

## 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



## 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

44

August  
Agosto  
2022

# astat info

## Lokale Mobilität in Südtirol Jahreswert 2021/2022

## Mobilità locale in Alto Adige Dato annuale 2021/2022



Das ASTAT schätzt, dass die Südtiroler Bevölkerung im Alter von 14 bis 80 Jahren an einem durchschnittlichen Werktag insgesamt 881.000 Wege zurücklegt und damit in 341.000 Stunden mehr als zehn Millionen Kilometer. Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist das Auto, aber viele Personen sind bereit, unter bestimmten Bedingungen mehr auf öffentliche Verkehrsmittel und Fahrräder zurückzugreifen. Die Mehrheit der Nutzerinnen und Nutzer ist mit den Bushaltestellen und Zugbahnhöfen zufrieden.

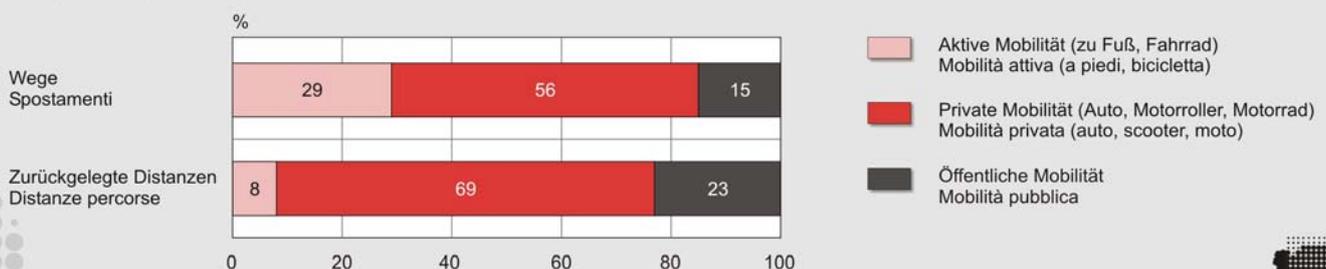
ASTAT stima che nel giorno medio feriale la popolazione altoatesina 14-80enne effettui complessivamente 881.000 spostamenti, percorrendo più di dieci milioni di chilometri in 341.000 ore. Il mezzo di trasporto più utilizzato è l'auto, ma sono molte le persone disposte, a determinate condizioni, a utilizzare maggiormente i mezzi pubblici e la bicicletta. La maggior parte dell'utenza è soddisfatta delle fermate degli autobus e delle stazioni ferroviarie.

### Wege und zurückgelegte Distanzen an einem durchschnittlichen Werktag nach Verkehrsmittelgruppen - 2021/2022

Prozentuelle Verteilung

### Spostamenti e distanze percorse nel giorno medio feriale per raggruppamento modale - 2021/2022

Composizione percentuale



© astat 2022 - sr



## Benutzte Verkehrsmittel

Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel der Südtirolerinnen und Südtiroler zwischen 14 und 80 Jahren ist das Auto: 40% nutzen es als Fahrer oder Beifahrer jeden oder fast jeden Tag, 32% einen oder mehrere Tage pro Woche, 19% seltener und 9% nie.

27% der Bevölkerung benutzen mindestens einmal pro Woche ein klassisches Fahrrad und 12% 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: 15% der Südtiroler Bevölkerung fahren mindestens einmal pro Woche damit. Darauf folgen der Überlandbus und der Zug (jeweils 10%) und die Seilbahn (3%).

## Mezzi di trasporto utilizzati

Il mezzo di trasporto più utilizzato dagli altoatesini e dalle altoatesine di età compresa tra i 14 e gli 80 anni è l'auto. Il 40% la usa tutti i giorni o quasi come autista o passeggero, il 32% uno o più giorni alla settimana, il 19% più raramente e il 9% mai.

Si sposta con la bicicletta tradizionale almeno un giorno alla settimana il 27% della popolazione e con quella elettrica il 12%, 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.

Dei mezzi pubblici, l'autobus urbano è il più utilizzato: il 15% della popolazione lo prende almeno una volta alla settimana. Seguono l'autobus extraurbano e il treno (entrambi 10%) e la funivia (3%).

Graf. 1

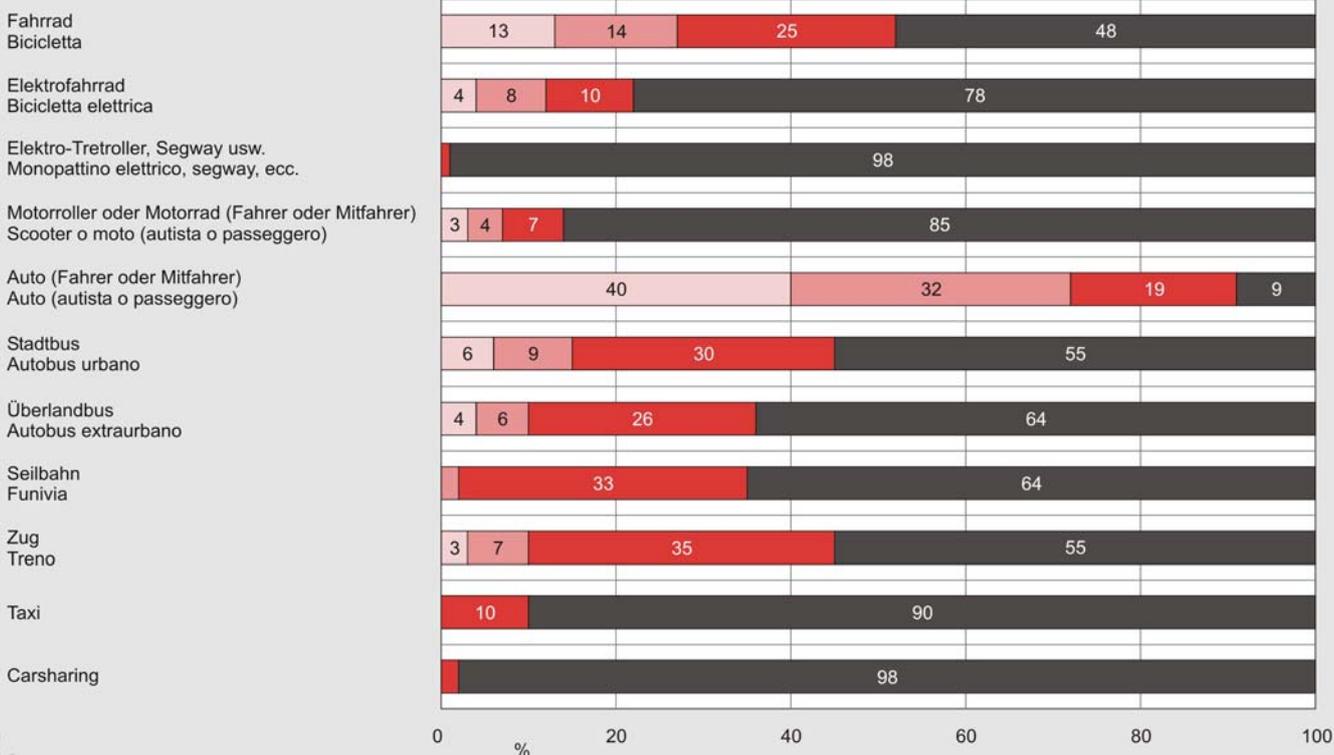
### Wie oft benutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel? - 2021/2022

Prozentuelle Verteilung; Personen zwischen 14 und 80 Jahren

### Con quale frequenza utilizza i seguenti mezzi di trasporto? - 2021/2022

Composizione percentuale; persone tra 14 anni e 80 anni

Täglich oder fast täglich  
Tutti i giorni o quasi
  Einen oder mehrere Tage in der Woche  
Uno o più giorni alla settimana
  Seltener  
Più raramente
  Nie im letzten Jahr  
Mai nell'ultimo anno



© astat 2022 - sr



Taxis und Carsharing-Dienste werden mindestens einmal im Jahr von 10% bzw. 2% der 14- bis 80-Jährigen genutzt.

Die Nutzung von den verschiedenen 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;
- 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 Hauptzentren darüber (siehe Hinweis auf Seite 39).

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 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 Stadtbus nutzen, jene von Randgemeinden den Überlandbus und die Einwohner von Nebenzentren den Zug.

Taxi e servizi di car sharing vengono utilizzati almeno una volta all'anno rispettivamente dal 10% e dal 2% delle persone 14-80enni.

L'utilizzo dei diversi 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;
- 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 (si veda nota a pag. 39).

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' 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.

**Mindestens einen Tag in der Woche benutzte Verkehrsmittel nach soziodemografischen Gruppen - 2021/2022**

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren

**Mezzi di trasporto utilizzati almeno un giorno alla settimana per gruppi sociodemografici - 2021/2022**

Valori percentuali; persone tra 14 anni e 80 anni

SOZIODEMOGRAFISCHE GRUPPEN	Fahrrad (a) Bicicletta (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
<b>Geschlecht</b>							<b>Genere</b>
Männer	40	12	73	12	8	10	Maschi
Frauen	32	3	70	17	13	10	Femmine
<b>Alter (Jahre)</b>							<b>Età (anni)</b>
14-34	37	9	72	25	17	21	14-34
35-49	39	7	81	9	6	5	35-49
50-64	39	8	73	7	7	5	50-64
65-80	25	4	55	18	10	6	65-80
<b>Schulbildung</b>							<b>Titolo di studio</b>
Ohne Matura	32	7	68	17	12	9	Senza maturità
Mit Matura	38	9	77	12	8	10	Con maturità
Mit Universitätsabschluss	50	6	76	11	9	12	Con laurea
<b>Erwerbsstellung</b>							<b>Condizione professionale</b>
Erwerbstätig	38	8	79	8	7	7	Occupato
Schüler/Student	44	10	57	48	33	38	Studente
Sonstiges	28	4	60	17	9	6	Altro
<b>Muttersprache</b>							<b>Madrelingua</b>
Deutsch	33	7	77	12	12	11	Tedesco
Italienisch	44	12	61	18	6	6	Italiano
Ladinisch	28	***	80	***	8	8	Ladino
Andere	39	***	54	32	12	14	Altra
<b>Art der Gemeinde</b>							<b>Tipo di comune</b>
Hauptzentren	49	9	58	24	6	9	Centri primari
<i>davon Bozen</i>	52	11	50	23	5	5	<i>di cui Bolzano</i>
Nebenzentren	38	4	79	10	9	14	Centri secondari
Randgemeinden	25	7	80	9	14	10	Comuni periferici
<b>Statistischer Bezirk</b>							<b>Comprensorio statistico</b>
Meran-Schlanders	35	6	76	15	9	13	Merano-Silandro
Bozen	37	10	66	17	10	6	Bolzano
Brixen-Sterzing	34	4	76	13	10	16	Bressanone-Vipiteno
Bruneck	37	5	76	9	11	11	Brunico
<b>Staatsbürgerschaft</b>							<b>Cittadinanza</b>
Italienisch	35	8	73	14	10	10	Italiana
Ausländisch	40	***	58	26	10	14	Straniera
<b>Insgesamt</b>	<b>36</b>	<b>7</b>	<b>72</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>Totale</b>

(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

## 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 beträgt die Mobilitätsrate im engeren Sinne für die Südtirolerinnen und Südtiroler im Alter von 14 bis 80 Jahren 72% (Italien 2019, Quelle Isfort: 85%). Der Wert in Bezug auf einen durchschnittlichen Werktag steigt auf 76% (Italien 2019, Quelle Isfort: 85%), der Wert in Bezug auf einen durchschnittlichen Wochenendtag oder einen Feiertag fällt auf 63%.

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 19% (Italien 2019, Quelle Isfort: 6%), an einem durchschnittlichen Werktag 16% und an einem durchschnittlichen Wochenendtag oder Feiertag 25%.

## 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 il tasso di mobilità in senso stretto degli altoatesini e delle altoatesine 14-80enni è uguale al 72% (Italia 2019, fonte Isfort: 85%). Il suo valore riferito al giorno medio feriale sale all'76% (Italia 2019, fonte Isfort: 85%), quello riferito al giorno medio del fine settimana o festivo scende al 63%.

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 19% (Italia 2019, fonte Isfort: 6%), nel giorno medio feriale al 16% e nel giorno medio del fine settimana o festivo al 25%.

Graf. 2

### Mobilitätsrate: Anteil der Personen, die an einem durchschnittlichen Tag das Haus verlassen - 2021/2022

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren

### Tasso di mobilità: quota di persone uscite di casa nel giorno medio - 2021/2022

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni



© astat 2022 - sr



Die **„erweiterte“ Mobilitätsrate** errechnet sich als Prozentanteil der Personen, die im Laufe des Tages

Il **tasso di mobilità "allargato"** è la percentuale di persone che hanno effettuato in giornata almeno uno

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 91% (Italien 2019, Quelle Isfort: 91%), an einem durchschnittlichen Werktag 92% und an einem durchschnittlichen Wochenendtag oder Feiertag 89%.

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

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 91% (Italia 2019, fonte Isfort: 91%), nel giorno medio feriale al 92% e nel giorno medio del fine settimana o festivo all'89%.

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

Tab. 2

### Mobilitätsrate (im engeren Sinne) an einem durchschnittlichen Tag nach soziodemografischen Gruppen - 2021/2022

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren

### Tasso di mobilità (in senso stretto) nel giorno medio per gruppi sociodemografici - 2021/2022

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni

SOZIODEMOGRAFISCHE GRUPPEN	Insgesamt Totale	Werktag Giorni feriali	Wochenende und Feiertage Fine settimana e giorni festivi	GRUPPI SOCIODEMOGRAFICI
<b>Geschlecht</b>				<b>Genere</b>
Männer	73	77	65	Maschi
Frauen	72	76	61	Femmine
<b>Alter (Jahre)</b>				<b>Età (anni)</b>
14-34	72	76	65	14-34
35-49	77	82	62	35-49
50-64	76	79	67	50-64
65-80	62	65	54	65-80
<b>Schulbildung</b>				<b>Titolo di studio</b>
Ohne Matura	69	73	59	Senza maturità
Mit Matura	76	80	66	Con maturità
Mit Universitätsabschluss	81	85	74	Con laurea
<b>Erwerbsstellung</b>				<b>Condizione professionale</b>
Erwerbstätig	78	82	68	Occupato
Schüler/Student	70	72	65	Studente
Sonstiges	63	67	53	Altro
<b>Muttersprache</b>				<b>Madrelingua</b>
Deutsch	75	79	66	Tedesco
Italienisch	70	76	58	Italiano
Ladinisch	70	71	72	Ladino
Andere	61	63	50	Altra
<b>Art der Gemeinde</b>				<b>Tipo di comune</b>
Hauptzentren	72	78	60	Centri primari
<i>davon Bozen</i>	70	75	61	<i>di cui Bolzano</i>
Nebenzentren	75	79	60	Centri secondari
Randgemeinden	72	75	67	Comuni periferici
<b>Statistischer Bezirk</b>				<b>Comprensorio statistico</b>
Meran-Schlanders	74	77	65	Merano-Silandro
Bozen	71	76	60	Bolzano
Brixen-Sterzing	75	78	68	Bressanone-Vipiteno
Bruneck	72	76	63	Brunico
<b>Staatsbürgerschaft</b>				<b>Cittadinanza</b>
Italienisch	73	78	64	Italiana
Ausländisch	63	66	52	Straniera
<b>Insgesamt</b>	<b>72</b>	<b>76</b>	<b>63</b>	<b>Totale</b>

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

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 le persone over 64 e più alto di quello medio tra gli occupati. Inoltre, cresce all'aumentare del titolo di stu-

durchschnittlichen Rate. Außerdem nimmt sie mit steigendem Studientitel zu und ist bei deutschen, italienischen und ladinischen Muttersprachlern höher als bei Fremdsprachigen. 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, 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 2,7 (Italien 2019, Quelle Isfort: 2,5).

Die durchschnittliche Entfernung, die pro Kopf an einem durchschnittlichen Werktag zurückgelegt wird, beträgt 32 km (Italien 2019, Quelle Isfort: 28 km).

Die durchschnittliche Zeit, die pro Kopf an einem durchschnittlichen Werktag für die Mobilität aufgewendet wird, beträgt 63 Minuten (Italien 2019, Quelle Isfort: 58 Minuten).

An einem durchschnittlichen Feiertag legen die mobilen Personen im Schnitt 2,5 Wege zurück, was einer Strecke von 36 Kilometern in 67 Minuten entspricht.

Die Mobilitätsnachfrage hängt zum Teil von den soziodemografischen Merkmalen der Personen, die mobil sind, ab. Insbesondere:

- Die weibliche mobile Bevölkerung legt im Durchschnitt ungefähr gleich viele Wege pro Tag zurück wie die männliche mobile Bevölkerung, aber die durchschnittliche zurückgelegte Distanz pro Person, ist insbesondere an Werktagen geringer als bei den Männern;
- Personen über 64 Jahre, die an einem durchschnittlichen Werktag oder Feiertag unterwegs 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 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.

die Rate ist höher als bei den Personen, deren Muttersprache deutsch, italienisch oder ladinisch ist, und ist bei den Personen, deren Muttersprache eine andere Sprache ist, niedriger. Esso è invece relativamente omogeneo a livello territoriale, sia tra i comprensori statistici sia tra le diverse tipologie di comuni.

## 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 2,7 (Italia 2019, fonte Isfort: 2,5).

La distanza media pro capite percorsa nel giorno medio feriale è di 32 chilometri (Italia 2019, fonte Isfort: 28 km).

Il tempo medio pro capite dedicato alla mobilità nel giorno medio feriale è di 63 minuti (Italia 2019, fonte Isfort: 58 minuti).

Nel giorno medio festivo le persone che si spostano effettuano mediamente 2,5 spostamenti, percorrendo 36 chilometri in 67 minuti.

La domanda di mobilità dipende in parte dalle caratteristiche sociodemografiche delle persone che si spostano. In particolare:

- la popolazione mobile femminile effettua mediamente circa lo stesso numero di spostamenti giornalieri di quella maschile, ma la distanza media pro capite percorsa, soprattutto nei giorni feriali, è inferiore rispetto a quella percorsa dai maschi;
- le persone over 64 che si spostano nel giorno medio feriale o festivo fanno meno spostamenti e percorrono meno chilometri rispetto alle persone più giovani, ma, in proporzione alla distanza percorsa, ci impiegano più tempo;
- all'aumentare del titolo di studio crescono il numero medio degli spostamenti giornalieri, la distanza percorsa e il tempo dedicato alla mobilità;
- gli occupati e gli studenti si spostano di più e più velocemente rispetto ai pensionati e alle casalinghe;
- i residenti nei centri primari, in particolare i bolzanini che si spostano nei giorni feriali, percorrono mediamente distanze inferiori rispetto agli abitanti dei centri secondari e periferici impiegandoci, in proporzione, più tempo.

**Mobilitätsnachfrage (im engeren Sinne) an einem durchschnittlichen Werktag nach soziodemografischen Gruppen - 2021/2022**

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 - 2021/2022**

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
<b>Geschlecht</b>				<b>Genere</b>
Männer	2,7	36	65	Maschi
Frauen	2,7	28	60	Femmine
<b>Alter (Jahre)</b>				<b>Età (anni)</b>
14-34	2,7	39	72	14-34
35-49	2,7	32	57	35-49
50-64	2,8	30	61	50-64
65-80	2,5	23	60	65-80
<b>Schulbildung</b>				<b>Titolo di studio</b>
Ohne Matura	2,6	31	62	Senza maturità
Mit Matura	2,8	33	63	Con maturità
Mit Universitätsabschluss	3,0	35	66	Con laurea
<b>Erwerbsstellung</b>				<b>Condizione professionale</b>
Erwerbstätig	2,8	34	60	Occupato
Schüler/Student	2,6	40	81	Studiante
Sonstiges	2,5	25	63	Altro
<b>Muttersprache</b>				<b>Madrelingua</b>
Deutsch	2,7	36	65	Tedesco
Italienisch	2,8	25	60	Italiano
Ladinisch	2,5	25	52	Ladino
Andere	2,7	28	58	Altra
<b>Art der Gemeinde</b>				<b>Tipo di comune</b>
Hauptzentren	2,8	23	58	Centri primari
<i>davon Bozen</i>	2,9	18	55	<i>di cui Bolzano</i>
Nebenzentren	2,7	36	64	Centri secondari
Randgemeinden	2,6	38	67	Comuni periferici
<b>Statistischer Bezirk</b>				<b>Comprensorio statistico</b>
Meran-Schlanders	2,7	32	61	Merano-Silandro
Bozen	2,7	29	63	Bolzano
Brixen-Sterzing	2,8	40	65	Bressanone-Vipiteno
Bruneck	2,7	33	63	Brunico
<b>Staatsbürgerschaft</b>				<b>Cittadinanza</b>
Italienisch	2,7	32	63	Italiana
Ausländisch	2,7	29	59	Straniera
<b>Insgesamt</b>	<b>2,7</b>	<b>32</b>	<b>63</b>	<b>Totale</b>

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

**Mobilitätsnachfrage (im engeren Sinne) an einem durchschnittlichen Wochenend- oder Feiertag nach soziodemografischen Gruppen - 2021/2022**

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 - 2021/2022**

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
<b>Geschlecht</b>				<b>Genere</b>
Männer	2,4	37	67	Maschi
Frauen	2,5	34	68	Femmine
<b>Alter (Jahre)</b>				<b>Età (anni)</b>
14-34	2,6	44	69	14-34
35-49	2,4	35	63	35-49
50-64	2,6	34	69	50-64
65-80	2,3	25	68	65-80
<b>Schulbildung</b>				<b>Titolo di studio</b>
Ohne Matura	2,4	32	63	Senza maturità
Mit Matura	2,6	40	73	Con maturità
Mit Universitätsabschluss	2,6	41	73	Con laurea
<b>Erwerbsstellung</b>				<b>Condizione professionale</b>
Erwerbstätig	2,5	37	66	Occupato
Schüler/Student	2,3	49	75	Studente
Sonstiges	2,5	26	68	Altro
<b>Muttersprache</b>				<b>Madrelingua</b>
Deutsch	2,5	38	70	Tedesco
Italienisch	2,5	33	63	Italiano
Ladinisch	***	***	***	Ladino
Andere	***	***	***	Altra
<b>Art der Gemeinde</b>				<b>Tipo di comune</b>
Hauptzentren	2,5	29	62	Centri primari
<i>davon Bozen</i>	2,5	30	66	<i>di cui Bolzano</i>
Nebenzentren	2,5	40	71	Centri secondari
Randgemeinden	2,5	39	71	Comuni periferici
<b>Statistischer Bezirk</b>				<b>Comprensorio statistico</b>
Meran-Schlanders	2,6	38	67	Merano-Silandro
Bozen	2,4	34	68	Bolzano
Brixen-Sterzing	2,4	35	63	Bressanone-Vipiteno
Bruneck	2,5	36	71	Brunico
<b>Staatsbürgerschaft</b>				<b>Cittadinanza</b>
Italienisch	2,5	37	69	Italiana
Ausländisch	***	***	***	Straniera
<b>Insgesamt</b>	<b>2,5</b>	<b>36</b>	<b>67</b>	<b>Totale</b>

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

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Das ASTAT schätzt, dass die Südtiroler Bevölkerung im Alter von 14 bis 80 Jahren an einem durchschnittlichen Werktag insgesamt 881.000 Wege zurücklegt und damit in 341.000 Stunden mehr als zehn Millionen Kilometer.

Die durchschnittliche Länge der Wege an einen durchschnittlichen Werktag beträgt 11,8 km (Italien 2019, Quelle Isfort: 11,2 km). Die durchschnittliche Dauer der an Werktagen zurückgelegten Wege beträgt 23 Minuten (Italien 2019, Quelle Isfort: 23 Minuten).

An einem durchschnittlichen Feiertag oder Wochenendtag sinkt die Zahl der zurückgelegten Wege auf etwas weniger als 700.000, was einer Gesamtstrecke von rund 9,5 Millionen Kilometern in etwa 299.000 Stunden entspricht. Die durchschnittliche Länge der zurückgelegten Wege steigt auf 14,3 Kilometer und die durchschnittliche Dauer auf 27 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: 2,9 km (Italien 2019, Quelle Isfort: 5,7 km) gegenüber 20,8 km an einem durchschnittlichen Werktag, 3,1 km gegenüber 23,6 km an einem durchschnittlichen Feiertag oder Wochenendtag;
- Die durchschnittliche Dauer der innerhalb der Gemeinden zurückgelegten Wege ist kürzer als die der Wege nach außerhalb des Gemeindegebietes: 15 Minuten gegenüber 31 an einem durchschnittlichen Werktag, 18 Minuten gegenüber 35 an einem durchschnittlichen Feiertag oder Wochenendtag;
- 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 Gesamtmobilität 50% in Bezug auf die Anzahl der Wege (Italien 2019, Quelle Isfort: 74%), 12% in Bezug auf die zurückgelegte Strecke und 33% 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 oder Wochenendtag beträgt der Anteil der Mobilität innerhalb der Gemeinden 45% in Bezug auf die Anzahl der Wege, 10% in Bezug auf die zurückgelegte Distanz und 30% in Bezug auf die für die Mobilität aufgewendete Zeit.

ASTAT stima che nel giorno medio feriale la popolazione altoatesina 14-80enne effettui complessivamente 881.000 spostamenti, percorrendo più di dieci milioni di chilometri in 341.000 ore.

La lunghezza media degli spostamenti, sempre nel giorno medio feriale, è pari a 11,8 chilometri (Italia 2019, fonte Isfort: 11,2 km). La durata media degli spostamenti feriali è di 23 minuti (Italia 2019, fonte Isfort: 23 minuti).

Nel giorno medio festivo o del fine settimana il numero degli spostamenti scende meno di 700.000 per un totale di circa 9,5 milioni di chilometri percorsi in circa 299.000 ore. La lunghezza media degli spostamenti sale a 14,3 chilometri e la durata media a 27 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: 2,9 km (Italia 2019, fonte Isfort: 5,7 km) contro 20,8 km nel giorno medio feriale, 3,1 km contro 23,6 km nel giorno medio festivo o del fine settimana;
- la durata media degli spostamenti all'interno dei comuni è inferiore a quella degli spostamenti al di fuori del perimetro comunale: 15 minuti contro 31 nel giorno medio feriale, 18 minuti contro 35 nel giorno medio festivo o del fine settimana;
- 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 pari al 50% relativamente al numero degli spostamenti (Italia 2019, fonte Isfort: 74%), al 12% se si considera la distanza percorsa e al 33% 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 o del fine settimana il peso della mobilità nei perimetri comunali è pari al 45% relativamente al numero degli spostamenti, al 10% se si considera la distanza percorsa e al 30% se si considera il tempo dedicato alla mobilità.

**Mobilitätsnachfrage (im engeren Sinne) an einem durchschnittlichen Tag - 2021/2022**
**Domanda di mobilità (in senso stretto) nel giorno medio - 2021/2022**

	Insgesamt Totale	Werktage Giorni feriali	Wochenende und Feiertage Fine settimana e giorni festivi	
<b>Wege insgesamt</b>				<b>Spostamenti totali</b>
Anzahl der Wege insgesamt	815.000	881.000	662.000	Numero di spostamenti totali
Zurückgelegte Distanz (in Km)	10.192.000	10.393.000	9.498.000	Distanza percorsa (in km)
Durchschnittliche Weglänge (in Km)	12,5	11,8	14,3	Lunghezza media degli spostamenti (in km)
Zeitaufwand für Mobilität (in Stunden)	328.000	341.000	299.000	Tempo dedicato alla mobilità (in ore)
Durchschnittliche Wegezeit (in Minuten)	24	23	27	Durata media degli spostamenti (in minuti)
<b>Wege innerhalb der Gemeindegrenze</b>				<b>Spostamenti nel perimetro comunale</b>
Anzahl der Wege insgesamt	399.000	443.000	300.000	Numero di spostamenti totali
Zurückgelegte Distanz (in Km)	1.172.000	1.280.000	944.000	Distanza percorsa (in km)
Durchschnittliche Weglänge (in Km)	2,9	2,9	3,1	Lunghezza media degli spostamenti (in km)
Zeitaufwand für Mobilität (in Stunden)	106.000	114.000	89.000	Tempo dedicato alla mobilità (in ore)
Durchschnittliche Wegezeit (in Minuten)	16	15	18	Durata media degli spostamenti (in minuti)
<b>Wege nach außerhalb des Gemeindegebietes</b>				<b>Spostamenti al di fuori del perimetro comunale</b>
Anzahl der Wege insgesamt	416.000	438.000	362.000	Numero di spostamenti totali
Zurückgelegte Distanz (in Km)	9.020.000	9.113.000	8.554.000	Distanza percorsa (in km)
Durchschnittliche Weglänge (in Km)	21,7	20,8	23,6	Lunghezza media degli spostamenti (in km)
Zeitaufwand für Mobilität (in Stunden)	222.000	227.000	210.000	Tempo dedicato alla mobilità (in ore)
Durchschnittliche Wegezeit (in Minuten)	32	31	35	Durata media degli spostamenti (in minuti)
<b>Anteil der Mobilität innerhalb der Gemeindegrenze %</b>				<b>Peso della mobilità intracomunale %</b>
Wege	49%	50%	45%	Spostamenti
Zurückgelegte Distanz	12%	12%	10%	Distanza percorsa
Zeitaufwand für Mobilität	32%	33%	30%	Tempo dedicato alla mobilità

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

**Wege nach Länge**

68% der an Werktagen zurückgelegten Wege (Italien 2019, Quelle: Isfort: 75%) und 63% 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%). Etwas höhere Prozentanteile werden für den durchschnittlichen Feiertag oder Wochenendtag festgestellt (33% bzw. 4%).

**Spostamenti per lunghezza**

Dentro la soglia dei 10 chilometri si concentra il 68% della mobilità feriale (Italia 2019, fonte Isfort: 75%) e il 63% 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 leggermente più elevate si rilevano per il giorno medio festivo o del fine settimana (rispettivamente 33% e 4%).

**Wege an einem durchschnittlichen Tag nach Längenklasse - 2021/2022**

Prozentuelle Verteilung

**Spostamenti nel giorno medio per fascia di lunghezza - 2021/2022**

Composizione percentuale

LÄNGENKLASSE	Werktage Giorni feriali	Wochenende und Feiertage Fine settimana e giorni festivi	FASCIA DI LUNGHEZZA
Sehr kurze Strecke (bis zu 2 Km)	25	23	Distanza molto breve (fino a 2 km)
davon: bis zu 1 Km	7	7	di cui: fino a 1 km
1-2 Km	18	16	1-2 km
Kurze Strecke (2-10 Km)	43	40	Breve distanza (2-10 km)
davon: 2-5 Km	27	26	di cui: 2-5 km
5-10 Km	16	14	5-10 km
Mittelstrecke (10-50 Km)	29	33	Media distanza (10-50 km)
davon: 10-15 Km	9	11	di cui: 10-15 km
15-25 Km	11	11	15-25 km
25-50 Km	9	11	25-50 km
Langstrecke (über 50 Km)	3	4	Lunga distanza (oltre 50 km)
<b>Insgesamt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>Totale</b>

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.

**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.

**Wege an einem durchschnittlichen Tag nach Hauptgrund - 2021/2022**

Prozentuelle Verteilung; ohne Rückwege nach Hause

**Spostamenti nel giorno medio per motivazione principale - 2021/2022**

Composizione percentuale; esclusi gli spostamenti di rientro alla propria abitazione

HAUPTGRUND FÜR DEN WEG	Werktage Giorni feriali	Wochenende und Feiertage Fine settimana e giorni festivi	MOTIVAZIONE PRINCIPALE DELLO SPOSTAMENTO
Arbeit	44	17	Lavoro
Schule oder Universität	5	***	Studio
Dienstleistungen (Einkaufen, Bankbesuche usw.)	20	19	Servizi (spesa, banca, ecc.)
Persönliche oder familiäre Gründe (Kinder zur Schule bringen, Verwandte treffen, zum Arzt gehen usw.)	14	14	Motivi familiari o personali (accompagnare i bambini a scuola, incontrare i parenti, andare dal medico, ecc.)
Freizeit	17	49	Tempo libero
<b>Insgesamt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>Totale</b>

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

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

An einem durchschnittlichen Werktag machen berufs- und studienbedingte Gründe zusammen 49% (jeweils 44% und 5%) der Südtiroler Mobilitätsgründe aus (Italien 2019, Quelle Isfort: 32% + 5% = 37%). 34% der täglichen Mobilität an Werktagen betrifft die Erledi-

Nel giorno medio feriale le motivazioni legate al lavoro e allo studio rappresentano il 49% (rispettivamente 44% e 5%) delle ragioni di mobilità degli altoatesini (Italia 2019, fonte Isfort: 32% + 5% = 37%). Il 34% della mobilità quotidiana feriale riguarda la gestione

gung von Familienangelegenheiten (20% für Dienstleistungen wie Einkaufen oder Bankbesuche und 14% für persönliche oder familiäre Gründe, wie Kinder zur Schule bringen oder Verwandte treffen; Italien 2019, Quelle Isfort: 26%). Der Anteil der Wege an Werktagen, die mit der Freizeitgestaltung 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 17%. Der Anteil, der sich auf Familienangelegenheiten bezieht, unterscheidet sich hingegen nicht wesentlich.

### Wege nach Regelmäßigkeit

Die regelmäßigen Mobilitätsströme an Werktagen sind vorherrschend. In der Tat liegt der Anteil der regelmäßigen Mobilität bei 65%, während 35% 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%).

familiäre (20% per i servizi come fare la spesa o andare in banca e 14% 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 è 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 feriali. Cresce al 49% il peso del tempo libero e cala al 17% quello del lavoro. La quota relativa alla gestione familiare non varia invece in modo significativo.

### Spostamenti per sistematicità

I flussi sistematici di mobilità feriali sono maggioritari. La quota di mobilità sistematica è infatti del 65%, mentre il 35% degli spostamenti effettuati dagli altoatesini e dalle altoatesine nei giorni feriali è di tipo occasionale, ovvero ripetuto meno di tre volte alla settimana (Italia 2019, fonte Isfort: rispettivamente 61% e 39%).

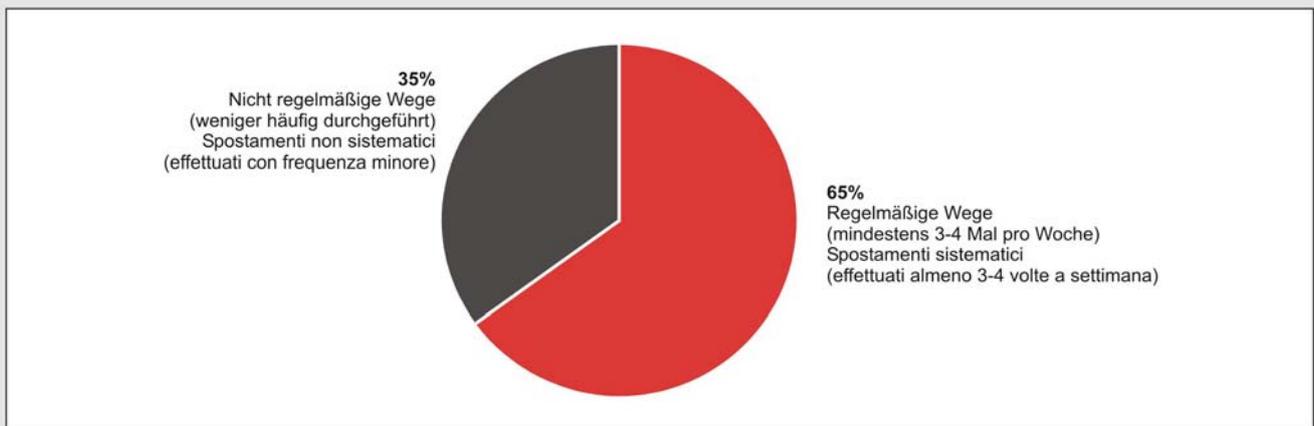
Graf. 3

#### Wege an einem durchschnittlichen Werktag nach Regelmäßigkeit - 2021/2022

Prozentuelle Verteilung; ohne Rückwege nach Hause

#### Spostamenti nel giorno medio feriale per sistematicità - 2021/2022

Composizione percentuale; esclusi gli spostamenti di rientro alla propria abitazione



© astat 2022 - sr



### Wege nach Zeitspanne

An einem durchschnittlichen Werktag entfallen 39% der zurückgelegten Wege auf die Hauptverkehrszeiten (7-9 Uhr und 17-19 Uhr), während sich 61% der Mobilitätsnachfrage auf alle anderen Uhrzeiten konzentriert (Italien 2019, Quelle: Isfort: 38% bzw. 62%).

### Spostamenti per fascia oraria

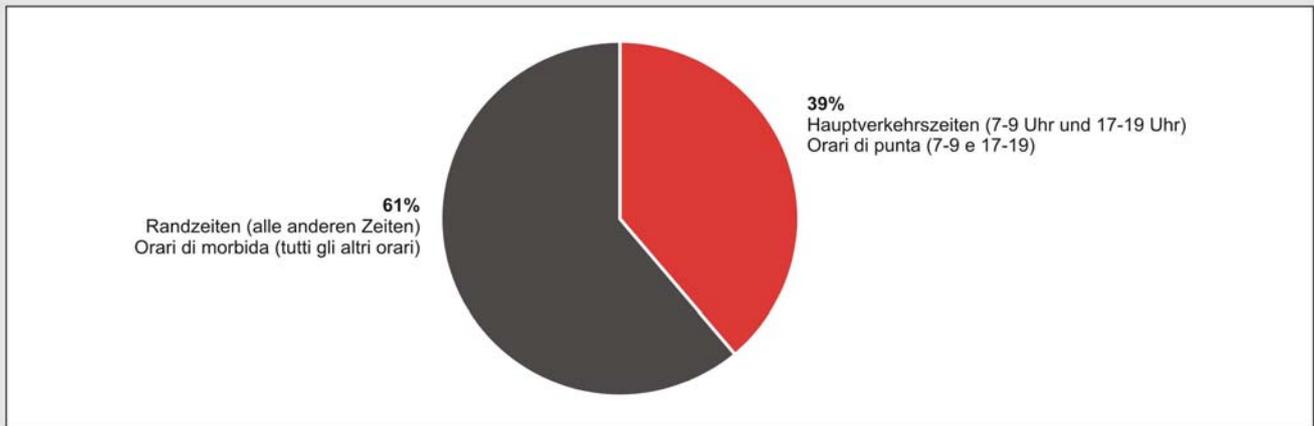
Nel giorno medio feriale gli orari di punta (fasce 7-9 e 17-19) assorbono il 39% degli spostamenti, mentre in tutti gli altri orari si concentra il 61% della domanda di mobilità (Italia 2019, fonte Isfort: rispettivamente 38% e 62%).

**Wege an einem durchschnittlichen Werktag nach Zeitspanne - 2021/2022**

Prozentuelle Verteilung

**Spostamenti nel giorno medio feriale per fascia oraria - 2021/2022**

Composizione percentuale



**Wege nach wahrgenommener Beschaffenheit**

60% der Wege werden als größtenteils flach empfunden, während die restlichen 40% als Wege mit Höhenunterschied eingestuft werden.

Der Anteil der Wege mit Höhenunterschied sinkt auf 29% bei Wegen mit Start und Ziel innerhalb des Gemeindegebiets und steigt auf 50% bei Wegen nach außerhalb des Gemeindegebiets.

**Spostamenti per dislivello percepito**

Il 60% degli spostamenti viene percepito come per lo più piatto, mentre il rimanente 40% viene classificato come spostamento con dislivello.

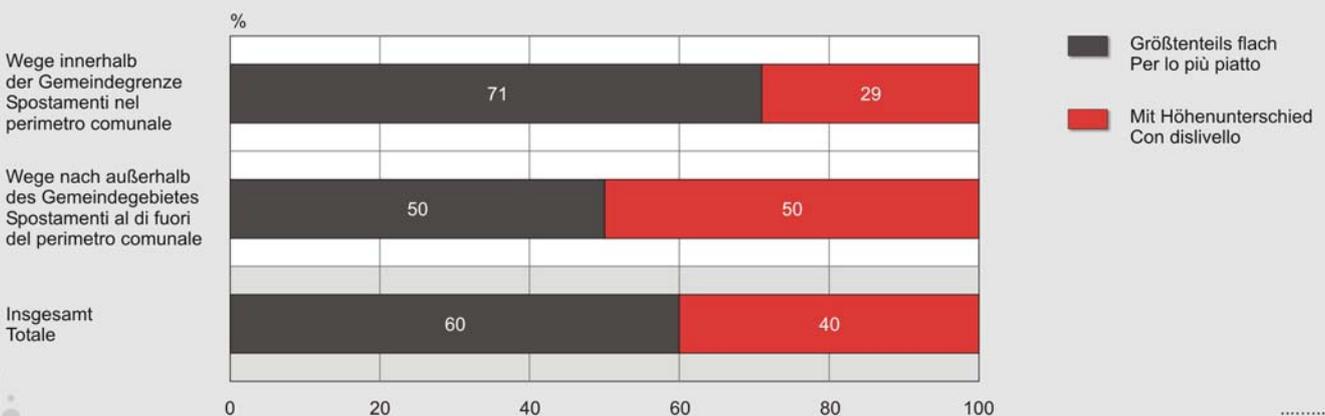
La quota degli spostamenti con dislivello scende al 29% per gli spostamenti con origine e destinazione in uno stesso comune e sale al 50% per gli spostamenti che escono dal perimetro comunale.

**Wege nach wahrgenommener Beschaffenheit - Winter 2022**

Prozentuelle Verteilung

**Spostamenti per dislivello percepito - Inverno 2022**

Composizione percentuale



## Verteilung der Mobilitätsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel (Modal Split)

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

An Werktagen werden 53% 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 56% aller zurückgelegten Wege aus.

Der Anteil der Fußgängermobilität an Werktagen wird auf 15% geschätzt (Italien 2019, Quelle Isfort: 21%), ungefähr wie der des Radverkehrs (14%; 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 in Alto Adige.

Nei giorni feriali il 53% 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 56% di tutti gli spostamenti.

Il modal share della mobilità pedonale feriale è stimato al 15% (Italia 2019, fonte Isfort: 21%), valore simile a quello della mobilità ciclistica (14%; Italia 2019, fonte Isfort: 3%).

Tab. 8

### Wege an einem durchschnittlichen Tag nach genutztem Verkehrsmittel - 2021/2022

Prozentuelle Verteilung

### Spostamenti nel giorno medio per mezzo di trasporto utilizzato - 2021/2022

Composizione percentuale

VERKEHRSMITTEL	Werktage Giorni feriali	Wochenende und Feiertage Fine settimana e giorni festivi	MODO DI TRASPORTO
<b>Wege insgesamt</b>			<b>Spostamenti totali</b>
Zu Fuß	15	15	A piedi
Fahrrad (a)	14	13	Bicicletta (a)
Motorroller oder Motorrad	3	1	Scoter o moto
Auto	53	58	Auto
<i>davon mit mehr als einer Person</i>	17	34	<i>di cui con più persone</i>
Öffentliche Verkehrsmittel (b)	8	5	Mezzi pubblici (b)
Verkehrsmittelkombinationen	8	8	Combinazioni di mezzi
<b>Insgesamt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>Totale</b>
<b>Wege innerhalb der Gemeindegrenze</b>			<b>Spostamenti nel perimetro comunale</b>
Zu Fuß	29	30	A piedi
Fahrrad (a)	25	22	Bicicletta (a)
Motorroller oder Motorrad	3	***	Scoter o moto
Auto	36	41	Auto
<i>davon mit mehr als einer Person</i>	12	21	<i>di cui con più persone</i>
Öffentliche Verkehrsmittel (b)	7	5	Mezzi pubblici (b)
Verkehrsmittelkombinationen	1	***	Combinazioni di mezzi
<b>Insgesamt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>Totale</b>
<b>Wege nach außerhalb des Gemeindegebietes</b>			<b>Spostamenti al di fuori del perimetro comunale</b>
Zu Fuß	1	3	A piedi
Fahrrad (a)	3	6	Bicicletta (a)
Motorroller oder Motorrad	2	***	Scoter o moto
Auto	70	71	Auto
<i>davon mit mehr als einer Person</i>	22	45	<i>di cui con più persone</i>
Öffentliche Verkehrsmittel (b)	9	5	Mezzi pubblici (b)
Verkehrsmittelkombinationen	15	13	Combinazioni di mezzi
<b>Insgesamt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>Totale</b>

(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 16% aller Wege aus (Italien 2019, Quelle Isfort: 11%), wobei die Tatsache berücksichtigt wird, dass bei kombinierten Wegen fast immer die öffentlichen Verkehrsmittel vorwiegend genutzt werden.

An einem durchschnittlichen Werktag machen Wege, die mit mehreren verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, 8% 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 (71% bzw. 26%; 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 16% degli spostamenti (Italia 2019, fonte Isfort: 11%).

I viaggi effettuati nel giorno medio feriale utilizzando più mezzi rappresentano l'8% 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 71% e 26%; 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 oder Wochenenden. Dies spiegelt sich im durchschnittlichen Pkw-Besetzungskoeffizienten wider, der auf 1,41 Fahrgäste pro Fahrzeug an Werktagen (Italien 2019, Quelle Isfort: 1,33) und 2,00 an Feiertagen oder Wochenenden 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 o del fine settimana. 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 2,00 nei giorni festivi o del fine settimana.

**Durchschnittlicher Pkw-Besetzungskoeffizient nach Art und Hauptgrund der Autofahrten - 2021/2022**

Durchschnittliche Anzahl von Personen pro Fahrzeug

**Coefficiente medio di riempimento dell'auto per tipo e motivazione principale degli spostamenti - 2021/2022**

Numero medio di passeggeri per veicolo

MERKMALE DER WEGE	Werktage Giorni feriali	Wochenende und Feiertage Fine settimana e giorni festivi	CARATTERISTICHE DEGLI SPOSTAMENTI
<b>Art</b>			<b>Tipo</b>
Innerhalb der Gemeindegrenze	1,41	1,74	Nel perimetro comunale
Nach außerhalb des Gemeindegebietes	1,41	2,12	Al di fuori del perimetro comunale
<b>Hauptgrund (a)</b>			<b>Motivazione principale (a)</b>
Arbeit	1,20	1,21	Lavoro
Familienangelegenheiten	1,61	1,81	Gestione familiare
Freizeit	1,75	2,46	Tempo libero
<b>Insgesamt</b>	<b>1,41</b>	<b>2,00</b>	<b>Totale</b>

(a) Ohne Fahrten 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 sich für einen durchschnittlichen Werktag Folgendes:

- der Anteil der aktiven Mobilität (zu Fuß, Fahrrad, Elektrokleinstfahrzeuge) erreicht 53% 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 39% für Wege innerhalb der Gemeindegrenze (Italien 2019, Quelle Isfort: 55%) auf 73% 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 (23% bzw. 8%; 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 (24% bzw. 18%; 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, 29% (Italien 2019, Quel-

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 53% 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 39% per gli spostamenti nel perimetro comunale (Italia 2019, fonte Isfort: 55%) al 73% 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 23% e 8%; 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 24% e 18%; 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 29% (Italia 2019, fonte Isfort: 24%), quello

le Isfort: 24%). Der Anteil der privaten Mobilität liegt bei 56% (Italien 2019, Quelle Isfort: 65%) und der Anteil der öffentlichen Mobilität beläuft sich auf 15% (Italien 2019, Quelle Isfort: 11%).

Wird die Nachfrage nach Mobilität an Werktagen anhand der zurückgelegten Entfernung gemessen, sinkt der Anteil der aktiven Mobilität auf 8%, der Anteil der privaten Verkehrsmittel steigt auf 69% und der der öffentlichen Verkehrsmittel auf 23% (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 (51%) auf die privaten Verkehrsmittel. Weitere 28% werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad und die restlichen 21% mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (Italien 2019, Quelle Isfort: 61%, 17% bzw. 22%).

della mobilità privata è uguale al 56% (Italia 2019, fonte Isfort: 65%) e quello della mobilità pubblica raggiunge il 15% (Italia 2019, fonte Isfort: 11%).

Se la domanda di mobilità feriale viene misurata in distanza percorsa, il peso di quella attiva scende all'8%, il peso dei mezzi privati sale al 69% e quello dei mezzi pubblici al 23% (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 (51%). Un ulteriore 28% i cittadini lo trascorrono camminando o pedalando e il restante 21% sui mezzi pubblici (Italia 2019, fonte Isfort: rispettivamente 61%, 17% e 22%).

Tab. 10

**Wege, zurückgelegte Distanzen und Zeitaufwand für Mobilität an einem durchschnittlichen Werktag nach Verkehrsmittelgruppen - 2021/2022**

Prozentuelle Verteilung

**Spostamenti, distanze percorse e tempo dedicato alla mobilità nel giorno medio feriale per raggruppamento modale - 2021/2022**

Composizione percentuale

VERKEHRSMITTELGRUPPEN	Wege (c) Spostamenti (c)	Zurückgelegte Distanzen Distanze percorse	Zeitaufwand für Mobilität Tempi dedicati alla mobilità	RAGGRUPPAMENTO MODALE
Aktive Mobilität (zu Fuß, Fahrrad (a))	29	8	28	Mobilità attiva (a piedi, bicicletta (a))
Private Mobilität (Auto, Motorroller, Motorrad)	56	69	51	Mobilità privata (auto, scooter, moto)
Öffentliche Mobilität (b)	15	23	21	Mobilità pubblica (b)
<b>Insgesamt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>Totale</b>

(a) Umfasst auch Elektrofahrräder und Elektrokraftfahrzeuge  
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

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

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Werden nur die motorisierten Wege betrachtet, werden an einem durchschnittlichen Werktag 79% der Wege mit privaten Verkehrsmitteln zurückgelegt (Italien 2019, Quelle: Isfort: 86%); dies macht 75% der Gesamterfahrung und 71% 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 an Werktagen auf 44% geschätzt (Italien 2019, Quelle: Isfort: 35%).

Diese weist sehr deutliche Unterschiede in Bezug auf den Radius der zurückgelegten Wege auf: von 73% bei sehr kurzen Strecken aufgrund des hohen Anteils

Considerando i soli spostamenti motorizzati, in un giorno medio feriale il 79% di essi viene effettuato con mezzi privati (Italia 2019, fonte Isfort: 86%), coprendo il 75% della distanza totale percorsa nel 71% 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 44% (Italia 2019, fonte Isfort: 35%).

Esso presenta divari molto rilevanti rispetto al raggio degli spostamenti: dal 73% nelle distanze molto brevi per effetto della mobilità pedonale e ciclistica scende

von Zufußgehen und Radfahren sinkt der Anteil bei kurzen Strecken auf 37%, bei Mittelstrecken auf 31% und bei Langstrecken auf 14% (Italien 2018, Quelle Isfort: 66%, 26%, 17% bzw. 27%).

Die nachhaltige Mobilitätsrate ist bei Wegen aus Gründen des Studiums (93%) und der Freizeit (64%; Italien 2018, Quelle Isfort: 48%) höher als bei Wegen aus Arbeitsgründen (32%; Italien 2018, Quelle Isfort, Arbeit und Studium: 33%) sowie aufgrund von Familienangelegenheiten (42%; Italien 2018, Quelle Isfort: 34%), was auf den Anteil der mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (im ersten Fall) und zu Fuß (im zweiten Fall) zurückgelegten Wege zurückzuführen ist.

Ein signifikanter Unterschied ist auch zwischen der nachhaltigen Mobilitätsrate der regelmäßigen und der nicht regelmäßigen Wege zu beobachten (47% gegenüber 39%; Italien 2018, Quelle Isfort: 41% gegenüber 31%).

al 37% nel corto raggio e al 31% nel medio raggio e precipita al 14% nella lunga distanza (Italia 2018, fonte Isfort: rispettivamente 66%, 26%, 17% e 27%).

Il tasso di mobilità sostenibile è più alto negli spostamenti per motivi di studio (93%) e per il tempo libero (64%; Italia 2018, fonte Isfort: 48%) rispetto a lavoro (32%; Italia 2018, fonte Isfort, lavoro e studio: 33%) e gestione familiare (42%; Italia 2018, fonte Isfort: 34%), grazie, nel primo caso, alla quota di spostamenti coi mezzi pubblici e, nel secondo, alla quota degli spostamenti a piedi.

Si osserva una differenza significativa anche tra il tasso di mobilità sostenibile degli spostamenti sistematici e di quelli non sistematici (47% contro 39%; Italia 2018, fonte Isfort: 41% e 31%).

Tab. 11

### Wege an einem durchschnittlichen Werktag nach genutztem Verkehrsmittel (a) und Merkmalen der Wege - 2021/2022

Prozentuelle Verteilung und nachhaltige Mobilitätsrate

### Spostamenti nel giorno medio feriale per mezzo di trasporto utilizzato (a) e caratteristiche degli spostamenti - 2021/2022

Composizione percentuale e tasso di mobilità sostenibile

MERKMALE DER WEGE	Zu Fuß A piedi	Fahrrad (c) Bicicletta (c)	Motorroller oder Motorrad Scooter o moto	Auto Auto	Öffentliche Verkehrsmittel (d) Mezzi pubblici (d)	Nachhaltige Mobilitäts- rate (e) Tasso di mobilità sostenibile (e)	CARATTERISTICHE DEGLI SPOSTAMENTI
<b>Längenklasse</b>							<b>Fascia di lunghezza</b>
Sehr kurze Strecke (bis zu 2 Km)	41	29	2	25	3	73	Distanza molto breve (fino a 2 km)
Kurze Strecke (2-10 Km)	11	14	4	59	13	37	Breve distanza (2-10 km)
Mittelstrecke (10-50 Km)	-	2	***	68	29	31	Media distanza (10-50 km)
Langstrecke (über 50 Km)	-	-	-	86	14	14	Lunga distanza (oltre 50 km)
<b>Hauptgrund (b)</b>							<b>Motivazione principale (b)</b>
Arbeit	7	15	3	64	11	32	Lavoro
Schule oder Universität	***	13	***	***	75	93	Studio
Familienangelegenheiten	19	12	2	56	11	42	Gestione familiare
Freizeit	37	16	***	34	11	64	Tempo libero
<b>Regelmäßigkeit (b)</b>							<b>Sistematicità (b)</b>
Regelmäßige Wege (mindestens 3-4 Mal pro Woche)	15	16	3	51	15	47	Spostamenti sistematici (effettuati almeno 3-4 volte a settimana)
Nicht regelmäßige Wege (weniger häufig durchgeführt)	16	10	2	59	13	39	Spostamenti non sistematici (effettuati con frequenza minore)
<b>Insgesamt</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>54</b>	<b>15</b>	<b>44</b>	<b>Totale</b>

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

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

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

(e) % 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

Hinsichtlich der soziodemografischen Merkmale der Personen, welche die Wege zurückgelegt haben, zeigt die nachhaltige Mobilitätsrate deutliche Unterschiede insbesondere in Bezug auf Erwerbsstellung und Art der Wohngemeinde.

Rispetto ai profili sociodemografici associati agli spostamenti il tasso di mobilità sostenibile presenta divari accentuati soprattutto in relazione alla condizione professionale e alla tipologia del comune di residenza.

Tab. 12

**Wege an einem durchschnittlichen Werktag nach genutztem Verkehrsmittel (a) und soziodemografischen Gruppen der Befragten - 2021/2022**

Prozentuelle Verteilung und nachhaltige Mobilitätsrate

**Spostamenti nel giorno medio feriale per mezzo di trasporto utilizzato (a) e gruppi sociodemografici degli intervistati - 2021/2022**

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
<b>Geschlecht</b>							<b>Genere</b>
Männer	13	15	4	55	13	41	Maschi
Frauen	17	13	1	52	17	47	Femmine
<b>Alter (Jahre)</b>							<b>Età (anni)</b>
14-34	11	13	3	46	28	52	14-34
35-49	11	16	2	65	6	33	35-49
50-64	18	15	3	55	9	42	50-64
65-80	26	10	2	44	18	54	65-80
<b>Schulbildung</b>							<b>Titolo di studio</b>
Ohne Matura	15	12	2	52	19	45	Senza maturità
Mit Matura	14	13	4	58	11	38	Con maturità
Mit Universitätsabschluss	17	21	1	50	10	49	Con laurea
<b>Erwerbsstellung</b>							<b>Condizione professionale</b>
Erwerbstätig	12	15	3	62	9	35	Occupato
Schüler/Student	10	20	***	12	55	85	Studente
Sonstiges	25	10	2	47	17	52	Altro
<b>Muttersprache</b>							<b>Madrelingua</b>
Deutsch	14	11	2	58	15	40	Tedesco
Italienisch	18	22	5	42	13	53	Italiano
Ladinisch	14	6	***	72	6	27	Ladino
Andere	11	21	***	44	24	56	Altra
<b>Art der Gemeinde</b>							<b>Tipo di comune</b>
Hauptzentren	19	26	4	36	15	60	Centri primari
<i>davon Bozen</i>	19	34	7	28	13	65	<i>di cui Bolzano</i>
Nebenzentren	17	9	***	59	14	40	Centri secondari
Randgemeinden	11	4	1	68	15	31	Comuni periferici
<b>Statistischer Bezirk</b>							<b>Comprensorio statistico</b>
Meran-Schlanders	16	11	2	56	14	41	Merano-Silandro
Bozen	14	19	4	47	16	49	Bolzano
Brixen-Sterzing	16	10	***	57	17	43	Bressanone-Vipiteno
Bruneck	14	8	***	64	13	36	Brunico
<b>Staatsbürgerschaft</b>							<b>Cittadinanza</b>
Italienisch	15	13	3	55	14	43	Italiana
Ausländisch	15	19	***	40	24	59	Straniera
<b>Insgesamt</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>54</b>	<b>15</b>	<b>44</b>	<b>Totale</b>

(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

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

Die nachhaltige Mobilitätsrate ist bei Schülern und Studenten sehr hoch (85%), was darauf zurückzuführen ist, dass die öffentlichen Verkehrsmittel sehr stark genutzt werden, während sie bei Rentnern und Hausfrauen auf 52% und bei Erwerbstätigen auf 35% 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 Personen mit Hochschulabschluss höher ist als bei jenen 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 (60%, 65% für Bozen), höher als in Nebenzentren (40%) und Randgemeinden (31%). Demzufolge ist der Index bei italienischen Muttersprachlern (53%) höher als bei deutschen Muttersprachlern (40%).

Es besteht auch ein signifikanter Unterschied zwischen der nachhaltigen Mobilitätsrate bei Wegen, die von Personen mit italienischer (43%) und ausländischer (59%) Staatsbürgerschaft zurückgelegt werden.

Das Mobilitätsverhalten der Männer unterscheidet sich geringfügig von dem der Frauen, wobei erstere etwas öfter Fahrräder, Motorräder und Autos benutzen und letztere öfter zu Fuß gehen und öffentliche Verkehrsmittel nutzen.

### Die Segmentierung der Mobilitätsnachfrage an einem durchschnittlichen Werktag

Die Fußgänger mobilität 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 sind die Anteile 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 kurze Strecken 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 mit dem Fahrrad 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.

Il tasso di mobilità sostenibile è molto alto tra gli studenti (85%) per effetto della componente dominante di mobilità pubblica, scende al 52% tra pensionati e casalinghe e al 35% 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 le persone laureate che per le quelle 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 (60%, 65% per Bolzano) rispetto ai comuni secondari (40%) e a quelli periferici (31%). Di conseguenza l'indice è più elevato tra le persone di madrelingua italiana (53%) che tra quelle di madrelingua tedesca (40%).

Si rileva una differenza significativa anche tra il tasso di mobilità sostenibile degli spostamenti associati alla cittadinanza italiana (43%) e a quella straniera (59%).

Il modello di mobilità dei maschi differisce leggermente da quello femminile, con i primi che usano un po' di più la bici, la moto e l'auto e le seconde con quote maggiori di spostamenti a piedi e con i mezzi pubblici.

### 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 rilevano infatti, rispetto al totale degli spostamenti, quote più elevate di spostamenti molto brevi, di spostamenti del tempo libero e di spostamenti associati alle donne, alle persone anziane 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 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 in bici 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.

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 Randgemeinden zurückgelegt werden, liegt über den Durchschnittswerten.

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

L'auto presenta un profilo di segmentazione meno polarizzato rispetto agli altri mezzi. Superiore ai valori medi risultano le quote degli spostamenti di media/lunga distanza, degli spostamenti di lavoro, degli spostamenti non sistematici e degli spostamenti associati ai 35-49enni e alle persone residenti nei comuni periferici.

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

Tab. 13

**Wege an einem durchschnittlichen Werktag nach genutztem Verkehrsmittel (a), soziodemografischen Gruppen der Befragten und Merkmalen der Wege - 2021/2022**

Prozentuelle Verteilung (Spaltenprozentwerte)

**Spostamenti nel giorno medio feriale per mezzo di trasporto utilizzato (a), gruppi sociodemografici degli intervistati e caratteristiche degli spostamenti - 2021/2022**

Composizione percentuale (percentuali di colonna)

	Zu Fuß A piedi	Fahrrad (b) Bicicletta (b)	Motorroller oder Motorrad Scooter o moto	Auto Auto	Öffentliche Ver- kehrsmittel (c) Mezzi pubblici (c)	Insgesamt Totale	
<b>Geschlecht</b>							<b>Genere</b>
Männer	43	53	79	51	44	50	Maschi
Frauen	57	47	21	49	56	50	Femmine
<b>Alter (Jahre)</b>							<b>Età (anni)</b>
14-34	22	26	30	25	54	29	14-34
35-49	20	32	21	33	12	27	35-49
50-64	35	32	38	30	17	29	50-64
65-80	24	10	11	12	17	14	65-80
<b>Art der Gemeinde</b>							<b>Tipo di comune</b>
Hauptzentren	51	77	67	27	40	41	Centri primari
Nebenzentren	14	8	***	14	12	13	Centri secondari
Randgemeinden	35	14	27	59	47	46	Comuni periferici
<b>Längenklasse</b>							<b>Fascia di lunghezza</b>
Sehr kurze Strecke (bis zu 2 Km)	68	52	25	12	6	25	Distanza molto breve (fino a 2 km)
Kurze Strecke (2-10 Km)	31	43	68	47	37	43	Breve distanza (2-10 km)
Mittelstrecke (10-50 Km)	***	5	***	36	55	29	Media distanza (10-50 km)
Langstrecke (über 50 Km)	-	-	-	5	3	3	Lunga distanza (oltre 50 km)
<b>Hauptgrund (d)</b>							<b>Motivazione principale (d)</b>
Arbeit	19	47	57	53	34	44	Lavoro
Schule oder Universität	2	5	***	1	29	5	Studio
Familienmanagement	41	29	25	35	25	34	Gestione familiare
Freizeit	38	19	14	11	13	17	Tempo libero
<b>Regelmäßigkeit (d)</b>							<b>Sistematicità (d)</b>
Regelmäßige Wege (mindestens 3-4 Mal pro Woche)	64	76	73	62	68	65	Spostamenti sistematici (effettuati almeno 3-4 volte a settimana)
Nicht regelmäßige Wege (weniger häufig durchgeführt)	36	24	27	38	32	35	Spostamenti non sistematici (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 Verkehrsmittel, 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

**Meinungen zur Mobilität**

Die Südtirolerinnen und Südtiroler 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 völligen Zufriedenheit zwischen 45% für den Stadtbus und 66% für die Seilbahn.

**Giudizi sulla mobilità**

I livelli di soddisfazione espressi dagli altoatesini e dalle altoatesine 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.

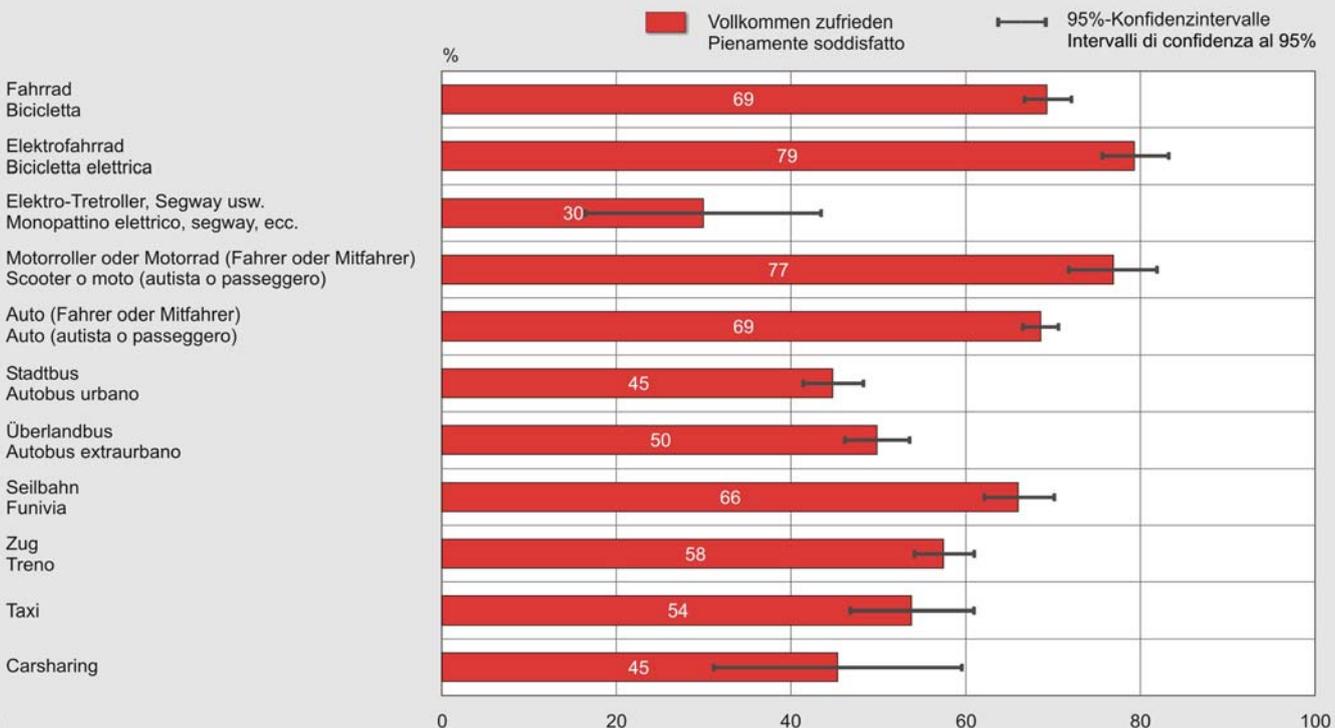
Graf. 7

**Personen, die mit den benutzten Verkehrsmitteln vollkommen zufrieden sind - Frühjahr 2021**

Prozentanteile der Noten 5-6 auf einer Skala von 1-6; für jedes Verkehrsmittel; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die es benutzen

**Persone pienamente soddisfatte dei mezzi di trasporto utilizzati - Primavera 2021**

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



**Durchschnittliche Zufriedenheit mit den benutzten Verkehrsmitteln nach soziodemografischen Gruppen - Frühjahr 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 - Primavera 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) Bicicletta (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
<b>Geschlecht</b>							<b>Genere</b>
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
<b>Alter (Jahre)</b>							<b>Età (anni)</b>
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
<b>Schulbildung</b>							<b>Titolo di studio</b>
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
<b>Erwerbsstellung</b>							<b>Condizione professionale</b>
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
<b>Muttersprache</b>							<b>Madrelingua</b>
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
<b>Art der Gemeinde</b>							<b>Tipo di comune</b>
Hauptzentren	5,1	5,3	4,8	4,3	4,5	4,6	Centri primari
<i>davon Bozen</i>	5,3	5,5	4,6	4,2	4,6	4,7	<i>di cui Bolzano</i>
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
<b>Statistischer Bezirk</b>							<b>Comprensorio statistico</b>
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
<b>Staatsbürgerschaft</b>							<b>Cittadinanza</b>
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
<b>Insgesamt</b>	<b>5,1</b>	<b>5,2</b>	<b>5,0</b>	<b>4,3</b>	<b>4,5</b>	<b>4,6</b>	<b>Totale</b>

(a) Umfasst auch Elektrofahräder 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 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 Stadtbus.

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

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.

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

- 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.

- 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.

### Bereitschaft, die öffentlichen Verkehrsmittel öfters zu nutzen

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“.

### Disponibilità a un maggior utilizzo del trasporto pubblico

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.

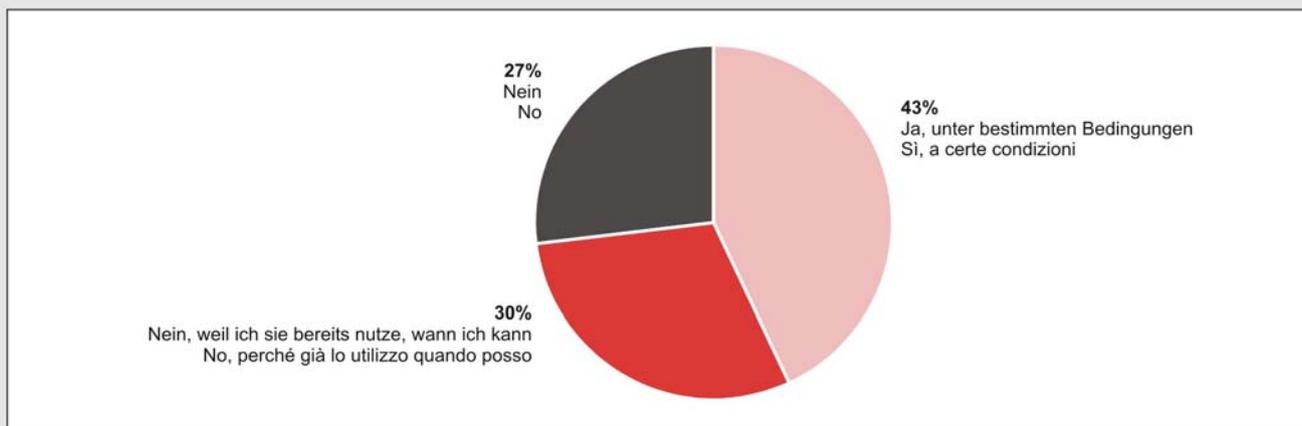
Graf. 8

#### Wären Sie bereit, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen oder öfters zu nutzen? - Frühjahr 2021

Prozentuelle Verteilung; Personen zwischen 14 und 80 Jahren

#### Sarebbe disposto a utilizzare o a utilizzare maggiormente il trasporto pubblico? - Primavera 2021

Composizione percentuale; persone tra 14 e 80 anni



© astat 2022 - sr



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

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

## Bereitschaft, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen oder öfters zu nutzen nach soziodemografischen Gruppen - Frühjahr 2021

Prozentuelle Verteilung; Personen zwischen 14 und 80 Jahren

### Disponibilità a utilizzare o a utilizzare maggiormente il trasporto pubblico per gruppi sociodemografici - Primavera 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
<b>Geschlecht</b>				<b>Genere</b>
Männer	41	26	33	Maschi
Frauen	45	33	22	Femmine
<b>Alter (Jahre)</b>				<b>Età (anni)</b>
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
<b>Schulbildung</b>				<b>Titolo di studio</b>
Ohne Matura	39	31	30	Senza maturità
Mit Matura	46	27	27	Con maturità
Mit Universitätsabschluss	53	28	18	Con laurea
<b>Erwerbsstellung</b>				<b>Condizione professionale</b>
Erwerbstätig	46	23	31	Occupato
Schüler/Student	40	49	11	Studente
Sonstiges	39	36	25	Altro
<b>Muttersprache</b>				<b>Madrelingua</b>
Deutsch	45	28	27	Tedesco
Italienisch	37	32	30	Italiano
Ladinisch	50	27	23	Ladino
Andere	44	36	20	Altra
<b>Art der Gemeinde</b>				<b>Tipo di comune</b>
Hauptzentren	40	35	26	Centri primari
<i>davon Bozen</i>	40	35	25	<i>di cui Bolzano</i>
Nebenzentren	44	27	30	Centri secondari
Randgemeinden	46	26	28	Comuni periferici
<b>Statistischer Bezirk</b>				<b>Comprensorio statistico</b>
Meran-Schlanders	43	28	29	Merano-Silandro
Bozen	43	31	27	Bolzano
Brixen-Sterzing	44	27	29	Bressanone-Vipiteno
Bruneck	43	31	26	Brunico
<b>Staatsbürgerschaft</b>				<b>Cittadinanza</b>
Italienisch	43	29	28	Italiana
Ausländisch	47	35	18	Straniera
<b>Insgesamt</b>	<b>43</b>	<b>30</b>	<b>27</b>	<b>Totale</b>

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

### Bereitschaft, das Fahrrad öfters zu nutzen

Die an der Erhebung Teilnehmenden wurden auch gefragt, ob sie das Fahrrad mehr nutzen würden. Die Antwort war in diesem Fall etwas verhaltener: 29% antworteten „Ja, unter bestimmten Bedingungen“, 35% „Nein, ich benutze es bereits, wenn ich kann“ und 36% „Nein“.

### Disponibilità a un maggior utilizzo della bicicletta

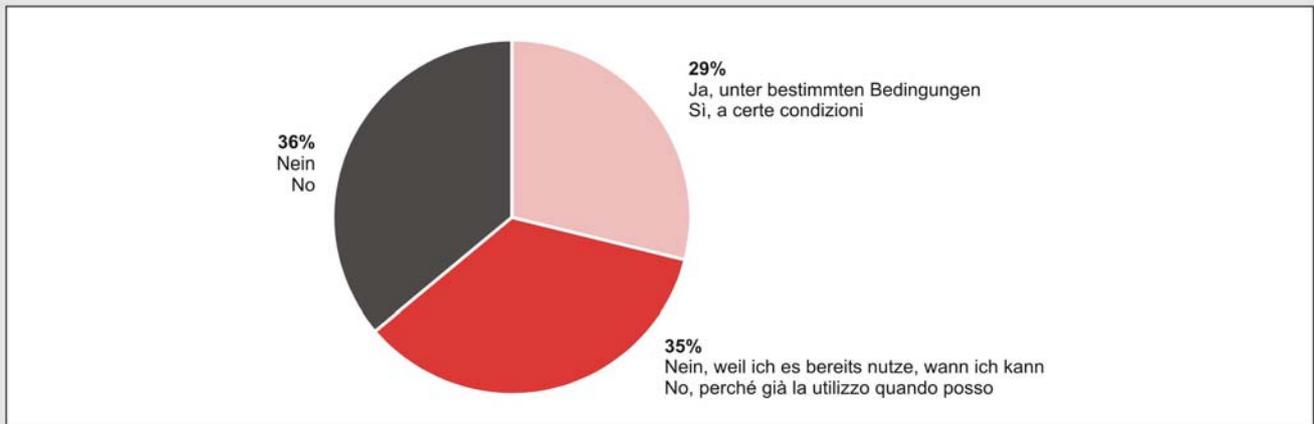
La domanda sulla disponibilità a un maggiore utilizzo è stata posta ai partecipanti all'indagine anche relativamente alla bicicletta. La risposta in questo caso è stata leggermente più tiepida, con il 29% di "Sì, a certe condizioni", il 35% di "No, la utilizzo già quando posso" e il 36% di "No".

**Wären Sie bereit, das (traditionelle oder elektrische) Fahrrad zu nutzen oder mehr zu nutzen? - Frühjahr 2021**

Prozentuelle Verteilung; Personen zwischen 14 und 80 Jahren

**Sarebbe disposto a utilizzare o a utilizzare maggiormente la bicicletta (tradizionale o elettrica)? - Primavera 2021**

Composizione percentuale; persone tra 14 e 80 anni



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

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

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:

- 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, che già utilizzano meno la bici rispetto ai primi.

## Bereitschaft, das (traditionelle oder elektrische) Fahrrad zu nutzen oder mehr zu nutzen nach soziodemografischen Gruppen - Frühjahr 2021

Prozentuelle Verteilung; Personen zwischen 14 und 80 Jahren

## Disponibilità a utilizzare o a utilizzare maggiormente la bicicletta (tradizionale o elettrica) per gruppi sociodemografici - Primavera 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
<b>Geschlecht</b>				<b>Genere</b>
Männer	32	36	31	Maschi
Frauen	27	34	40	Femmine
<b>Alter (Jahre)</b>				<b>Età (anni)</b>
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
<b>Schulbildung</b>				<b>Titolo di studio</b>
Ohne Matura	26	32	42	Senza maturità
Mit Matura	33	37	29	Con maturità
Mit Universitätsabschluss	35	44	20	Con laurea
<b>Erwerbsstellung</b>				<b>Condizione professionale</b>
Erwerbstätig	33	36	31	Occupato
Schüler/Student	36	41	23	Studente
Sonstiges	20	32	48	Altro
<b>Muttersprache</b>				<b>Madrelingua</b>
Deutsch	29	32	39	Tedesco
Italienisch	28	44	28	Italiano
Ladinisch	36	30	34	Ladino
Andere	32	32	37	Altra
<b>Art der Gemeinde</b>				<b>Tipo di comune</b>
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
<b>Statistischer Bezirk</b>				<b>Comprensorio statistico</b>
Meran-Schlanders	33	31	36	Merano-Silandro
Bozen	29	38	33	Bolzano
Brixen-Sterzing	26	34	40	Bressanone-Vipiteno
Bruneck	29	34	37	Brunico
<b>Staatsbürgerschaft</b>				<b>Cittadinanza</b>
Italienisch	29	35	36	Italiana
Ausländisch	35	33	31	Straniera
<b>Insgesamt</b>	<b>29</b>	<b>35</b>	<b>36</b>	<b>Totale</b>

Quelle: ASTAT

Fonte: ASTAT

**Stadtbushaltestellen**

Die Mehrheit der Nutzerinnen und Nutzer der Stadtbusse ist mit deren Haltestellen zufrieden.

Die geringste Zufriedenheit wird über die Parkmöglichkeiten des Fahrrads beobachtet.

**Fermate degli autobus urbani**

La gran parte degli utenti degli autobus urbani è soddisfatta delle fermate degli stessi.

Il più basso livello di soddisfazione viene rilevato per la possibilità di parcheggio della bicicletta.

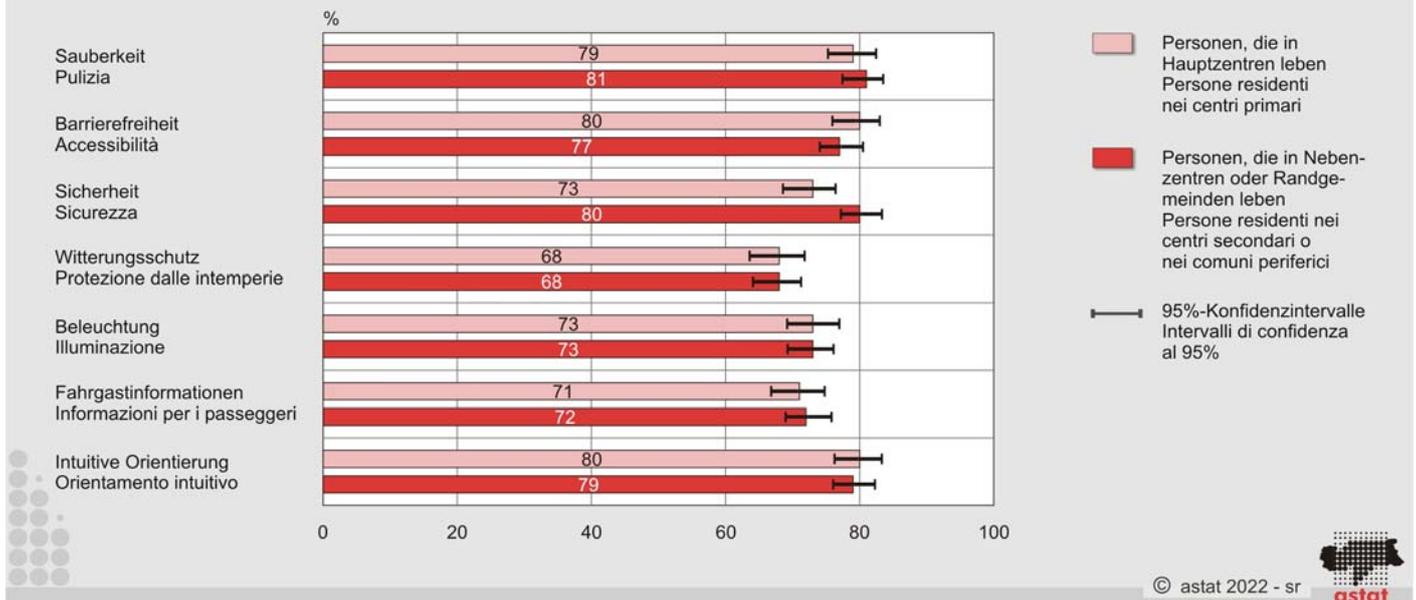
Graf. 10

**Personen, die mit den Haltestellen der Stadtbusse in Südtirol zufrieden sind - Winter 2022**

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die die Stadtbusse benutzen

**Persone soddisfatte delle fermate degli autobus urbani in Alto Adige - Inverno 2022**

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni che utilizzano gli autobus urbani



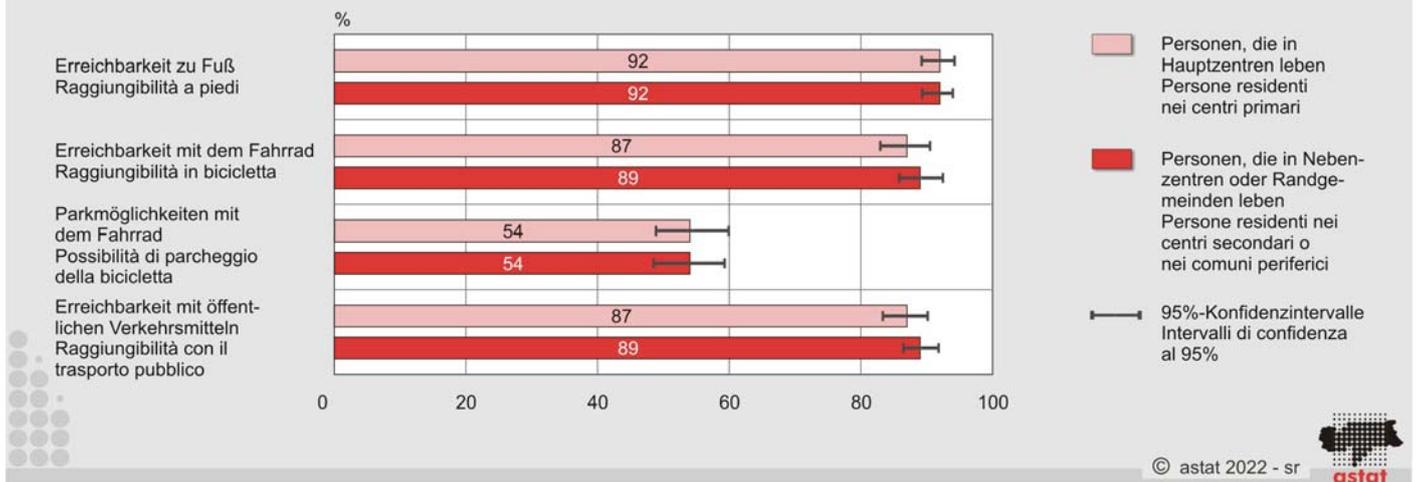
Graf. 11

**Personen, die mit der Lage der Haltestellen der Stadtbusse in Südtirol zufrieden sind - Winter 2022**

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die die Stadtbusse benutzen und für die die Frage zutreffend ist

**Persone soddisfatte dell'ubicazione delle fermate degli autobus urbani in Alto Adige - Inverno 2022**

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni che utilizzano gli autobus urbani per le quali la domanda è pertinente



Die Meinungen der Nutzer, die in den Hauptzentren wohnen, und der Nutzer, die in den Nebenzentren und Randgemeinden wohnen weisen keine signifikanten Unterschiede auf, mit Ausnahme der Sicherheit der Bushaltestellen, mit der die Ersteren weniger zufrieden als die Letzteren sind.

Die Personen, die Stadtbusse nutzen, wünschen sich hauptsächlich digitale Echtzeit-Informationen, übersichtliche Informationen zum Angebot, Anbindung an das weitere Bus- und Zugnetz (vor allem die Bewohner von Neben- und Randgemeinden), Autoparkplätze (vor allem die Bewohner von Neben- und Randgemeinden) und Fahrradabstellplätze (vor allem die Bewohner von Hauptzentren).

Le opinioni degli utenti residenti nei centri primari e di quelli che vivono nei centri secondari e nei comuni periferici non presentano differenze significative, tranne per quanto riguarda la sicurezza delle fermate, per la quale i primi sono meno soddisfatti dei secondi.

Le persone che utilizzano gli autobus urbani desiderano principalmente informazioni digitali in tempo reale, informazioni chiare sui servizi, collegamenti con altre linee di autobus e con la rete ferroviaria (soprattutto i residenti nei comuni secondari e periferici), parcheggi per le auto (soprattutto i residenti nei comuni secondari e periferici) e parcheggi per le biciclette (soprattutto i residenti nei centri primari).

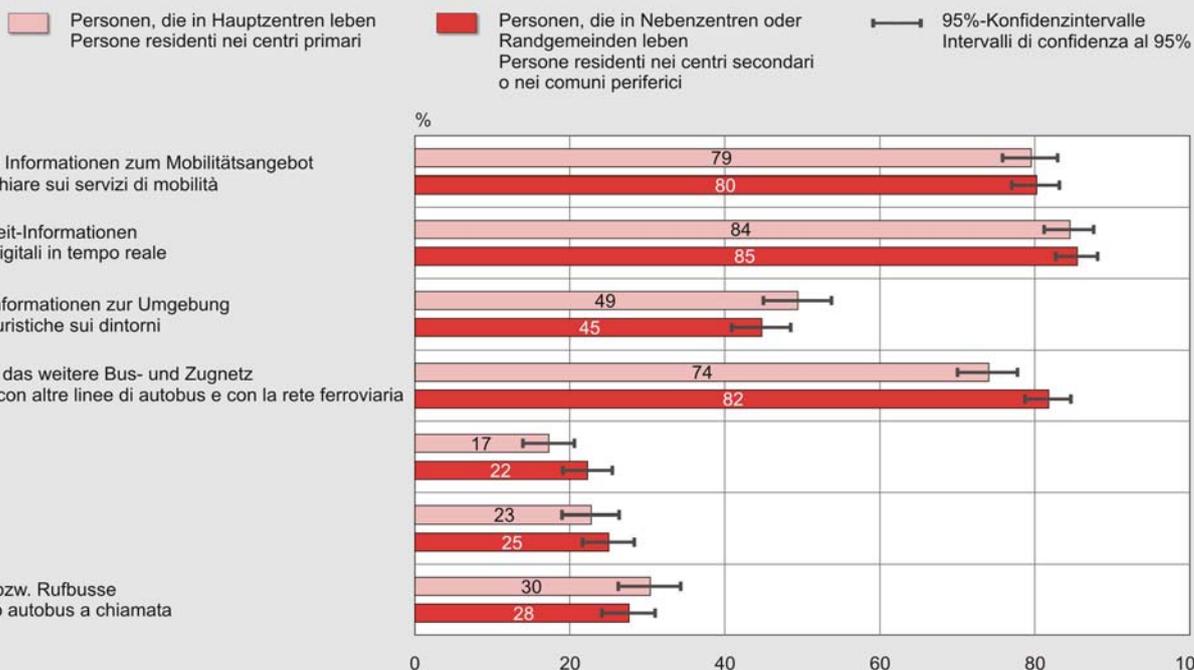
Graf. 12

**Personen, die sich Fahrgastinformationen und Mobilitätsangebote in unmittelbarer Nähe der Haltestellen der Stadtbusse wünschen - Winter 2022**

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die die Stadtbusse benutzen

**Persone che desiderano servizi di informazione ai passeggeri e di mobilità nelle immediate vicinanze delle fermate degli autobus urbani - Inverno 2022**

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni che utilizzano gli autobus urbani



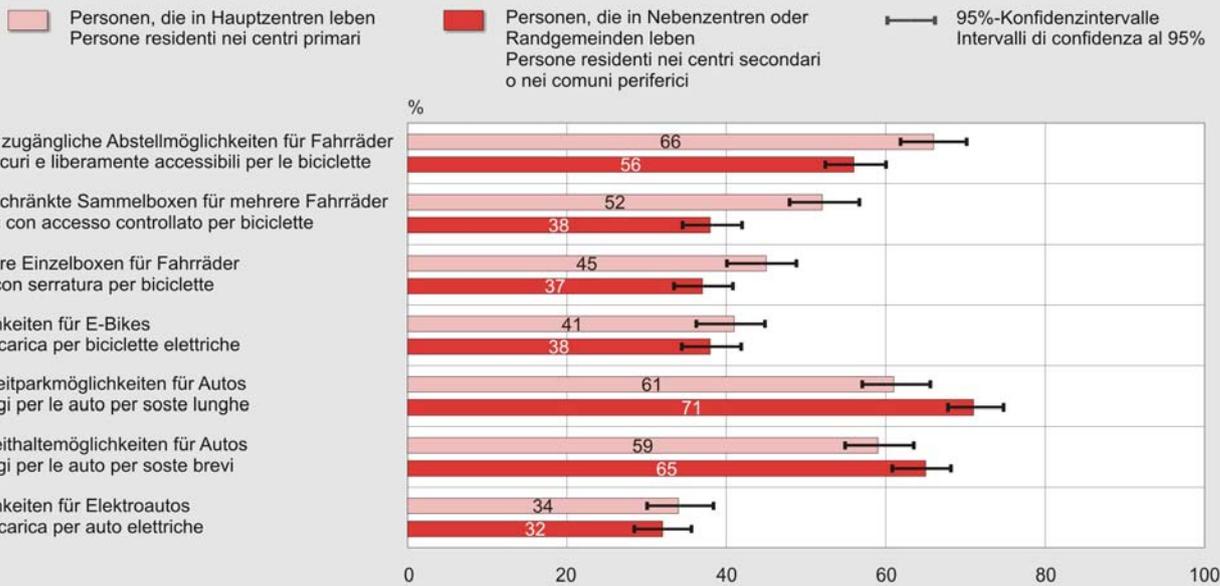
© astat 2022 - sr



Graf. 13

**Personen, die sich Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe der Haltestellen der Stadtbusse wünschen - Winter 2022**  
 Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die die Stadtbusse benutzen

**Persone che desiderano parcheggi nelle immediate vicinanze delle fermate degli autobus urbani - Inverno 2022**  
 Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni che utilizzano gli autobus urbani



© astat 2022 - sr



**Überlandbushaltestellen**

Die Zufriedenheit der Nutzer mit den verschiedenen Aspekten der Überlandbushaltestellen ist etwa gleich hoch wie die Zufriedenheit mit den Stadtbushaltestellen.

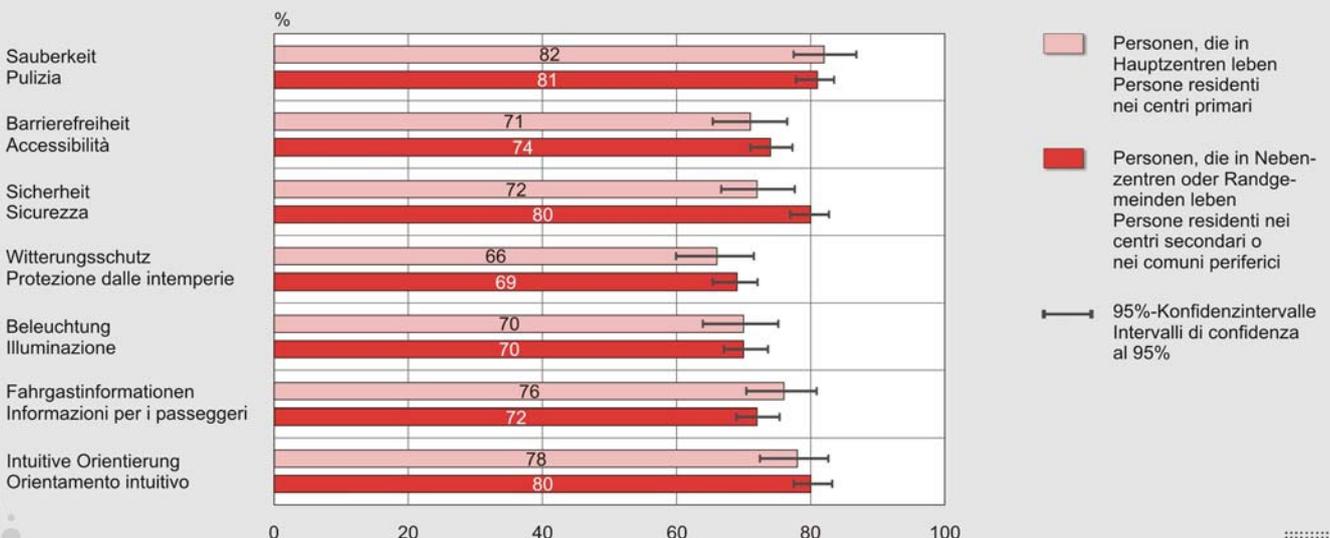
**Fermate degli autobus extraurbani**

La soddisfazione degli utenti per i diversi aspetti delle fermate degli autobus extraurbani si posiziona all'incirca sugli stessi livelli rilevati per le fermate degli autobus urbani.

Graf. 14

**Personen, die mit den Haltestellen der Überlandbusse in Südtirol zufrieden sind - Winter 2022**  
 Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die die Überlandbusse benutzen

**Persone soddisfatte delle fermate degli autobus extraurbani in Alto Adige - Inverno 2022**  
 Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni che utilizzano gli autobus extraurbani



© astat 2022 - sr



Die größte Unzufriedenheit wird von Nutzern, die in den Hauptzentren wohnen, über die Parkmöglichkeiten für das Auto geäußert.

Il maggior scontento viene espresso dalle persone che risiedono nei centri primari per la possibilità di parcheggio dell'auto.

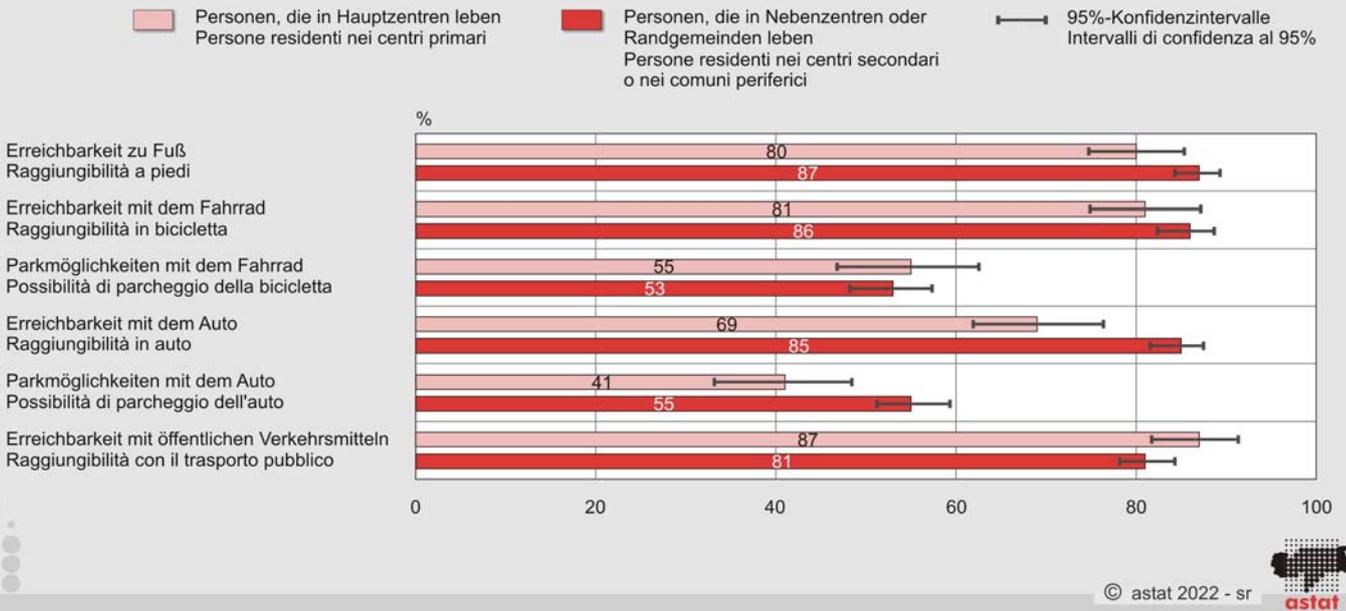
Graf. 15

**Personen, die mit der Lage der Haltestellen der Überlandbusse in Südtirol zufrieden sind - Winter 2022**

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die die Überlandbusse benutzen und für die die Frage zutreffend ist

**Persone soddisfatte dell'ubicazione delle fermate degli autobus extraurbani in Alto Adige - Inverno 2022**

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni che utilizzano gli autobus extraurbani, per le quali la domanda è pertinente



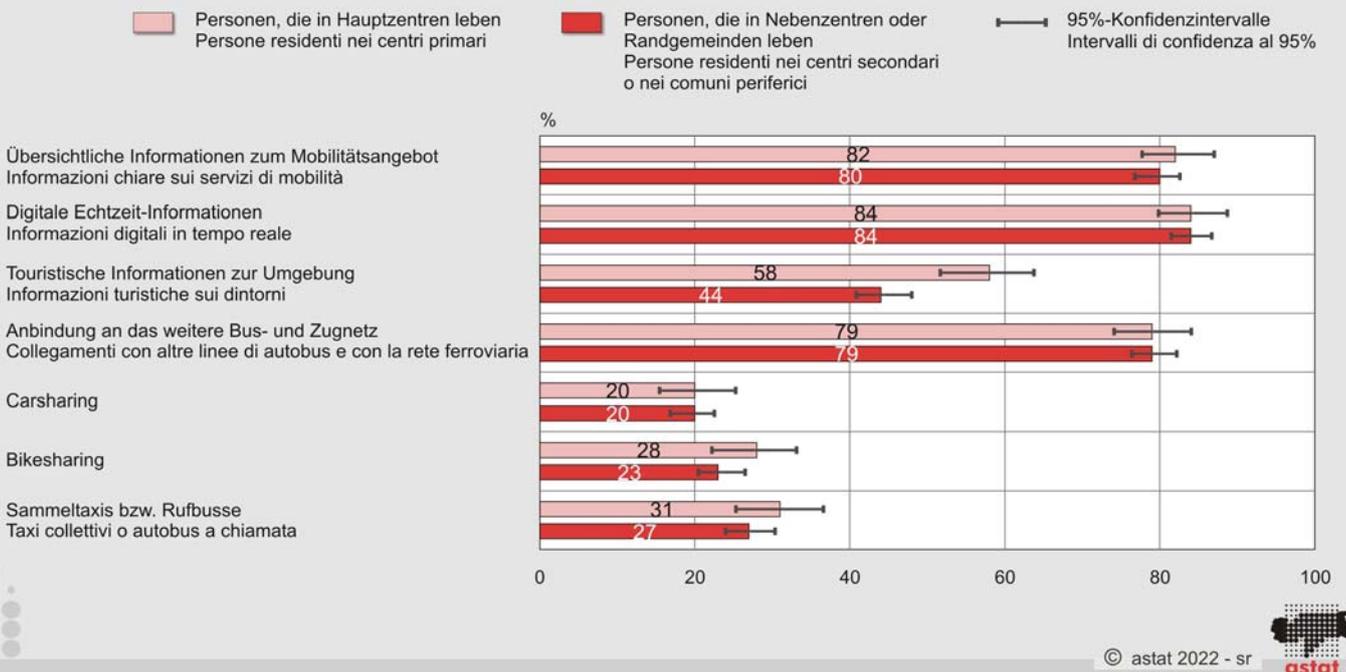
Graf. 16

**Personen, die sich Fahrgastinformationen und Mobilitätsangebote in unmittelbarer Nähe der Überlandbushaltestellen wünschen - Winter 2022**

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die die Überlandbusse benutzen

**Persone che desiderano servizi di informazione ai passeggeri e di mobilità nelle immediate vicinanze delle fermate degli autobus extraurbani - Inverno 2022**

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni che utilizzano gli autobus extraurbani



Graf. 17

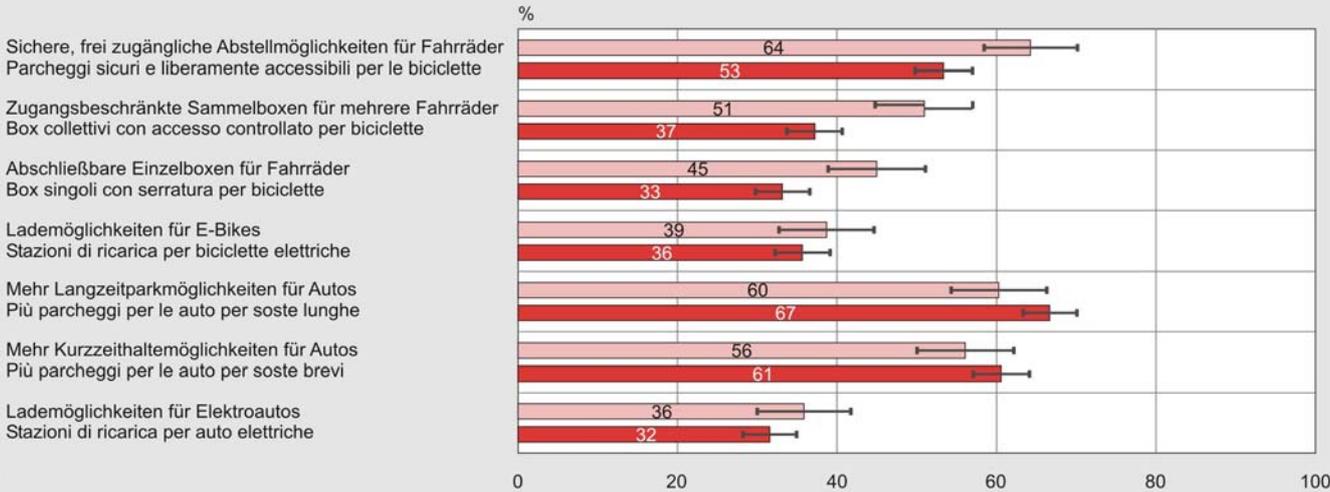
**Personen, die sich Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe der Überlandbushaltestellen wünschen - Winter 2022**

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die die Überlandbusse benutzen

**Persone che desiderano parcheggi nelle immediate vicinanze delle fermate degli autobus extraurbani - Inverno 2022**

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni che utilizzano gli autobus extraurbani

■ Personen, die in Hauptzentren leben  
 Persone residenti nei centri primari
 ■ Personen, die in Nebenzentren oder Randgemeinden leben  
 Persone residenti nei centri secondari o nei comuni periferici
  95%-Konfidenzintervalle  
 Intervalli di confidenza al 95%



© astat 2022 - sr



**Zugbahnhöfe**

Im Vergleich zur Zufriedenheit mit Stadt- und Überlandbushaltestellen ist die Zufriedenheit der Nutzer mit Zugbahnhöfen in Bezug auf Sauberkeit, Barriere-

**Stazioni ferroviarie**

In confronto alla soddisfazione per le fermate degli autobus urbani ed extraurbani, la soddisfazione degli utenti per le stazioni ferroviarie risulta più bassa quan-

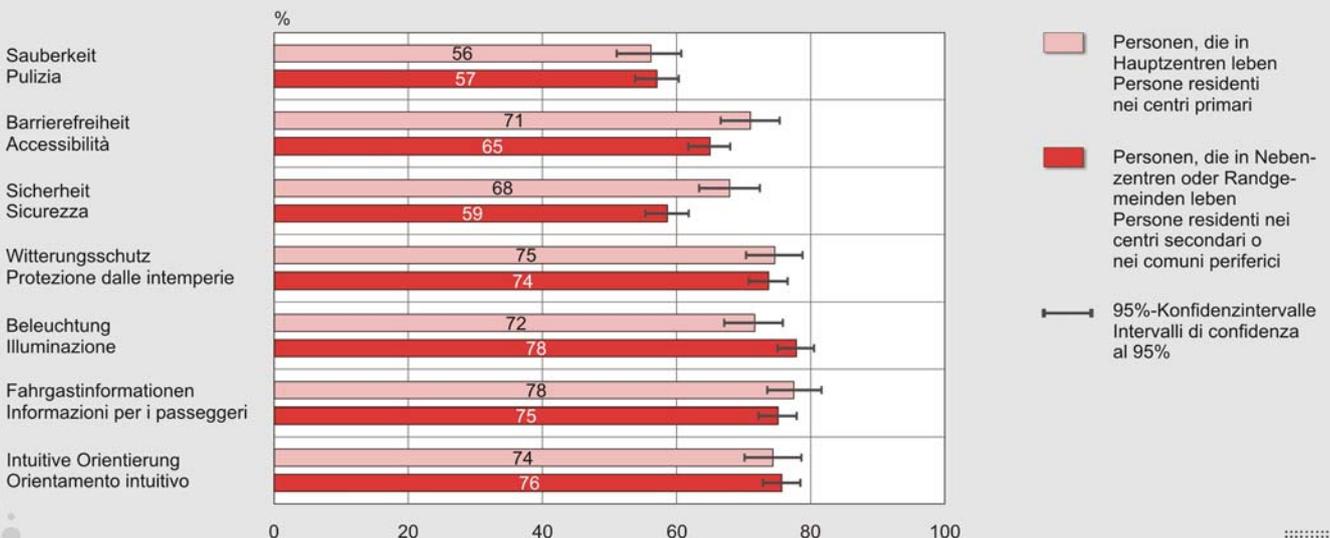
Graf. 18

**Personen, die mit den Haltestellen den Zugbahnhöfen in Südtirol zufrieden sind - Winter 2022**

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die den Zug benutzen

**Persone soddisfatte delle stazioni ferroviarie in Alto Adige - Inverno 2022**

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni che utilizzano il treno



© astat 2022 - sr



freiheit, Sicherheit und Erreichbarkeit zu Fuß geringer, in Bezug auf Witterungsschutz und Fahrradabstellmöglichkeiten höher.

Auch in diesem Fall sind die Nutzer, die in den Hauptzentren wohnen, mit den Autoparkplätzen unzufrieden.

to a pulizia, accessibilità, sicurezza e raggiungibilità a piedi, più alta quanto a protezione dalle intemperie e parcheggi per le biciclette.

Anche in questo caso gli utenti residenti nei centri primari risultano insoddisfatti dei parcheggi per le auto.

Graf. 19

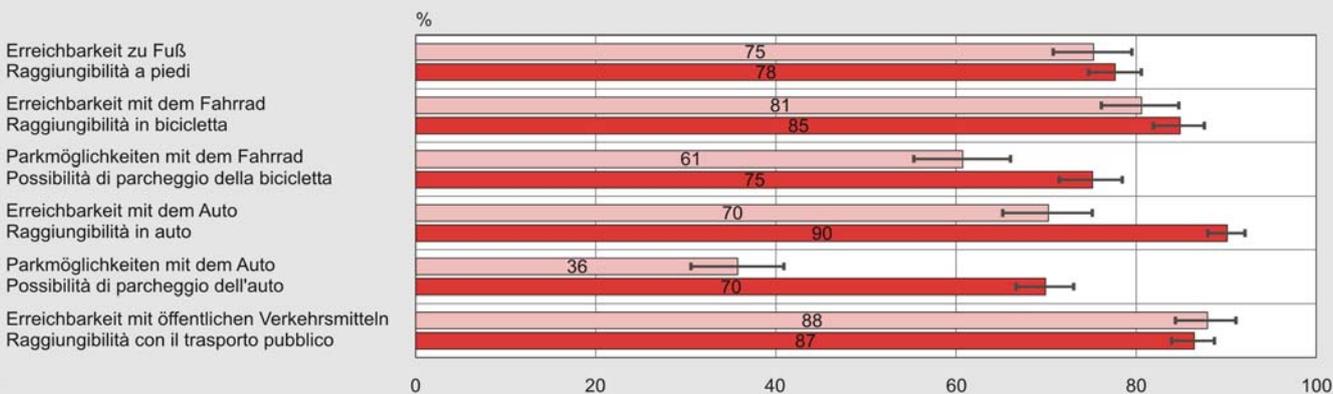
**Personen, die mit der Lage der Haltestellen der Zugbahnhöfe in Südtirol zufrieden sind - Winter 2022**

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die den Zug benutzen und für die die Frage zutreffend ist

**Persone soddisfatte dell'ubicazione delle fermate delle stazioni ferroviarie in Alto Adige - Inverno 2022**

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni che utilizzano il treno, per le quali la domanda è pertinente

■ Personen, die in Hauptzentren leben  
 Persone residenti nei centri primari
 ■ Personen, die in Nebenzentren oder Randgemeinden leben  
 Persone residenti nei centri secondari o nei comuni periferici
  95%-Konfidenzintervalle  
 Intervalli di confidenza al 95%



© astat 2022 - sr



Graf. 20

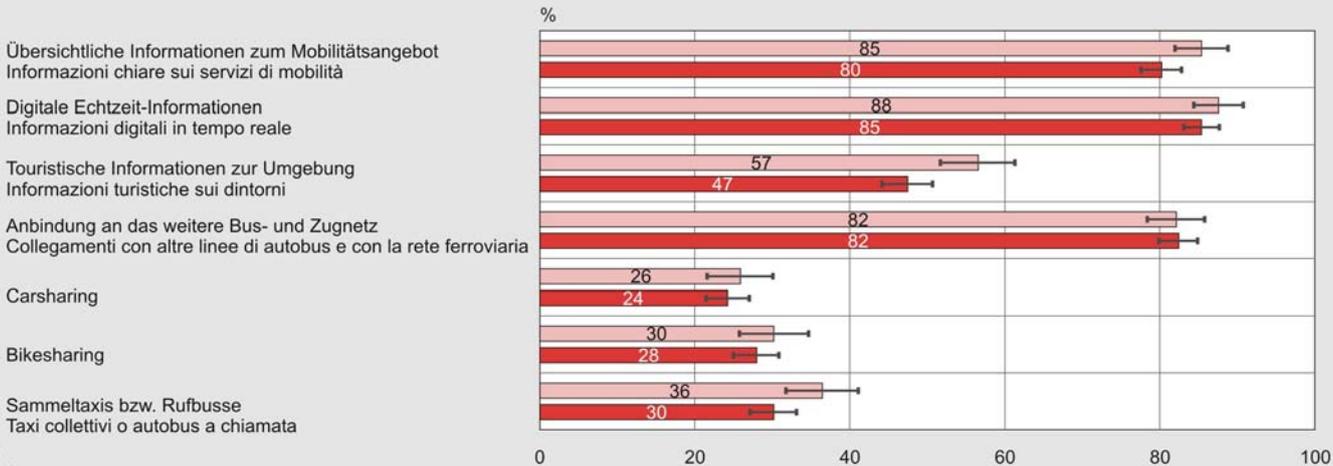
**Personen, die sich Fahrgastinformationen und Mobilitätsangebote in unmittelbarer Nähe der Zugbahnhöfe wünschen - Winter 2022**

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die den Zug benutzen

**Persone che desiderano servizi di informazione ai passeggeri e di mobilità nelle immediate vicinanze delle stazioni ferroviarie - Inverno 2022**

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni che utilizzano il treno

■ Personen, die in Hauptzentren leben  
 Persone residenti nei centri primari
 ■ Personen, die in Nebenzentren oder Randgemeinden leben  
 Persone residenti nei centri secondari o nei comuni periferici
  95%-Konfidenzintervalle  
 Intervalli di confidenza al 95%



© astat 2022 - sr



Im Vergleich zu den Bushaltestellen ist der Wunsch nach einem Ausbau an Informations- und Mobilitätsangeboten, Fahrrad- und Autoabstellplätzen sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes und Elektroautos an Zugbahnhöfen etwas stärker verbreitet.

Rispetto alle fermate degli autobus, per le stazioni ferroviarie risulta leggermente più diffuso il desiderio di un ampliamento dei servizi di informazione e di mobilità, dei parcheggi per bici e auto e delle stazioni di ricarica per bici e auto elettriche.

Graf. 21

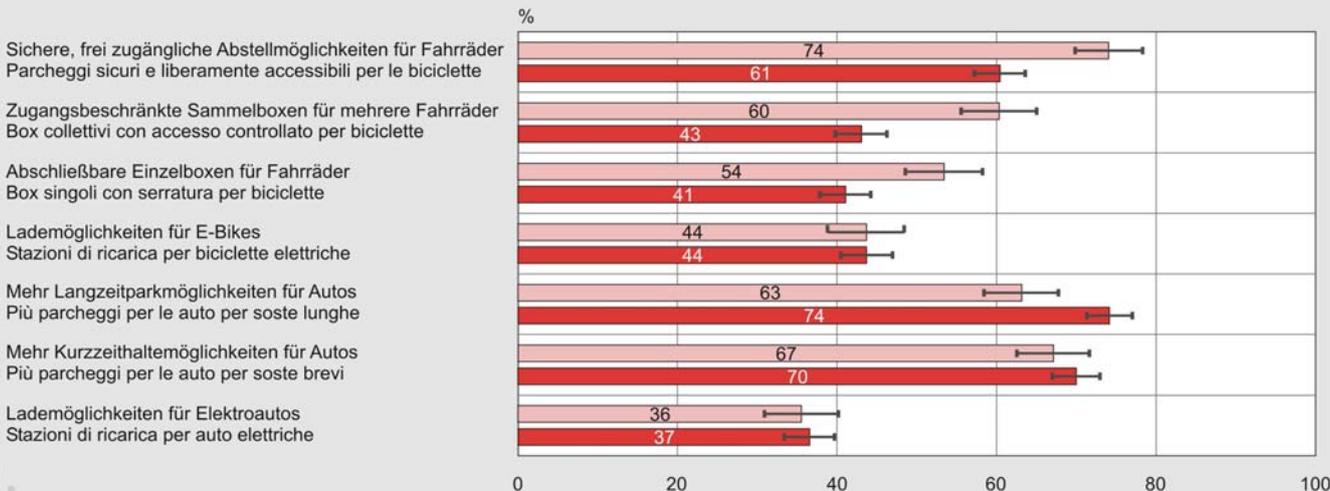
**Personen, die sich Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe der Zugbahnhöfe wünschen - Winter 2022**

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die den Zug benutzen

**Persone che desiderano parcheggi nelle immediate vicinanze delle fermate delle stazioni ferroviarie - Inverno 2022**

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni che utilizzano il treno

■ Personen, die in Hauptzentren leben  
 Persone residenti nei centri primari
 ■ Personen, die in Nebenzentren oder Randgemeinden leben  
 Persone residenti nei centri secondari o nei comuni periferici
  95%-Konfidenzintervalle  
 Intervalli di confidenza al 95%



© astat 2022 - sr



Etwa acht von zehn Zugbenutzern wünschen sich mehr Toiletten an den Zugbahnhöfen. Etwa ebenso viele sind der Ansicht, dass der Zugang zu Toiletten kontrolliert werden sollte.

Circa otto utenti dei treni su dieci ritengono che dovrebbero esserci più servizi igienici nelle stazioni ferroviarie. Circa altrettanti sono del parere che l'accesso ai servizi igienici dovrebbe essere controllato.

Graf. 22

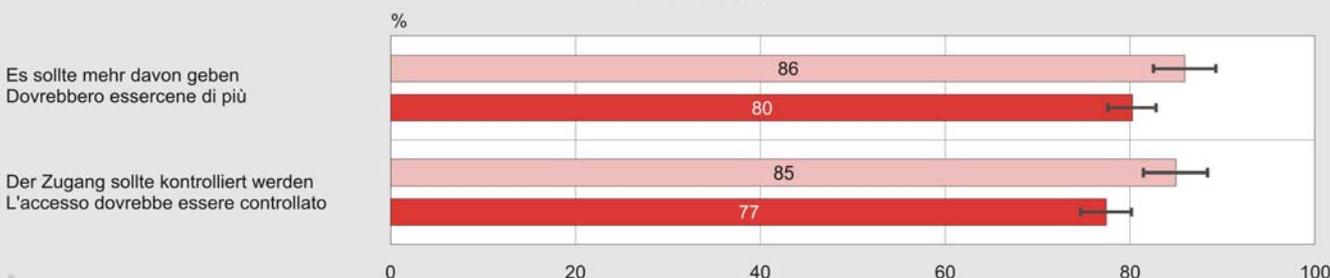
**Meinungen zu den Toiletten an den Zugbahnhöfen - Winter 2022**

Prozentwerte; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die den Zug benutzen; Antwort „Ja“

**Opinioni sui servizi igienici delle stazioni ferroviarie - Inverno 2022**

Valori percentuali; persone tra 14 e 80 anni che utilizzano il treno; risposta "Sì"

■ Personen, die in Hauptzentren leben  
 Persone residenti nei centri primari
 ■ Personen, die in Nebenzentren oder Randgemeinden leben  
 Persone residenti nei centri secondari o nei comuni periferici
  95%-Konfidenzintervalle  
 Intervalli di confidenza al 95%



© astat 2022 - sr



Diese Meinungen sind mehr unter den Einwohnern der Hauptzentren verbreitet als unter den Einwohnern der Nebenzentren und Randgemeinden.

Queste opinioni sono più frequenti tra le persone residenti nei centri primari che tra quelle residenti nei centri secondari e nei comuni periferici.

### Digitale Dienste

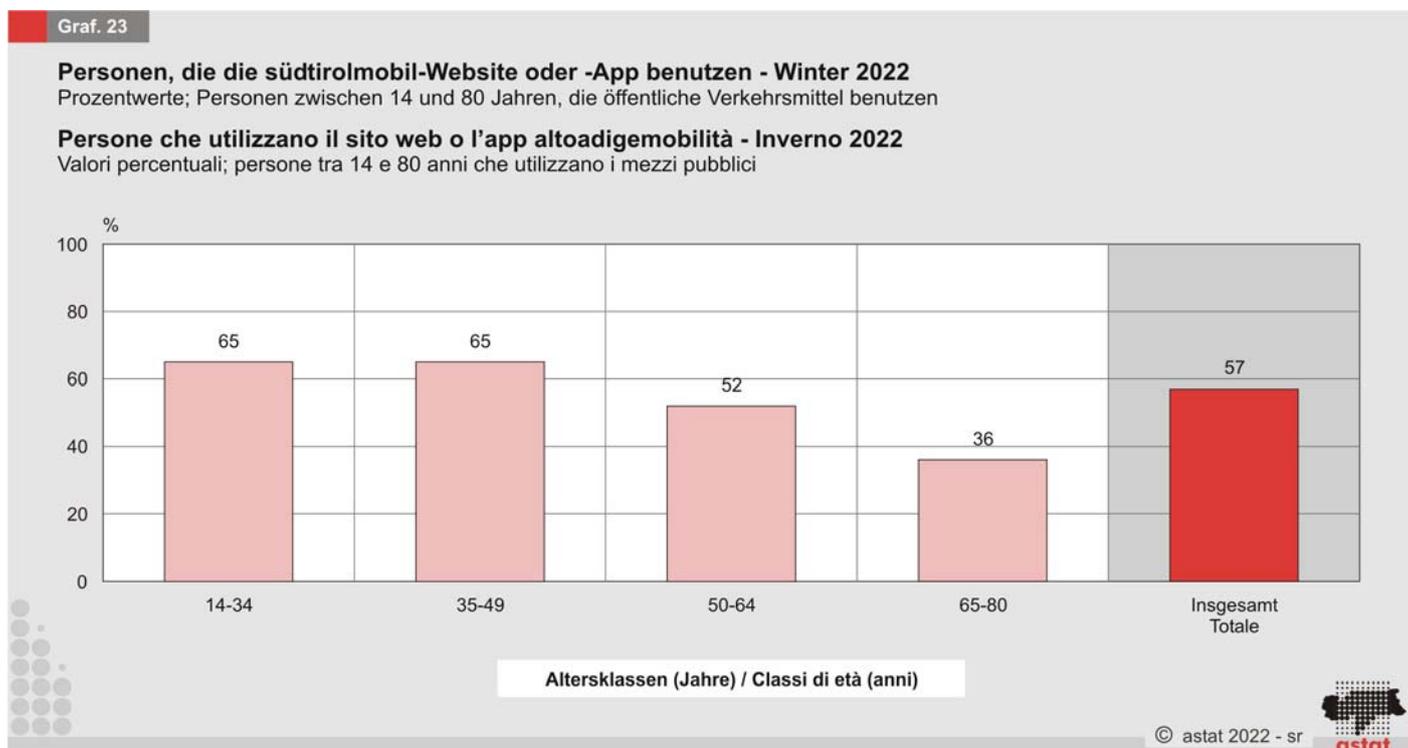
57% der Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel verwenden die digitalen Dienste des öffentlichen Personennahverkehrs Südtirols (südtirolmobil-Website oder -App).

Die Nutzung digitaler Dienste ist bei den 14- bis 34-Jährigen und den 35- bis 49-Jährigen (jeweils 65%) verbreiteter als bei den 50- bis 64-Jährigen (52%) und den 65- bis 80-Jährigen (36%).

### Servizi digitali

Il 57% degli utenti dei mezzi pubblici utilizza i servizi digitali del trasporto pubblico altoatesino (sito web o app altoadigemobilità).

L'uso dei servizi digitali è più diffuso tra i 14-34enni e i 35-49enni (65% in entrambi i casi) che tra i 50-64enni (52%) e i 65-80enni (36%).



Die am häufigsten genutzten Dienste sind die Verbindungssuche und die Abfrage von Fahrplantabellen. Es folgen das Lesen von aktuellen Meldungen zum Öffentlichen Personennahverkehr, die Verwaltung des Südtirol Pass, die Suche nach Tarifinformationen und die Buchung von Tickets mittels Handy.

I servizi più utilizzati sono la ricerca di coincidenze e la consultazione delle tabelle degli orari. Seguono la lettura delle news sul trasporto pubblico, la gestione dell'Alto Adige Pass, la ricerca di informazioni sulle tariffe e la prenotazione di biglietti con lo smartphone.

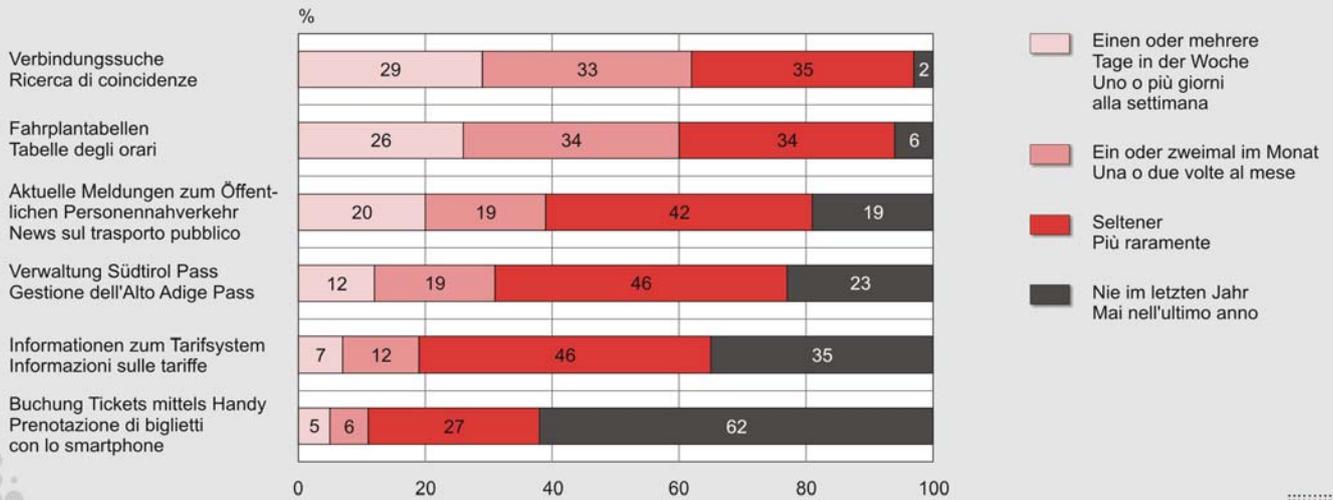
Graf. 24

**Häufigkeit der Nutzung der digitalen Dienste der südtirolmobil-Website oder -App - Winter 2022**

Prozentuelle Verteilung; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die südtirolmobil-Website oder -App benutzen

**Frequenza di utilizzo dei servizi digitali del sito web o dell'app altoadigemobilità - Inverno 2022**

Composizione percentuale; persone tra 14 e 80 anni che utilizzano il sito web o l'app altoadigemobilità



© astat 2022 - sr



In Bezug auf die Dienste des Südtirol-Passes halten 79% der Nutzer des öffentlichen Verkehrs die Einführung von Pauschaltarifen, wie z.B. einer Jahreskarte, für wichtig. Darüber hinaus wünschen sich 75% einen Ausbau des digitalen Angebots, wie z. B. den Südtirol Pass auf dem Smartphone.

Per quanto riguarda i servizi dell'Alto Adige Pass, il 79% degli utenti dei mezzi pubblici ritiene importante l'introduzione di tariffe forfettarie, come per esempio l'abbonamento annuale. Inoltre, il 75% vorrebbe un ampliamento dell'offerta digitale, come per esempio l'Alto Adige Pass sullo smartphone.

Graf. 25

**Wichtigkeit, die die Personen einigen Diensten bezogen auf den Südtirol Pass zuschreiben - Winter 2022**

Prozentuelle Verteilung; Personen zwischen 14 und 80 Jahren, die öffentliche Verkehrsmittel benutzen

**Importanza attribuita ad alcuni servizi dell'Alto Adige Pass - Inverno 2022**

Composizione percentuale; persone tra 14 e 80 anni che utilizzano i mezzi pubblici



© astat 2022 - sr



## Anmerkungen zur Methodik

Die Erhebung „Lokale Mobilität in Südtirol“, die im Landesstatistikprogramm für die Zweijahreszeiträume 2021-2023 und 2022-2024 enthalten ist, wurde vom ASTAT in Zusammenarbeit mit der Landesabteilung Mobilität und der STA - Südtiroler Transportstrukturen AG in zwei Phasen durchgeführt, die erste zwischen April und Juni 2021 und die zweite zwischen Januar und März 2022. Die Ergebnisse der ersten Phase der Erhebung wurden in Mitteilung Nr. 58/2021 veröffentlicht.

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 Hauptziel ist die Erfassung aller Wege, die die Südtiroler Bevölkerung an einem durchschnittlichen Tag unternimmt.

### Erhebungszeitraum

Die erste Phase der Erhebung wurde zwischen dem 26. April und dem 16. Juni 2021 durchgeführt, einem Zeitraum, in dem Südtirol, wie die meisten italienischen Regionen, aufgrund der Covid-19-Pandemie gelbe Zone war. Die Bevölkerung unterlag restriktiven Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie, die sich auf das Mobilitätsverhalten ausgewirkt haben könnten (Dekreten der Regierung Draghi Nr. 52 vom 22.04.2021 und Nr. 65 vom 18.05.2021 zur „Wiedereröffnung“, 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).

Die zweite Phase der Erhebung wurde während der vierten Welle der Covid-19-Pandemie, zwischen dem 17. Januar und dem 21. März 2022, durchgeführt. Während dieses Zeitraums befanden sich durchschnittlich etwa 16.000 Personen (3% der Südtiroler Bevölkerung) jeden Tag in häuslicher Isolation.

### 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 Melderegistern der Gemeinden Südtirols wurden mehr als neuntausend wählbare Einheiten mittels SAS-Prozedur zufällig gezogen.

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

## Nota metodologica

L'indagine "Mobilità locale in Alto Adige", inserita nel Programma statistico provinciale dei bienni 2021-2023 e 2022-2024, è stata svolta dall'ASTAT, in collaborazione con la Ripartizione mobilità e con STA - Strutture Trasporto Alto Adige S.p.A., in due fasi, la prima tra aprile e giugno 2021 e la seconda tra gennaio e marzo 2022. I risultati della prima fase dell'indagine sono stati pubblicati nell'ASTAT Info n. 58/2021.

Con questa rilevazione si vuole di 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". L'obiettivo principale è la ricostruzione di tutti gli spostamenti effettuati nel giorno medio dalla popolazione altoatesina.

### Periodo di svolgimento dell'indagine

La prima fase dell'indagine si è svolta tra il 26 aprile e il 16 giugno 2021, periodo in cui a causa della pandemia da Covid-19 l'Alto Adige, come la maggior parte delle regioni italiane, era zona gialla. La popolazione era sottoposta a misure restrittive per il contenimento della pandemia da Covid-19 che potrebbero avere influito sui comportamenti di mobilità (decreti-legge "riaperture" del governo Draghi n. 52 del 22/04/2021 e n. 65 del 18/05/2021, 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).

La seconda fase dell'indagine è stata invece realizzata durante la quarta ondata della pandemia da Covid-19, tra il 17 gennaio e il 21 marzo 2022. In tale periodo mediamente ogni giorno circa 16.000 persone (3% della popolazione altoatesina) si trovavano in isolamento domiciliare.

### 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 di Bolzano sono state estratte casualmente con procedura SAS più di novemila unità eleggibili.

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

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.

Mit dem Fragebogen werden qualitative und quantitative Informationen über das Mobilitätsverhalten der Personen erhoben. Im gemeinsamen Teil der beiden Erhebungsphasen werden Informationen über die Häufigkeit der Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel und über die von den befragten Personen am Tag vor der Erhebung zurückgelegten Wege gesammelt. Der Fragebogen der ersten Phase vertieft einige Themen (Veränderungen in der Nutzung der Verkehrsmittel im Vergleich zur Zeit vor der Covid-Krise, Meinungen zum Mobilitätssystem, Meinungen zur Nutzung von Fahrrädern in Bozen), der Fragebogen der zweiten Phase konzentriert sich auf andere Themen (Meinungen zu Bushaltestellen und Bahnhöfen, Nutzung der digitalen Dienste in Zusammenhang mit öffentlichen Verkehrsmitteln).

## Die Ausfüllung des Fragebogens

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

Die Gesamtzahl der Befragten betrug 4.642.

## Die Rücklaufquote

Die Rücklaufquote, die dem Verhältnis zwischen der Anzahl der antwortenden Einheiten und der Anzahl der wählbaren Einheiten entspricht, beträgt 48%.

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.

## Genauigkeit der Schätzwerte

Die meisten Variablen im Fragebogen betreffen das Vorhandensein bzw. Nicht-Vorhandensein eines bestimmten Merk-

variablen von stratifizierung sind die kleine 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.

Esso rileva informazioni di tipo qualitativo e quantitativo sulle scelte comportamentali di mobilità degli individui. La parte comune alle due fasi dell'indagine raccoglie informazioni sulla frequenza d'uso dei diversi mezzi di trasporto e sugli spostamenti effettuati dalle persone intervistate nel giorno precedente la compilazione. Il questionario della prima fase approfondisce alcuni temi (cambiamenti nell'uso dei mezzi di trasporto rispetto al periodo pre-Covid, giudizi sul sistema della mobilità, opinioni sull'uso della bicicletta a Bolzano), quello somministrato nella seconda fase si focalizza su altre tematiche (opinioni sulle fermate degli autobus e sulle stazioni ferroviarie, uso dei servizi digitali del trasporto pubblico).

## La compilazione del questionario

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

I rispondenti sono stati complessivamente 4.642.

## 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 48%.

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

## La precisione delle stime

La maggior parte delle variabili presenti nel questionario riguarda la presenza o l'assenza di una determinata caratteri-

mals bei den Stichprobeneinheiten. Sie können daher mittels dichotomer Verteilungen beschrieben werden. Infolgedessen liegt der absolute Standardfehler der Schätzungen für die gesamte Bevölkerung aufgrund der Stichprobengröße im schlimmsten Fall ( $p = 0,5$ ) unter 1%, während die Breite der 95%-Konfidenzintervalle etwas weniger als 3% beträgt. 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 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.

## Vergleich mit den gesamtstaatlichen Daten

Da die gesamtstaatlichen Daten für das Jahr 2021 (das Jahr, in dem die wirtschaftlichen und sozialen Aktivitäten wieder in vollem Umfang aufgenommen wurden) noch nicht veröffentlicht wurden, wird der Vergleich mit den Daten für das Jahr 2019, dem Jahr vor dem Ausbruch der Covid-19-Pandemie, und nicht mit den Daten für das Jahr 2020, dem Jahr der Schließungen, durchgeführt.

## Hinweis

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: alle 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](mailto:nicoletta.colletti@provinz.bz.it).

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

Verantwortlicher Direktor: Timon Gärtner

stica nelle unità del campione. Esse sono quindi descrivibili mediante distribuzioni binomiali. Di conseguenza, data la dimensione campionaria, nel caso peggiore ( $p = 0,5$ ) l'errore standard assoluto delle stime relative all'intera popolazione è inferiore all'1%, mentre l'ampiezza degli intervalli di confidenza al 95% non raggiunge il 3%. 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 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.

## Confronto con il dato nazionale

Poiché non sono ancora stati pubblicati i dati nazionali relativi al 2021 (anno in cui le attività economiche e sociali sono pienamente riprese), il confronto viene fatto con quelli del 2019, anno precedente la pandemia da Covid-19, e non con quelli del 2020, anno dei lockdown.

## Nota

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 chiarimenti si prega di rivolgersi a Nicoletta Colletti, tel. 0471 41 84 30, e-mail: [nicoletta.colletti@provincia.bz.it](mailto: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).

Direttore responsabile: Timon Gärtner