstere etwas öfter Fahrräder und Motorräder und letztere öfters öffentliche Verkehrsmittel benutzen.

nella condizione professionale, nella tipologia del comune di residenza, nella madrelingua e nella cittadinanza. Il modello di mobilità dei maschi è invece simile a quello delle femmine, con i primi che usano un po' di più la bici e la moto e le seconde che utilizzano maggiormente i mezzi pubblici.

Tab. 16

Wege an einem durchschnittlichen Werktag nach genutztem Verkehrsmittel (a) und soziodemografischen Gruppen der Befragten - 26. April-16. Juni 2021

Prozentuelle Verteilung und nachhaltige Mobilitätsrate

Spostamenti nel giorno medio feriale per mezzo di trasporto utilizzato (a) e gruppi sociodemografici degli intervistati - 26 aprile-16 giugno 2021

Composizione percentuale e tasso di mobilità sostenibile

SOZIODEMOGRAFISCHE GRUPPEN	Zu Fuß A piedi	Fahrrad (b) Bicicletta (b)	Motorroller oder Motorrad Scooter o moto	Auto Auto	Öffentliche Verkehrsmittel (c) Mezzi pubblici (c)	Nachhaltige Mobilitätsrate (d) Tasso di mobilità sostenibile (d)	GRUPPI SOCIODEMOGRAFICI
Geschlecht							Genere
Männer	15	18	5	51	11	44	Maschi
Frauen	17	14	1	52	16	47	Femmine
Alter (Jahre)							Età (anni)
14-34	12	17	3	43	25	54	14-34
35-49	12	17	2	63	6	34	35-49
50-64	18	18	5	52	7	43	50-64
65-80	29	9	***	43	17	55	65-80
Schulbildung							Titolo di studio
Ohne Matura	16	14	3	50	17	47	Senza maturità
Mit Matura	14	16	4	57	9	39	Con maturità
Mit Universitätsabschluss	21	23	***	48	7	51	Con laurea
Erwerbsstellung							Condizione professionale
Erwerbstätig	13	17	4	59	8	37	Occupato
Schüler/Student	10	26	***	12	50	86	Studente
Sonstiges	27	10	***	46	14	52	Altro
Muttersprache							Madrelingua
Deutsch	15	13	2	59	14	41	Tedesco
Italienisch	20	22	7	38	13	55	Italiano
Ladinisch	19	11	-	61	***	39	Ladino
Andere	17	22	-	49	12	51	Altra
Art der Gemeinde							Tipo di comune
Hauptzentren	21	29	5	34	11	61	Centri primari
davon Bozen	21	36	7	25	11	67	di cui Bolzano
Nebenzentren	17	12	***	56	13	42	Centri secondari
Randgemeinden	12	6	2	65	15	33	Comuni periferici
Statistischer Bezirk							Comprensorio statistico
Meran-Schlanders	17	16	3	55	10	42	Merano-Silandro
Bozen	16	20	5	44	15	52	Bolzano
Brixen-Sterzing	18	9	-	60	13	40	Bressanone-Vipiteno
Bruneck	13	10	***	61	16	38	Brunico
Staatsbürgerschaft							Cittadinanza
Italienisch	16	15	3	53	13	44	Italiana
Ausländisch	22	23	***	39	16	60	Straniera
Insgesamt	16	16	3	51	13	46	Totale

(a) Bei Verkehrsmittelkombination wird das überwiegende Verkehrsmittel distanzabhängig berücksichtigt.
In caso di combinazione di più mezzi si considera il mezzo prevalente in base alla distanza.

(b) Umfasst auch Elektrofahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge.
Comprende anche la bicicletta elettrica e i micromezzi elettrici.

(c) Umfasst die öffentlichen Verkehrsmittel, Taxis und Carsharing.
Raggruppa il trasporto pubblico, i taxi e il car sharing.

(d) % der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß und mit dem Fahrrad.
% di spostamenti con mezzi pubblici, a piedi e in bicicletta.

*** Die Genauigkeit der Schätzungen ist unzureichend.
Il livello di accuratezza della stima non è sufficiente.

- Keine Fälle in der Stichprobe.
Nessun caso nel campione.

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Die nachhaltige Mobilitätsrate ist bei Schülern und Studenten sehr hoch (86%), was darauf zurückzuführen ist, dass die öffentlichen Verkehrsmittel sehr stark genutzt werden, während sie bei Rentnern und Hausfrauen auf 52% und bei Erwerbstätigen auf 37% sinkt. Gleichzeitig ist die Rate bei den von den mittleren Altersklassen zurückgelegten Wegen und bei denjenigen mit Matura geringer. Es ist auch festzustellen, dass der Anteil der aktiven Mobilität bei Hochschulabsolventen höher ist als bei Personen mit niedrigerer Schulbildung.

Vor allem aufgrund eines höheren Anteils der Radmobilität und eines deutlich geringeren Anteils an Autofahrten ist die nachhaltige Mobilitätsrate bei Wegen, die von Bewohnern von Hauptzentren zurückgelegt werden (61%, 67% für Bozen), höher als in Nebenzentren (42%) und Randgemeinden (33%). Demzufolge ist der Index bei italienischen Muttersprachlern (55%) höher als bei deutschen Muttersprachlern (41%).

Es besteht auch ein signifikanter Unterschied zwischen der nachhaltigen Mobilitätsrate bei Wegen, die von Personen mit italienischer (44%) und ausländischer (60%) Staatsbürgerschaft zurückgelegt werden.

Die Segmentierung der Mobilitätsnachfrage an einem durchschnittlichen Werktag

Die Fußgängermobilität weist ein Segmentierungsprofil auf, das sich stark von den Durchschnittswerten der gesamten Mobilität unterscheidet, sowohl was die Merkmale der Wege als auch der Nutzer betrifft. Bei den zu Fuß zurückgelegten Wegen ist der Anteil der sehr kurzen Strecken, der während der Freizeit zurückgelegten Wege und der Wege, die von Frauen, älteren Menschen und Bewohnern von Hauptzentren zurückgelegt werden, im Vergleich zur Gesamtanzahl der Wege höher.

Die Segmentierung der Radmobilität ist nur teilweise mit der des Zufußgehens vergleichbar. Das Fahrrad wird in überdurchschnittlichem Maße für sehr kurzen Strecken, aus studienbedingten Gründen, in der Freizeit und für regelmäßige Wege genutzt. Am meisten wird das Fahrrad von Männern und Bewohnern der Hauptzentren genutzt. Der Anteil der Wege, die von älteren Personen zurückgelegt werden, liegt unter dem Durchschnitt.

Motorräder weisen eine noch deutlichere Profilierung auf. Sie werden vor allem von Männern, 50- bis 64-Jährigen und Bewohnern von Hauptzentren für kurze, regelmäßige und berufliche Wege genutzt.

Das Auto weist eine geringere Polarisierung bei der Segmentierung auf als die anderen Verkehrsmittel. Der Anteil der Mittel-/Langstrecken, der Arbeitswege, der nicht regelmäßigen Wege und der Wege, die von 35- bis 49-Jährigen und von Einwohnern der Rand-

Il tasso di mobilità sostenibile è molto alto tra gli studenti (86%) per effetto della componente dominante di mobilità pubblica, scende al 52% tra pensionati e casalinghe e al 37% tra gli occupati. Parallelamente esso è più basso negli spostamenti associati alle classi centrali di età e a un diploma superiore. Si osserva inoltre che il modal share della mobilità attiva è più elevato per i laureati che per le persone con livelli di istruzione inferiori.

Soprattutto grazie a una quota maggiore di mobilità ciclistica e decisamente inferiore di spostamenti in auto, il tasso di mobilità sostenibile è più alto negli spostamenti associati ai residenti nei comuni primari (61%, 67% per Bolzano) rispetto ai comuni secondari (42%) e a quelli periferici (33%). Di conseguenza l'indice è più elevato tra gli altoatesini di madrelingua italiana (55%) che tra quelli di madrelingua tedesca (41%).

Si rileva una differenza significativa anche tra il tasso di mobilità sostenibile degli spostamenti associati alla cittadinanza italiana (44%) e a quella straniera (60%).

La segmentazione della domanda di mobilità nel giorno medio feriale

La mobilità pedonale evidenzia un profilo di segmentazione ben differenziato dai valori medi della mobilità nel suo complesso sia per quanto riguarda le caratteristiche degli spostamenti sia relativamente all'utenza. Tra gli spostamenti a piedi si rileva infatti, rispetto al totale degli spostamenti, una quota più elevata di spostamenti molto brevi, di quelli del tempo libero e di quelli associati alle donne, agli anziani e ai residenti nei centri primari.

La caratterizzazione della mobilità ciclistica è solo in parte simile a quella pedonale. Si usa la bici in misura maggiore rispetto ai valori medi per le distanze molto brevi, per motivi di studio, per il tempo libero e per gli spostamenti sistematici. Gli spostamenti in bicicletta sono in maggioranza maschili ed effettuati dai residenti nei centri primari. Inferiore alla media risulta la quota degli spostamenti degli anziani.

La moto mostra una cifra caratteristica ancora più marcata. Viene utilizzata soprattutto dai maschi, dai 50-64enni e dai residenti nei centri primari per spostamenti brevi, sistematici e di lavoro.

L'auto presenta un profilo di segmentazione meno polarizzato rispetto agli altri mezzi. Superiore ai valori medi risulta la quota degli spostamenti di media/lunga distanza, di quelli di lavoro, di quelli non sistematici e di quelli associati ai 35-49enni e ai residenti nei comu-

gemeinden zurückgelegt werden, liegt über den Durchschnittswerten.

Die öffentlichen Verkehrsmittel weisen deutlich ausgeprägte Nutzerprofile und -merkmale auf. Sie werden eher von Frauen, 14- bis 34-Jährigen und Einwohnern von Randgemeinden genutzt. Für Mittelstrecken und Wege, die aus Studiengründen zurückgelegt werden, werden öffentliche Verkehrsmittel überdurchschnittlich oft genutzt.

ni periferici.

I mezzi pubblici mostrano profili di utenza e caratteristiche ben marcati. Vengono utilizzati più dalle donne, dai 14-34enni e dai residenti nei comuni periferici. Si sceglie il trasporto pubblico in misura maggiore rispetto ai valori medi per le medie distanze e per motivi di studio.

Tab. 17

Wege an einem durchschnittlichen Werktag nach genutztem Verkehrsmittel (a), soziodemografischen Gruppen der Befragten und Merkmalen der Wege - 26. April-16. Juni 2021

Prozentuelle Verteilung (Spaltenprozentwerte)

Spostamenti nel giorno medio feriale per mezzo di trasporto utilizzato (a), gruppi sociodemografici degli intervistati e caratteristiche degli spostamenti - 26 aprile-16 giugno 2021

Composizione percentuale (percentuali di colonna)

	Zu Fuß	Fahrrad (b)	Motorroller oder Motorrad	Auto	Öffentliche Verkehrsmittel (c)	Insgesamt	
	A piedi	Bicicletta (b)	Scoter o moto	Auto	Mezzi pubblici (c)	Totale	
Geschlecht							Genere
Männer	47	55	83	49	42	50	Maschi
Frauen	53	45	17	51	58	50	Femmine
Alter (Jahre)							Età (anni)
14-34	22	30	25	24	53	29	14-34
35-49	20	29	21	34	13	28	35-49
50-64	33	33	43	30	16	29	50-64
65-80	25	8	***	12	18	14	65-80
Art der Gemeinde							Tipo di comune
Hauptzentren	52	74	65	27	34	40	Centri primari
Nebenzentren	14	9	***	14	12	13	Centri secondari
Randgemeinden	35	17	27	60	54	47	Comuni periferici
Längenklasse							Fascia di lunghezza
Sehr kurze Strecke (bis zu 2 km)	65	47	24	10	6	25	Distanza molto breve (fino a 2 km)
Kurze Strecke (2-10 km)	34	45	70	47	35	44	Breve distanza (2-10 km)
Mittelstrecke (10-50 km)	***	8	***	38	57	29	Media distanza (10-50 km)
Langstrecke (über 50 km)	-	-	-	5	***	3	Lunga distanza (oltre 50 km)
Hauptgrund (d)							Motivazione principale (d)
Arbeit	17	41	58	52	31	42	Lavoro
Schule oder Universität	***	5	***	***	30	5	Studio
Familienmanagement	44	30	24	39	27	36	Gestione familiare
Freizeit	38	24	14	8	12	17	Tempo libero
Regelmäßigkeit (d)							Sistematicità (d)
Regelmäßige Wege							Spostamenti sistematici (effettuati
(mindestens 3-4 Mal pro Woche)	64	72	74	60	65	64	almeno 3-4 volte a settimana)
Nicht regelmäßige Wege							Spostamenti non sistematici
(weniger häufig durchgeführt)	36	28	26	40	35	36	(effettuati con frequenza minore)

(a) Bei Verkehrsmittelkombination wird das überwiegende Verkehrsmittel distanzabhängig berücksichtigt.
In caso di combinazione di più mezzi si considera il mezzo prevalente in base alla distanza.

(b) Umfasst auch Elektrofahräder und Elektrokleinstfahrzeuge.
Comprende anche la bicicletta elettrica e i micromezzi elettrici.

(c) Umfasst die öffentlichen Verkehrsmitteln, Taxis und Carsharing.
Raggruppa il trasporto pubblico, i taxi e il car sharing.

(d) Ohne Rückwege nach Hause.
Esclusi gli spostamenti di rientro alla propria abitazione.

*** Die Genauigkeit der Schätzungen ist unzureichend.
Il livello di accuratezza della stima non è sufficiente.

- Keine Fälle in der Stichprobe.
Nessun caso nel campione.

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Das Thema Nachhaltigkeit spielt gerade im Bereich der Mobilität eine immer wichtigere Rolle. So verfolgt das Land Südtirol bereits seit einiger Zeit das Ziel, nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern und die Bevölkerung für eine nachhaltige Mobilität zu begeistern. Neben dem öffentlichen Personenverkehr betrifft dies die aktiven Mobilitätsformen Zufußgehen und Radfahren sowie die Elektromobilität.

Bisher gibt es allerdings nur wenige Daten, die belegen, ob die durchgeführten Maßnahmen auch den gewünschten Erfolg bringen. So gibt es Analysen über die Entwertungen im öffentlichen Personenverkehr, über Zählstellen erfasste Daten zum Pkw- und Fahrradverkehr und über die E-Auto-Zulassungszahlen. Über das konkrete Mobilitätsverhalten der Bevölkerung gibt es jedoch kaum Daten. Diesbezüglich liegen bisher lediglich vereinzelte Analysen auf Gemeindeebene vor.

Die vorliegende Studie gibt nun eine gute Übersicht über das derzeitige Mobilitätsverhalten der Südtiroler Bevölkerung und bildet eine gute Basis für künftige Vergleiche. Zu beachten ist, dass es während des Erhebungszeitraums Einschränkungen aufgrund der epidemiologischen Notlage gab. Dennoch zeigt die Mobilitätsrate im engeren Sinne, dass 8 von 10 Südtirolern in diesem Zeitraum an Werktagen mobil waren. Werden auch kürzere Wege zu Fuß (unter 5 Minuten) miteinbezogen, waren sogar 93% der Bevölkerung mobil.

Die zunehmende Bedeutung eines nachhaltigen Lebensstils spiegelt sich in der Wahl der Verkehrsmittel wider. So geben 36% der Befragten an, im Vergleich zur Zeit vor Corona mehr zu Fuß zu gehen und 19% setzen sich laut eigenen Angaben häufiger auf das Fahrrad. Gleichzeitig fahren jedoch auch 15% mehr mit dem Auto als zuvor. Diesen stehen allerdings 27% der Südtiroler gegenüber, die nun weniger Auto fahren (zu Fuß: 9%, Fahrrad: 6%). Das Auto bleibt dennoch das dominierende Verkehrsmittel, v.a. für Erwerbstätige in Nebenzentren und Randgemeinden. Insgesamt wird in Südtirol jeder zweite Weg über 500 Meter mit dem Auto zurückgelegt - bei gemeindeübergreifenden Wegen sind es sogar 71% der Wege. Dabei sitzen auf dem Arbeitsweg an Werktagen im Schnitt lediglich 1,18 Personen in einem Auto.

Aufgrund der topografischen Bedingungen ist klar, dass nicht alle Autofahrten durch nachhaltigere Verkehrsmittel ersetzt werden können. Wenn man sich allerdings die zurückgelegten Strecken genauer anschaut, zeigt sich, dass es ein enormes Potenzial für die vermehrte Nutzung nachhaltiger, insbesondere aktiver Mobilitätsformen gibt: 68% der zurückgelegten

Il tema della sostenibilità sta giocando un ruolo sempre più importante anche nel settore della mobilità. Da qualche tempo la provincia dell'Alto Adige persegue l'obiettivo di promuovere forme di mobilità sostenibile e di incoraggiare la popolazione a muoversi in modo più sostenibile. Oltre al trasporto pubblico, questo include forme attive di mobilità come camminare e andare in bicicletta, così come la mobilità elettrica.

Finora, tuttavia, ci sono solo pochi dati per dimostrare se le misure attuate portino al successo desiderato. Per esempio, ci sono analisi delle oblitterazioni nel trasporto pubblico, dei dati sul traffico di auto e biciclette registrati nei punti di conteggio e delle cifre di immatricolazione delle auto elettriche, ma quasi nessun dato sul comportamento concreto di mobilità della popolazione. Finora, ci sono state solo analisi isolate a livello comunale.

Il presente studio permette di avere una buona visione d'insieme dell'attuale comportamento di mobilità della popolazione altoatesina e costituisce una buona base per i confronti futuri. Va notato che le restrizioni dovute alla situazione epidemiologica persistevano durante il periodo dell'indagine. Tuttavia, il tasso di mobilità in senso stretto mostra che 8 altoatesini su 10 erano mobili nei giorni lavorativi durante questo periodo; se si includono anche gli spostamenti a piedi più brevi (meno di 5 minuti), risulta mobile addirittura il 93% della popolazione.

La crescente importanza di uno stile di vita sostenibile si riflette nella scelta del mezzo di trasporto. Rispetto al periodo precedente all'emergenza sanitaria, per esempio, il 36% degli intervistati dice di camminare di più e il 19% dice di andare più spesso in bicicletta. Allo stesso tempo, però, il 15% guida più di prima. Tuttavia, questo contrasta con il 27% che ora guida meno (a piedi: 9%, in bicicletta: 6%). Ciononostante, l'automobile rimane il mezzo di trasporto dominante, specialmente per coloro che lavorano nei centri secondari e nei comuni periferici. Complessivamente, un viaggio su due oltre i 500 metri in Alto Adige è fatto in auto - nel caso di viaggi tra comuni, la cifra è addirittura del 71%. Mediamente, nei giorni lavorativi, il numero di persone per automobile tra coloro che vanno al lavoro è solamente di 1,18.

A causa delle condizioni topografiche, è chiaro che non tutti i viaggi in auto possono essere sostituiti da mezzi di trasporto più sostenibili. Tuttavia, uno sguardo più attento alle distanze percorse mostra che c'è un enorme potenziale per aumentare l'uso di forme di mobilità sostenibili e soprattutto attive: il 68% delle distanze percorse nei giorni lavorativi sono inferiori ai

Wege an Werktagen sind kürzer als 10 Kilometer, jeder vierte Weg ist sogar kürzer als zwei Kilometer. Dass die Bereitschaft da ist, künftig mehr auf nachhaltige Mobilitätsformen zu setzen, zeigen auch die Umfrageergebnisse: 29% können sich vorstellen, künftig mehr mit dem Fahrrad zu fahren, wobei diese Bereitschaft bei Jüngeren (36% der 14-34jährigen) deutlich höher ausgeprägt ist als bei Älteren (15% der 65-80jährigen). Die wichtigsten Bedingungen hierfür sind mehr Radwege und kürzere Verbindungen (44%), eine bessere Trennung von Fußgängern (39%) sowie sichere Radabstellplätze (37%).

Der große „Verlierer“ der letzten zwei Jahre sind die öffentlichen Verkehrsmittel, die an Werktagen mit einem Anteil von 13% der zurückgelegten Wege nur auf Rang 4 liegen (Auto 51%, Fahrrad und Fußwege je 16%). Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist auf Strecken zwischen 10 und 50 Kilometern mit 27% am höchsten. Knapp ein Viertel der Befragten gibt an, öffentliche Verkehrsmittel nun weniger zu nutzen als noch vor der Pandemie. Demgegenüber stehen lediglich knapp 5%, die sie laut eigener Aussage nun vermehrt nutzen. Dies spiegelt sich auch in den Statistiken über die Entwertungen wider. Hauptgründe hierfür sind die Angst vor Ansteckung und das unbequeme Einhalten von Abständen sowie das Tragen von Masken. Nur knapp die Hälfte der Nutzer ist derzeit mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel vollkommen zufrieden. Deutlich höher fällt die Zufriedenheit mit dem Elektrofahrrad (79%), dem Fahrrad und dem Auto (je 69%) aus. Gleichzeitig geben 43% der Befragten an, unter bestimmten Bedingungen häufiger die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen zu wollen. Überraschenderweise überwiegen bei den Bedingungen nicht direkt pandemiebezogene Faktoren, sondern bessere Verbindungen (39%), weniger überfüllte Fahrzeuge (36%) und häufigere Fahrten (34%).

Bei Wegen innerhalb einer Gemeinde und in den Hauptzentren spielen aktive Mobilitätsformen eine deutlich größere Rolle als bei gemeindeübergreifenden Wegen. Dies liegt v.a. an den kürzeren Wegen (durchschnittliche Wegelänge an Werktagen 3 Kilometer gegenüber 21 Kilometern). So liegt der Anteil gemeindeinterner Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, bei 30% (gemeindeübergreifend verschwindend gering) und jener, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, bei 28% (gemeindeübergreifend 4%). Im Vergleich dazu liegt der Wert für das Auto gemeindeintern bei 32% (gemeindeübergreifend 71%) und für öffentliche Verkehrsmittel bei 6% (gemeindeübergreifend 22% inkl. Verkehrsmittelkombinationen). Doch auch auf sehr kurzen Strecken (bis 2 Kilometer) wird werktags jeder vierte Weg mit dem Auto oder dem Motorrad zurückgelegt und jede zehnte Autofahrt ist kürzer als 2 Kilometer.

Am nachhaltigsten sind an Werktagen Schülerinnen und Schüler (über 14 Jahre) und Studenten unter-

10 chilometri, un viaggio su quattro è addirittura inferiore ai due chilometri. I risultati dell'indagine mostrano anche che c'è la volontà di fare più affidamento su forme di mobilità sostenibile in futuro: il 29% può immaginare di andare di più in bicicletta in futuro, e questa volontà è significativamente più alta tra i giovani (36% dei 14-34enni) che tra gli anziani (15% dei 65-80enni). Le condizioni più importanti per ottenere questo risultato sono più piste ciclabili e collegamenti più brevi (44%), una migliore separazione dai pedoni (39%) e posteggi sicuri per le biciclette (37%).

Il grande "perdente" degli ultimi due anni è il trasporto pubblico, che è solo al quarto posto tra i mezzi di trasporto utilizzati nei giorni feriali con una quota del 13% degli spostamenti percorsi (auto 51%, bicicletta e a piedi 16% ciascuno). La quota del trasporto pubblico è più alta per le distanze tra 10 e 50 km con il 27%. Poco meno di un quarto degli intervistati dice di usare meno i trasporti pubblici ora che prima della pandemia. Questo contrasta con poco meno del 5% che dice di usarlo di più. Ciò si riflette anche nelle statistiche sulle obliterate. Le ragioni principali sono la paura del contagio e la scomodità di mantenere le distanze e indossare le mascherine. Solo poco meno della metà degli utenti sono attualmente completamente soddisfatti dell'uso del trasporto pubblico. La soddisfazione per le bici elettriche (79%), le biciclette e le automobili (69% ciascuna) è molto più alta. Allo stesso tempo, il 43% degli intervistati dice che vorrebbe usare più spesso il trasporto pubblico a certe condizioni. Sorprendentemente, non sono i fattori direttamente legati alla pandemia a predominare in termini di condizioni, ma migliori collegamenti (39%), vagoni meno affollati (36%) e corse più frequenti (34%).

Per gli spostamenti all'interno di un comune e nei centri primari, le forme attive di mobilità giocano un ruolo significativamente maggiore rispetto agli spostamenti tra comuni, questo è dovuto principalmente agli spostamenti più brevi (lunghezza media degli spostamenti nei giorni lavorativi 3 km rispetto a 21 km). La quota di spostamenti all'interno del comune che sono fatti a piedi è del 30% (infinitesimale per spostamenti tra comuni) e di quelli fatti in bicicletta del 28% (4% per spostamenti tra comuni). In confronto, il valore per l'auto all'interno del comune è del 32% (71% tra i comuni) e per il trasporto pubblico del 6% (22% tra i comuni, incluse le combinazioni di mezzi di trasporto). Tuttavia, anche per distanze molto brevi (fino a 2 km), un viaggio su quattro nei giorni feriali è fatto in auto o in moto e un viaggio in auto su dieci è più breve di 2 chilometri.

Nei giorni feriali, gli alunni (oltre i 14 anni) e gli studenti sono i viaggiatori più sostenibili, con il 92% che

wegs, die auf dem Weg zur Schule oder Uni zu 92% auf nachhaltige Verkehrsmittel setzen. Die nachhaltige Mobilitätsrate auf dem Arbeitsweg beträgt hingegen nur 32%. Am wenigsten nachhaltig ist somit die arbeitende Bevölkerung unterwegs, die 68% der Wege zur Arbeit mit dem Auto oder dem Motorrad zurücklegt. Bezogen auf die Altersgruppen weisen die 35-49jährigen und die 50-64jährigen die geringste nachhaltige Mobilitätsrate auf (34% bzw. 43%). Eine große Rolle spielt auch der Wohnort. So liegt die nachhaltige Mobilitätsrate in den Hauptzentren Bozen, Brixen, Bruneck, Leifers und Meran mit 61% erwartungsgemäß deutlich über der in Nebenzentren (42%) und Randgemeinden (33%).

Im Rahmen einer zweiten Erhebungsphase soll überprüft werden, wie sich das Mobilitätsverhalten in den Wintermonaten verändert. Aufbauend auf dieser Erhebung inklusive regelmäßiger Aktualisierungen kann in den nächsten Jahren die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen im Bereich nachhaltiger Mobilität überprüft werden. Die vorliegenden Ergebnisse zeigen, dass hier vieles bereits in die richtige Richtung geht, aber auch noch viel zu tun bleibt. Gleichzeitig ist ein großes Potenzial vorhanden - gerade auch, was den Willen der Bevölkerung betrifft. Zudem wird es spannend zu sehen, wie schnell sich der öffentliche Personenverkehr von der „Corona-Delle“ erholt bzw. ob der Anteil der aktiven Mobilität weiter steigt. Dabei dürfte auch die Kombination verschiedener Verkehrsmittel, die derzeit lediglich 6% der Wege ausmacht, eine wichtige Rolle spielen.

usa mezzi di trasporto sostenibili per andare a scuola o all'università, mentre il tasso di mobilità sostenibile per andare al lavoro è solo del 32%. La popolazione attiva è quindi la meno sostenibile in termini di spostamenti, con il 68% degli spostamenti verso il lavoro effettuati in auto o in moto. In termini di gruppi di età, i 35-49 anni e i 50-64 anni hanno il più basso tasso di mobilità sostenibile (34% e 43% rispettivamente). Anche il luogo di residenza gioca un ruolo importante. Come previsto, il tasso di mobilità sostenibile nei centri principali di Bolzano, Bressanone, Brunico, Laives e Merano (61%) è significativamente più alto rispetto ai centri secondari (42%) e ai comuni periferici (33%).

In una seconda fase dell'indagine, si esaminerà come cambia il comportamento di mobilità durante i mesi invernali. Sulla base di questa indagine, compresi gli aggiornamenti regolari, l'efficacia delle misure attuate nel campo della mobilità sostenibile può essere rivista nei prossimi anni. I risultati attuali mostrano che si sta già andando nella giusta direzione, ma c'è ancora molto da fare. Allo stesso tempo, c'è un grande potenziale - soprattutto per quanto riguarda la volontà della popolazione. Sarà anche interessante vedere quanto velocemente il trasporto pubblico si riprenderà dallo shock legato alla pandemia e se la quota di mobilità attiva continua a crescere. Anche la combinazione di diversi mezzi di trasporto, che attualmente rappresenta solo il 6% degli spostamenti, giocherà probabilmente un ruolo importante.

Anmerkungen zur Methodik

Die Erhebung „Lokale Mobilität in Südtirol“ ist im Landesstatistikprogramm 2021-2023 enthalten und wurde vom Landesinstitut für Statistik ASTAT zwischen April und Juni 2021 in Zusammenarbeit mit der Landesabteilung Mobilität und der STA - Südtiroler Transportstrukturen AG durchgeführt.

Ziel dieser Erhebung ist es, auf lokaler Ebene das Projekt der Beobachtungsstelle „Audimob - Mobilitätsprofile- und -verhalten der Italiener“ vom Isfort (Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti) in Analogie zu verwirklichen; es orientiert sich an den „Eurostat guidelines on Passenger Mobility Statistics“.

Das untersuchte Phänomen ist hauptsächlich die lokale Mobilität. Das Hauptziel ist die Erfassung aller an einem durchschnittlichen Tag unternommenen Kurzstrecken.

Die Erhebung soll auch die Veränderungen bei der Nutzung von Verkehrsmitteln im Vergleich zur Zeit vor Covid sowie die Meinungen der Bürger hinsichtlich des Mobilitätssystems erfassen. Außerdem zielt ein Teil der Erhebung, der in Zusammenarbeit mit dem ITCAT „Delai“ von Bozen durchgeführt wurde, darauf ab, mögliche Schwierigkeiten bei der Nutzung von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen in der Landeshauptstadt zu ermitteln.

Erhebungszeitraum

Die Erhebung wurde zwischen dem 26. April und dem 16. Juni 2021 durchgeführt.

Was den durch die Covid-19-Pandemie verursachten Notstand betrifft, war Südtirol im Erhebungszeitraum wie mehr als der Hälfte der italienischen Regionen gelbe Zone.

Die restriktiven Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie, die das öffentliche Leben reglementierten und sich auf das Mobilitätsverhalten der Bürger ausgewirkt haben könnten, sind in den Dekreten der Regierung Draghi Nr. 52 vom 22.04.2021 und Nr. 65 vom 18.05.2021 zur „Wiedereröffnung“ und in den Verordnungen des Landeshauptmannes Nr. 20 vom 23.04.2021, Nr. 21 vom 30.04.2021, Nr. 22 vom 19.05.2021, Nr. 23 vom 22.05.2021 und Nr. 24 vom 04.06.2021 enthalten.

Die Stichprobe

Die Grundgesamtheit der Erhebung umfasst die Wohnbevölkerung zwischen 14 und 80 Jahren (ungefähr 424.000 Einwohner). Personen, die dauerhaft in Alters- und Pflegeheimen sowie anderen Gemeinschaftseinrichtungen untergebracht sind, sind von der Studie ausgeschlossen.

Die Erhebungseinheiten sind die Personen, die statistischen Einheiten sind die Personen und die Wege.

Es handelt sich hierbei um eine Stichprobenerhebung mit geschichteter Wahrscheinlichkeitsstichprobe. Aus den Mel-

Nota metodologica

L'indagine „Mobilità locale in Alto Adige“, inserita nel Programma statistico provinciale 2021-2023, è stata svolta dall'Istituto provinciale di statistica ASTAT tra aprile e giugno 2021 in collaborazione con la Ripartizione mobilità e con STA - Strutture Trasporto Alto Adige S.p.A.

Con questa rilevazione si intende riprodurre a livello locale il progetto dell'Osservatorio „Audimob - Stili e comportamenti di mobilità degli italiani“ di Isfort, che a sua volta si attiene alle „Eurostat guidelines on Passenger Mobility Statistics“.

Il fenomeno indagato è prevalentemente quello della mobilità locale. L'obiettivo principale è la ricostruzione di tutti i viaggi a breve percorrenza effettuati nel giorno medio.

L'indagine mira a rilevare anche i cambiamenti nell'uso dei mezzi di trasporto rispetto al periodo pre-Covid e le opinioni dei cittadini sul sistema della mobilità. Inoltre, una parte della rilevazione, svolta in collaborazione con l'ITCAT „Delai“ di Bolzano, ha lo scopo di individuare eventuali criticità nell'uso della bicicletta e dei micromezzi elettrici nel capoluogo.

Periodo di svolgimento dell'indagine

L'indagine si è svolta tra il 26 aprile e il 16 giugno 2021.

Relativamente all'emergenza causata dalla pandemia da Covid-19, nel periodo in cui sono stati raccolti i dati l'Alto Adige, come la maggior parte delle regioni italiane, era zona gialla.

Le misure restrittive per il contenimento della pandemia da Covid-19, che hanno regolamentato la vita pubblica e che potrebbero avere influito sui comportamenti di mobilità dei cittadini, sono contenute nei decreti-legge „riaperture“ del Governo Draghi n. 52 del 22/04/2021 e n. 65 del 18/05/2021 e nelle ordinanze del Presidente della Provincia n. 20 del 23/04/2021, n. 21 del 30/04/2021, n. 22 del 19/05/2021, n. 23 del 22/05/2021 e n. 24 del 04/06/2021.

Il campione

L'universo di riferimento dell'indagine è costituito dalla popolazione residente in Alto Adige di età compresa tra i 14 e gli 80 anni (circa 424.000 abitanti). Dalla rilevazione sono escluse tutte le persone che vivono stabilmente in case di riposo e altre tipologie di convivenza.

Le unità di rilevazione sono gli individui, le unità di analisi sono gli individui e gli spostamenti.

L'indagine è campionaria con campionamento probabilistico stratificato. Dai registri anagrafici dei comuni della provincia

deregistern der Gemeinden Südtirols wurden ungefähr 4.900 wählbare Einheiten mittels SAS-Prozedur zufällig gezogen.

Das Stichprobendesign sieht sechzehn territoriale Gebiete (die funktionalen Kleinregionen mit dem Zusatz von Leifers als Hauptzentrum) vor.

Die Schichtungsvariablen sind die funktionale Kleinregion und die Typologie der Wohngemeinde (Zentrum oder Peripherie der jeweiligen funktionalen Kleinregion).

Bei der nachträglichen Schichtung wurden die Variablen Wohnsitzbezirksgemeinschaft, Geschlecht, Staatsbürgerschaft, Alter, Erwerbsstellung, Schulbildung und Muttersprache verwendet. Kalibriert wurden die Gewichte mit der ISTAT-Software *ReGenesees*.

Eine weitere nachträgliche Schichtungsvariable, und zwar für die Analyse der an einem durchschnittlichen Tag zurückgelegten Wege, ist der Wochentag, an dem der Fragebogen ausgefüllt wurde, sodass eine gleichmäßige Aufteilung der Befragungen an allen sieben Wochentagen erreicht wurde.

Der Fragebogen

Der Fragebogen wurde vom ASTAT in Zusammenarbeit mit der STA ausgearbeitet. Einige Fragen wurden auf Vorschlag des ITCAT „Delai“ in Bozen hinzugefügt.

Mit dem Fragebogen werden qualitative und quantitative Informationen über das Mobilitätsverhalten der Personen erhoben. Er besteht aus 5 Abschnitten: soziodemografische Daten, Veränderungen in der Nutzung der Verkehrsmittel im Vergleich zur Zeit vor der Covid-Krise, Meinungen zum Mobilitätssystem, Bike & Co. in Bozen, zurückgelegte Wege am Tag vor dem Ausfüllen des Fragebogens.

Die Ausfüllung des Fragebogens

Für diese Erhebung wurde die gemischte Methode CAWI (Selbstaussfüllung über Internet) - CATI (telefonische Befragung) angewandt.

Es wurden 2.183 Personen befragt. Davon füllten 2.081 alle Teile des Fragebogens aus, 78 brachen einige Fragen vor dem Ende ab und 24 beantworteten den Teil über die Wege nicht.

Die Rücklaufquote

Die Rücklaufquote, die dem Verhältnis zwischen der Anzahl der antwortenden Einheiten und der Anzahl der wählbaren Einheiten entspricht, beträgt 45%.

Die erhaltene Stichprobe ist nicht nur repräsentativ, da sie probabilistisch ist, sondern spiegelt auch die Anteile der Bevölkerung in Bezug auf die wichtigsten soziodemografischen Variablen wider.

di Bolzano sono stati estratti casualmente con procedura SAS circa 4.900 unità eleggibili.

Il disegno campionario è a sedici domini territoriali (le piccole aree funzionali con l'aggiunta di Laives come centro primario).

Variabili di stratificazione sono la piccola area funzionale e la tipologia del comune di residenza (centro o periferia della piccola area funzionale di appartenenza).

Nella procedura di post-stratificazione sono state utilizzate le variabili comunità comprensoriale di residenza, genere, cittadinanza, età, condizione professionale, titolo di studio e madrelingua. La calibrazione dei pesi è stata effettuata tramite il software di ISTAT *ReGenesees*.

Ulteriore variabile di post-stratificazione, ai fini dell'analisi degli spostamenti nel giorno medio, è stato il giorno della settimana in cui il questionario è stato compilato, in modo da ottenere una ripartizione equa delle interviste nei sette giorni dalla settimana.

Il questionario

Il questionario è stato elaborato dall'ASTAT con la collaborazione di STA. Alcune domande sono state inserite su proposta dell'ITCAT „Delai“ di Bolzano.

Il questionario rileva informazioni di tipo qualitativo e quantitativo sulle scelte comportamentali di mobilità degli individui. Esso si compone di 5 sezioni: dati sociodemografici, cambiamenti nell'uso dei mezzi di trasporto rispetto al periodo pre-Covid, giudizi sul sistema della mobilità, bike & Co. a Bolzano, spostamenti nel giorno precedente la compilazione del questionario.

La compilazione del questionario

La somministrazione del questionario è avvenuta mediante tecnica mista CAWI (autocompilato online) - CATI (intervista telefonica).

I rispondenti sono stati 2.183. Di questi, 2.081 hanno compilato il questionario in tutte le sue parti, 78 hanno abbandonato la compilazione a poche domande dalla fine e 24 non hanno compilato la parte relativa agli spostamenti.

Il tasso di risposta

Il tasso di risposta, uguale al rapporto tra il numero di unità che hanno risposto e il numero di unità eleggibili, è pari al 45%.

Il campione ottenuto, oltre ad essere rappresentativo in quanto probabilistico, rispecchia le proporzioni della popolazione relativamente alle principali variabili sociodemografiche.

Genauigkeit der Schätzwerte

Die meisten Variablen im Fragebogen betreffen das Vorhandensein bzw. Nicht-Vorhandensein eines bestimmten Merkmals bei den Stichprobeneinheiten. Sie können daher mittels dichotomer Verteilungen beschrieben werden. Infolgedessen beträgt der absolute Standardfehler der Schätzungen für die gesamte Bevölkerung aufgrund der Stichprobengröße im schlimmsten Fall ($p = 0,5$) ungefähr 1% und die Breite der 95%-Konfidenzintervalle beträgt etwas mehr als 4%. Die Genauigkeit sinkt aufgrund der kleineren Stichprobe bei der Analyse nach Untergruppen.

Der relative Standardfehler liegt bei den veröffentlichten Schätzungen üblicherweise unter 25%. Falls die Genauigkeit der Schätzungen unzureichend ist, d.h. wenn der relative Standardfehler größer als 25% ist oder wenn der Stichprobenumfang kleiner als 30 ist, wird die entsprechende Information nicht veröffentlicht und in den Tabellen durch drei Sternchen (***) ersetzt.

Die geschätzten Prozentwerte werden auf die nächste ganze Zahl gerundet. Aus diesem Grund kann die Summe in Prozentverteilungen von 100 (99 oder 101) abweichen.

Wenn im Text von signifikanten Unterschieden die Rede ist, handelt es sich um ein Ergebnis der Chi-Quadrat- oder T-Student-Tests, denen alle Erhebungsergebnisse unterzogen wurden. Des Weiteren werden, um die für die Erklärung der auftretenden Phänomene wichtigen Variablen zu ermitteln, Modelle logistischer und linearer Regression verwendet.

Hinweise

Hauptzentren: Bozen, Brixen, Bruneck, Leifers, Meran

Nebenzentren: Bezugszentren der anderen funktionalen Kleinregionen (Abtei, Auer, Innichen, Lana, Mals, Naturns, Neumarkt, Sand in Taufers, St. Martin in Passeier, St. Ulrich, Schlanders, Sterzing)

Randgemeinden: die restlichen Gemeinden

Hinweise für die Redaktion: Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:

Nicoletta Colletti, Tel. 0471 41 84 30,
E-Mail: nicoletta.colletti@provinz.bz.it.

Nachdruck, Verwendung von Tabellen und Grafiken, fotomechanische Wiedergabe - auch auszugsweise - nur unter Angabe der Quelle (Herausgeber und Titel) gestattet.

La precisione delle stime

La maggior parte delle variabili presenti nel questionario riguarda la presenza o l'assenza di una determinata caratteristica nelle unità del campione. Esse sono quindi descrivibili mediante distribuzioni binomiali. Di conseguenza, data la dimensione campionaria, l'errore standard assoluto delle stime relative all'intera popolazione è circa uguale nel caso peggiore ($p = 0,5$) all'1% e l'ampiezza degli intervalli di confidenza al 95% supera di poco il 4%. La precisione delle stime diminuisce, a causa di un'inferiore dimensione campionaria, nell'analisi per sottogruppi.

L'errore standard relativo delle stime pubblicate non supera il 25%. Quando il livello di accuratezza della stima non è sufficiente, cioè se l'errore standard relativo supera il 25% oppure la dimensione campionaria è inferiore a 30 unità, il dato non viene pubblicato e nelle tabelle viene sostituito con tre asterischi (***)

I valori percentuali stimati sono arrotondati all'intero più vicino. Per questo motivo, nelle distribuzioni percentuali, la somma può essere diversa da 100 (99 o 101).

Laddove nel testo si parla di differenze significative, tale esito deriva dai test Chi-quadrato oppure T-Student, ai quali sono stati sottoposti tutti i risultati dell'indagine. Inoltre, al fine di individuare le variabili rilevanti per la spiegazione dei fenomeni, si utilizzano modelli di regressione logistica e lineare.

Note

Centri primari: Bolzano, Bressanone, Brunico, Laives, Merano

Centri secondari: centri di riferimento delle altre piccole aree funzionali (Badia, Campo Tures, Egna, Lana, Malles Venosta, Naturno, Ora, Ortisei, San Candido, San Martino in Passiria, Silandro, Vipiteno)

Comuni periferici: tutti gli altri comuni

Indicazioni per la redazione: Per ulteriori informazioni si prega di rivolgersi a:

Nicoletta Colletti, Tel. 0471 41 84 30,
e-mail: nicoletta.colletti@provincia.bz.it.

Riproduzione parziale o totale del contenuto, diffusione e utilizzazione dei dati, delle informazioni, delle tavole e dei grafici autorizzata soltanto con la citazione della fonte (titolo ed edizione).