

Analisi della mobilità delle famiglie di Bolzano 2001/2002

Risultati scelti

Helmuth Pörnbacher
Hans Peter Niederkofler

Bolzano – Bozen, 2002



Comune di Bolzano
Assessorato all'Ambiente
Assessorato alla Mobilità
Vicolo Gumer 7
I-39100 BOLZANO
☎ +39-0471-997111

Sozialforschung und Demoskopie

apollis

Ricerche Sociali e Demoscopia

✉ **Piazza Domenicani 35**
I-39100 BOLZANO
☎ +39-0471-970115
☎ +39-0471-978245
✉ **Info@apollis.it**

L'analisi	Analisi della mobilità delle famiglie a Bolzano 2001/2002 apolis 2002 – foglio dati 1
Situazione di partenza	Obiettivi dell'indagine
<ul style="list-style-type: none"> ■ Peso crescente di questioni di mobilità nell'urbanistica ■ Aumento delle attività di studio e di programmazione in tema di mobilità ■ Mancanza di basi di conoscenza certe sui comportamenti di mobilità a Bolzano 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Predisposizione di una base dati per la rappresentazione dei flussi di traffico secondo l'origine, la destinazione, l'attività, il tempo e il mezzo di trasporto ■ Comparabilità dell'analisi con indagini svolte in altre città ■ Adeguatezza dell'indagine come strumento di valutazione
Metodi	A chi si rivolge l'indagine
<ul style="list-style-type: none"> ■ Indagine telefonica sulla base di un campione casuale e rilevamento dei comportamenti di mobilità di tutti i componenti della famiglia per un giorno di riferimento (tutte le persone, tutti gli spostamenti) ■ Rilevazione di tutti gli spostamenti sotto forma di una catena ininterrotta di movimenti, con indicazioni dettagliate a livello di singole vie ■ Considerazione di tutti i giorni della settimana ■ Esclusione degli spostamenti avvenuti nell'esercizio della propria attività lavorativa 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Tutte le famiglie del comune di Bolzano ■ Tutti i componenti delle singole famiglie

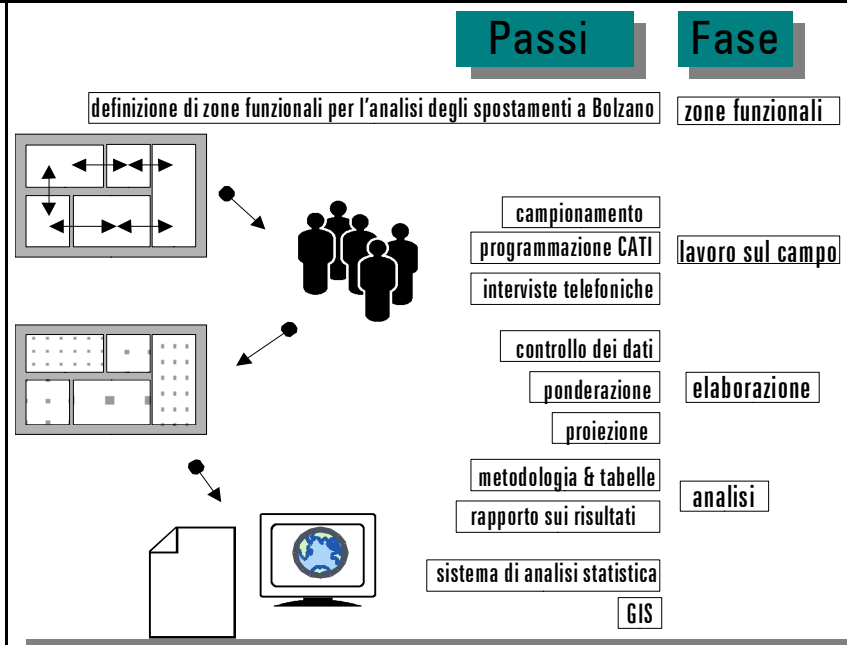
Metodologia

Analisi della mobilità delle famiglie a Bolzano 2001/2002

apolis 2002 - foglio dati 2

chi – da dove – per dove – perché – quando - come

- Le singole fasi del lavoro – definizione delle aree funzionali della città – lavoro di campo – elaborazione dei dati – analisi dei dati – producono come risultato un set di dati rappresentativo con il quale è possibile descrivere i comportamenti di mobilità della popolazione bolzanina (figura in alto).
- Il risultato della presente indagine può essere considerata tipico per i periodi di bel tempo durante l'anno scolastico. Per i periodi di vacanza e per i periodi durante l'anno scolastico con tempo sfavorevole si devono supporre comportamenti in parte differenti.
- L'unità di rilevamento per la presente indagine è l'**attività** che dà origine al singolo **spostamento** (nell'esempio sotto: andare al lavoro)
- Se un'attività richiede più spostamenti, effettuati con più **mezzi di trasporto**, si parla di **tappe** dello spostamento (nell'esempio: 2 tappe).
- Per individuare il **mezzo di trasporto principale** si applica la seguente scala di priorità: trasporto pubblico – trasporto individuale motorizzato – trasporto non motorizzato (nell'esempio: l'autobus).



Persona: : maschio, 45 anni, occupato, gruppo linguistico italiano

Attività 1: andare al lavoro

Origine: : Via Fago 23

Ora di partenza: ore 08.30

Tappa 1: via Fago 23 – fermata autobus: bicicletta

Tappa 2: fermata autobus – ospedale: autobus

Destinazione: ospedale

Mezzo principale: autobus

Spiegazioni: foglio dati 3

Gli spostamenti di ritorno da un'attività precedente o il ritorno a casa non vengono contate come attività a sé. Questo spiega la differenza tra il numero di attività e il numero di spostamenti.

Fonte: Comune di Bolzano, dati su base annua.

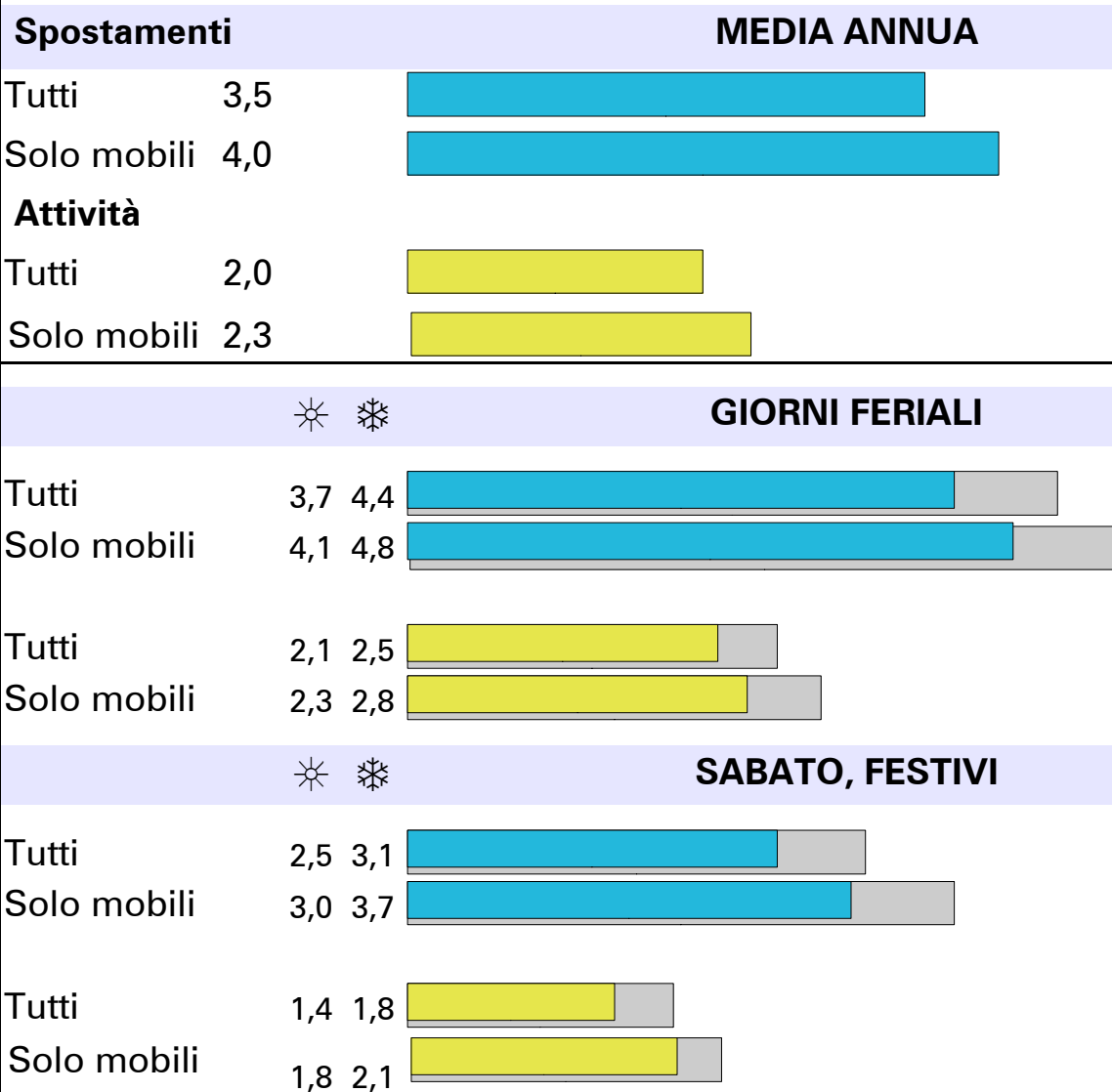
Indici generali di mobilità

Analisi della mobilità delle famiglie a Bolzano 2001/2002

apollis 2002 - foglio dati 3

2 attività con 3,5 spostamenti

- Gli abitanti di Bolzano in media annua svolgono due attività al giorno (barre gialle) e compiono per questo 3,5 spostamenti (barre azzurre).
- Nei giorni feriali i due indici sono decisamente più alti rispetto ai fine settimana, i valori invernali sono più alti di quelli estivi.
 - ◆ Il numero medio di spostamenti nei giorni feriali in inverno è di 4,4, nei fine settimana di 3,1. Nei giorni feriali la mobilità è più alta.
 - ◆ Riferendo i dati alle sole persone che effettivamente lasciano la propria abitazione, gli indici aumentano: le persone mobili svolgono in media 2,3 attività e compiono 4 spostamenti.
- Diverse ricerche negli ultimi decenni hanno mostrato che il numero di attività nel corso degli anni generalmente non aumenta, anche se si notano cambiamenti nella scelta dei mezzi di trasporto: la mobilità non aumenta, ma si svolge con altri mezzi di trasporto.



Spiegazioni: foglio dati 4

Queste raffigurazioni mostrano una combinazione tra tabella e grafico. Nella prima riga si trova il valore complessivo per la grandezza raffigurata, in questo caso la percentuale di persone non mobili, vale a dire delle persone che non lasciano la propria abitazione. Il valore per i sottogruppi indicati di seguito è rappresentato come numero e in aggiunta la raffigurazione a barra indica quanto il valore del sottogruppo si discosta dal valore complessivo.

Fonte: Comune di Bolzano, dati su base annua, confronto stagionale.

Persone mobili

Analisi della mobilità delle famiglie a Bolzano 2001/2002

apollis 2002 - foglio dati 4

La mobilità dipende anche dall'età

- Non tutte le persone lasciano la propria casa per svolgere le proprie attività. La quota delle persone non mobili a Bolzano è mediamente del 12,5%.
- La percentuale di persone non mobili in media non presenta differenze tra estate ed inverno.
- La caratteristica che influisce maggiormente sulla mobilità della popolazione è l'età: nella classe di età oltre i 64 anni la percentuale di persone non mobili è sensibilmente maggiore.
- La bassa mobilità emerge soprattutto tra le persone anziane del gruppo linguistico italiano: a questo fatto sono riconducibili anche le differenze tra i gruppi linguistici, che appaiono solo per le persone anziane.
- Anche la mobilità ridotta dei pensionati è riconducibile in massima parte all'età, tuttavia indipendentemente dall'età le persone che non lavorano sono leggermente meno mobili.

Percentuale di persone non mobili

TUTTI	12,5	
Quartiere		
Centro	11,5	
Gries	12,0	
Europa	13,7	
Don Bosco	13,3	
Oltrisacro	12,0	
Sesso		
maschi	10,1	
femmine	14,7	
Classe di età		
0-14	10,4	
15-24	8,4	
25-34	9,1	
35-44	7,7	
45-54	6,7	
55-64	11,0	
65-74	18,8	
>74	37,3	
Condizione professionale		
occupati	7,1	
studenti, bambini	10,4	
pensionati	20,2	
non occupati	20,6	
Gruppo linguistico		
tedesco	10,8	
italiano, altri	13,2	

Spiegazioni: foglio dati 5

Nella rappresentazione dei mezzi di trasporto utilizzati per gli spostamenti si indica il mezzo di trasporto principale. Se uno spostamento è composto di più tappe, il mezzo principale risulta dalla scala di priorità "mezzo pubblico" – "traffico individuale motorizzato" – "traffico non motorizzato". Il disegno di ricerca qui impiegato non era finalizzato a rilevare tutte le tappe di uno spostamento, per cui la determinazione del mezzo principale si è reso necessario solo nel 2% di tutti gli spostamenti.

Fonte: Comune di Bolzano, dati su base annua.

Scelta del mezzo di trasporto 1

Analisi della mobilità delle famiglie a Bolzano 2001/2002

apollis 2002 - foglio dati 5

Prevale la mobilità "dolce"

- A Bolzano in media annua solo il 33% di tutti gli spostamenti avvengono in automobile.
 - ◆ Nei giorni feriali il 29% di tutti gli spostamenti avvengono in automobile, nei fine settimana la percentuale raggiunge il 45%.
- Accanto all'automobile, la maggior percentuale di spostamenti a Bolzano avviene a piedi. Questo vale maggiormente nei fine settimana¹.
- La bicicletta ricopre a Bolzano un ruolo molto importante come mezzo di trasporto. Nella media annua raggiunge il 17% di tutti gli spostamenti.
 - ◆ La percentuale della bicicletta nei giorni feriali è molto maggiore che nei fine settimana (20,6% e 7,9%).
 - ◆ Proiettando i dati a tutti gli spostamenti, gli abitanti di Bolzano in una giornata media effettuano poco meno di 60.000 spostamenti in bicicletta.
 - ◆ Nel traffico pendolare anche le due ruote motorizzate giocano un ruolo importante. Il 6,3% di tutti gli spostamenti in media annua si riferisce a moto e motorini.
 - ◆ Il 6,7% di tutti gli spostamenti a Bolzano avviene in autobus.

Mezzo di trasporto principale	%	MEDIA ANNUA	Spost.
Automobile	33,0		112 554
Veicolo commerciale	0,5		1 833
Treno	0,7		2 253
Autobus	6,7		22 897
Moto, motorino	6,3		21 315
Bicicletta	17,5		59 740
A piedi	35,2		120 033
Totale	100,0		340 627
	%	FINE SETTIMANA	
Automobile	45,2		
Veicolo commerciale	0,2		
Treno	0,4		
Autobus	6,1		
Moto, motorino	3,2		
Bicicletta	7,9		
A piedi	37,0		
	%	GIORNI FERALI	
Automobile	29,3		
Veicolo commerciale	0,6		
Treno	0,7		
Autobus	6,9		
Moto, motorino	7,2		
Bicicletta	20,6		
A piedi	34,7		

© apollis 2002

¹ Sono considerati in questo caso solo gli spostamenti che avvengono esclusivamente a piedi. Chiaramente ogni spostamento che avviene con altri mezzi di trasporto contiene almeno una piccola tappa a piedi.

Spiegazioni: foglio dati 6

La raffigurazione presenta la distribuzione di tutti gli spostamenti per mezzo di trasporto principale, nel confronto stagionale e settimanale.

Fonte: Comune di Bolzano, dati su base annua.

Scelta del mezzo di trasporto 2

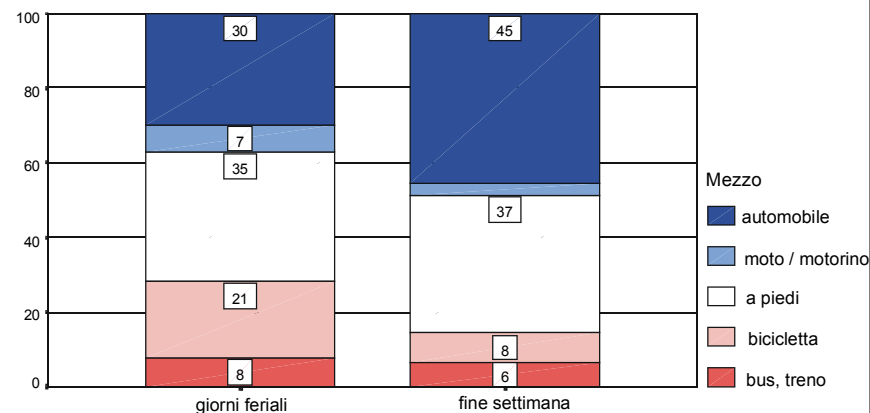
L'automobile vince nei fine settimana

- A confronto con i giorni feriali, nei fine settimana si compiono molti più spostamenti in automobile. La percentuale aumenta in media annua dal 20,9% al 45,4%.
- Mentre le percentuali del trasporto pubblico non presentano grosse oscillazioni tra i giorni infrasettimanali e i fine settimana, in questi ultimi gli spostamenti in bicicletta diminuiscono fortemente: dal 20,6% al 7,9%.
- Anche le due ruote motorizzate perdono nel fine settimana, mentre la percentuale pedonale tende ad aumentare.
- La stagione invece non incide molto sulla percentuale di spostamenti in macchina: nel periodo estivo arriva al 32,3%, nel periodo invernale al 35,5%.
- Mentre la stagione fredda influisce poco sulla quota di spostamenti con i mezzi pubblici, quella delle moto e dei motorini diminuisce leggermente, quella delle biciclette si contrae in modo significativo, mentre la percentuale di spostamenti a piedi si estende.
- Complessivamente, le percentuali dei singoli mezzi mostrano differenze limitate tra il periodo estivo e quello invernale.

Analisi della mobilità delle famiglie a Bolzano 2001/2002

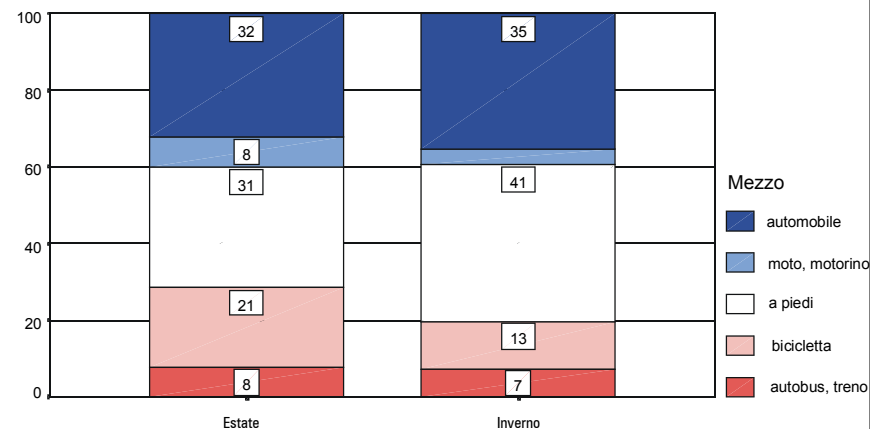
apollis 2002 - foglio dati 6

Scelta del mezzo di trasporto - media annuale
Confronto per tipo di giorno (2.118 persone, 8.610 spostamenti)



Scelta del mezzo di trasporto - media annuale

Confronto stagionale (2.118 persone, 8.610 spostamenti)



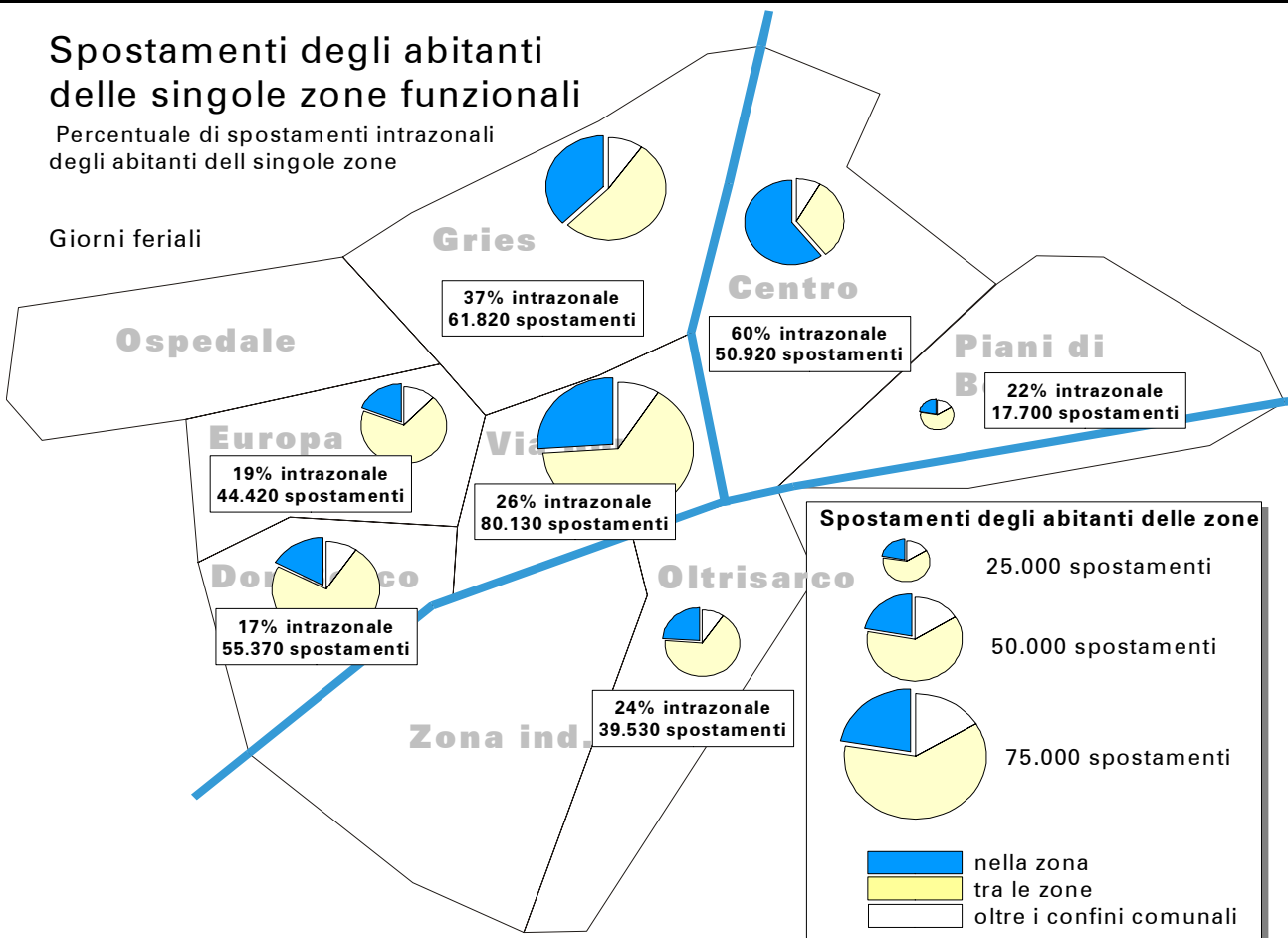
Spiegazioni: foglio dati 7

Il grafico rappresenta gli spostamenti degli abitanti delle zone funzionali. Il diagramma a cerchio indica gli spostamenti effettuati dagli abitanti di una zona, distinguendo in spostamenti che rimangono all'interno di una zona (traffico intrazonale), spostamenti che toccano più zone e spostamenti che oltrepassano il confine comunale.

Fonte: Comune di Bolzano, periodo estivo.

Centro e Gries: le zone caratterizzate dagli spostamenti brevi

- Il grafico mostra il numero assoluto di spostamenti effettuati dagli abitanti delle singole zone nei giorni feriali nel periodo estivo.
- Per gli spostamenti compiuti dagli abitanti del centro la percentuale dei movimenti all'interno di una zona – di norma la stessa zona centrale – appare molto elevato.
- ➡ Il 60% di tutti gli spostamenti degli abitanti del centro sono intrazonali; anche a Gries il valore è elevato: il 37%.
- ➡ Gli abitanti delle zone Don Bosco, Oltrisarco e Europa invece nella maggior parte dei propri spostamenti superano i confini zonal.



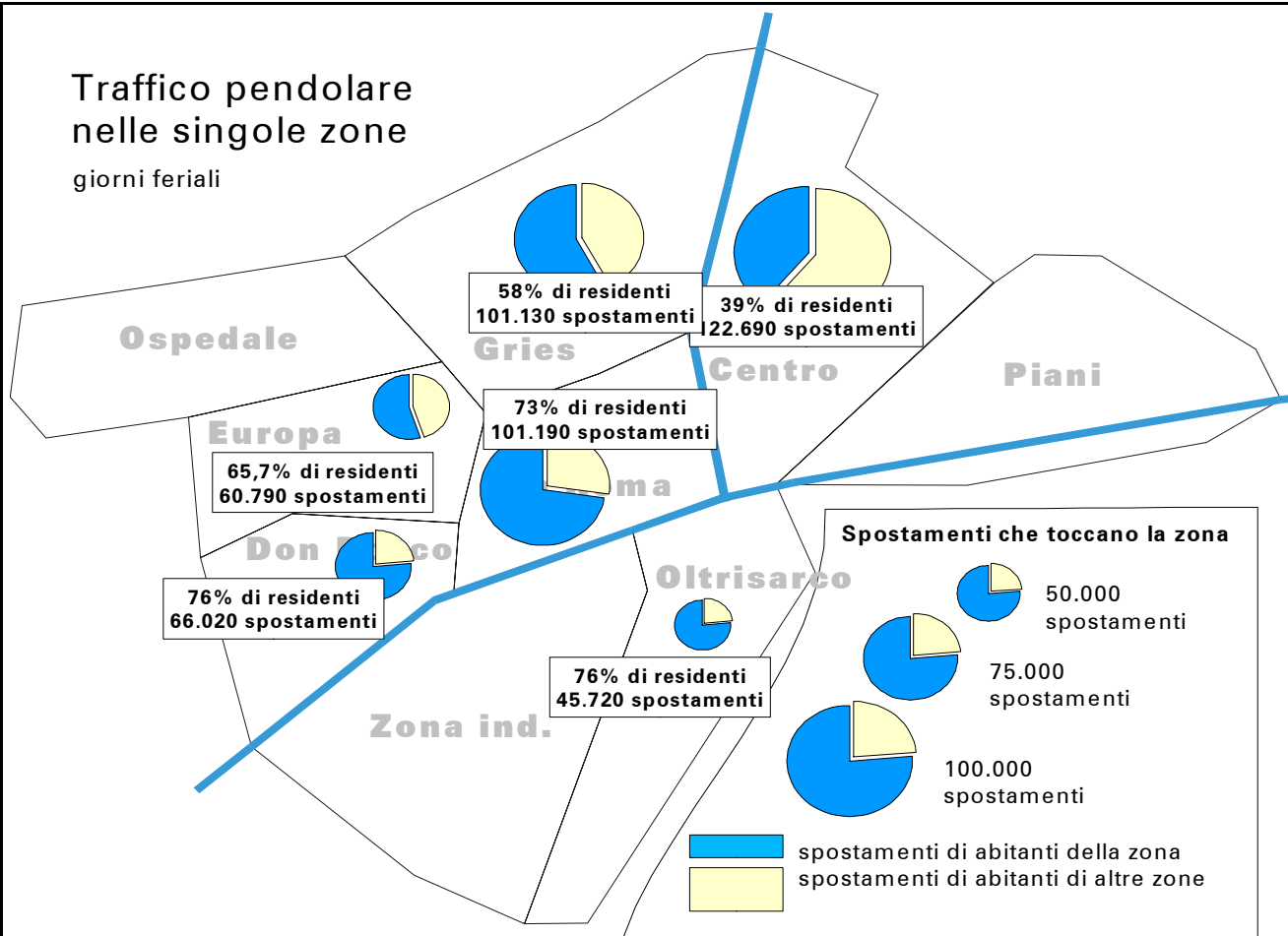
Spiegazioni: foglio dati 8

Il grafico mostra tutti gli spostamenti che toccano una zona, sia come origine, destinazione o attraversamento. La dimensione della torta indica il numero di spostamenti che toccano la zona, perciò la somma di tutti gli spostamenti non equivale al numero complessivo, essendo contati più volte gli spostamenti che toccano più zone. Il segmento blu (scuro) della torta indica la percentuale di spostamenti effettuati dagli abitanti della zona stessa. Il segmento giallo (chiaro) sono gli spostamenti degli abitanti di altre zone, vale a dire la quota pendolare.

Fonte: Comune di Bolzano, periodo estivo.

Alta percentuale di pendolari nel centro e a Gries

- La figura rappresenta due fenomeni che sono strettamente collegati. Da una parte si osserva che il numero di spostamenti che tocca una zona è molto variabile.
- La maggior parte degli spostamenti si registra nel centro, a Gries e nella zona di Via Roma.
- L'alta percentuale di spostamenti riconducibili ad abitanti di altre zone colpisce soprattutto nel centro (61%) e a Gries (41%) - qui incidono maggiormente i pendolari residenti in altre zone (dati: periodo estivo 2001).



Spiegazioni: foglio dati 9

Il grafico raffigura gli spostamenti rilevati (giorni feriali, tutti i mezzi di trasporto) tra le singole zone, proiettati su una **rete di trasporto schematizzata**:

- Gli spostamenti interni delle singole zone e gli spostamenti da o per altri comuni qui non sono considerati.
- La rete di trasporto raffigurata è fortemente semplificata. I collegamenti riportati corrispondono a strade esistenti, ma tutte le altre vie di comunicazione non sono stati considerati.
- Il grafico mostra **flussi di traffico teorici**: per esempio, tutti gli spostamenti rilevati tra la zone "Centro" e "Via Roma" sono stati attribuiti al collegamento che corrisponde a Via Druso – anche se parte di questo traffico passa attraverso Ponte Talvera. In linea generale, tutti gli spostamenti sono stati attribuiti al collegamento più breve sulla rete schematica. Uno spostamento tra le zone "Europa" e "Piani" passa per esempio attraverso "Via Roma" e "Centro", anche se in questo caso per il traffico automobilistico è a disposizione la strada arginale.

Il grafico **non è quindi una rappresentazione dei flussi reali di traffico sulla rete bolzanina** – rilevare l'esatto percorso di tutti gli spostamenti avrebbe richiesto procedure molto più dispendiose – si tratta invece di una **rappresentazione semplificata** e facilmente comprensibile **delle relazioni di traffico tra le singole zone**. Se ne può dedurre una misura approssimativa di quanto traffico avvenga tra le singole zone e di come gli spostamenti complessivi si distribuiscono sul territorio comunale.

Fonte: Comune di Bolzano, dati su base annua.

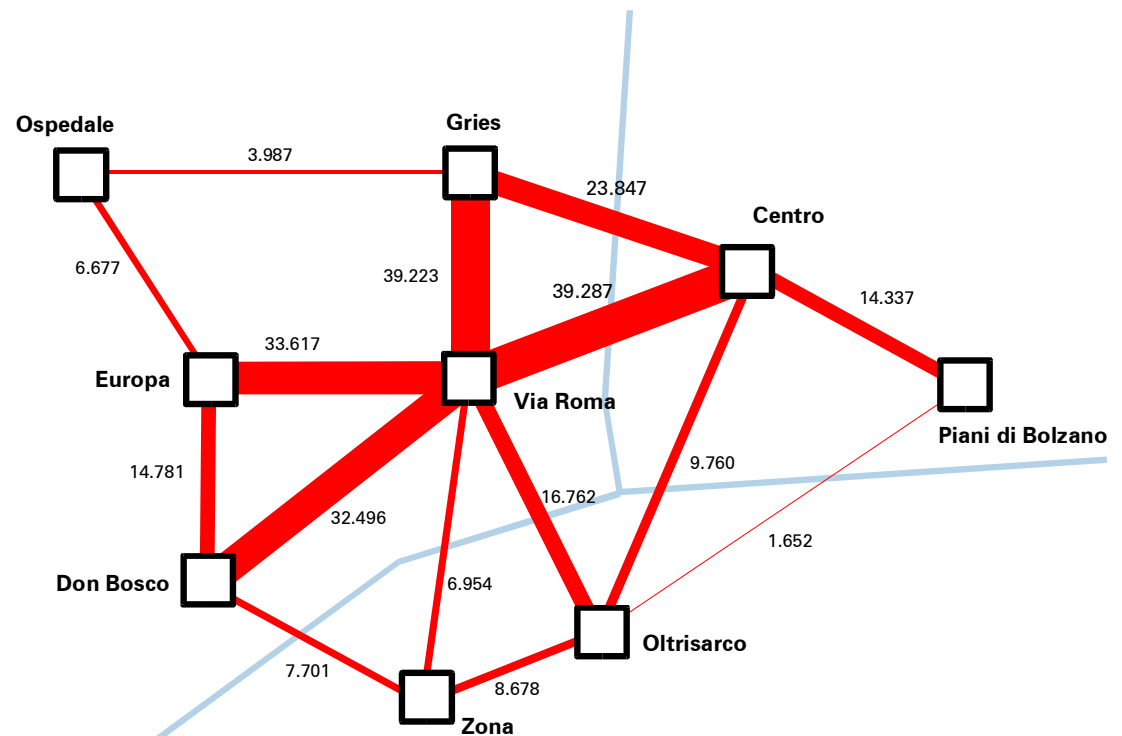
Flussi di traffico 1

Analisi della mobilità delle famiglie a Bolzano 2001/2002

apollis 2002 - foglio dati 9

5 zone interne, 4 zone periferiche

- La proiezione di tutti gli spostamenti tra zone su una rete semplificata mostra una forte concentrazione degli spostamenti nell'area delle zone Centro, Gries, Via Roma, Europa e Don Bosco.
- Anche da questa rappresentazione si può desumere che la zona di Gries, oltre al centro storico, detiene funzioni centrali importanti.
- Le zone di Oltrisarco, Piani, Zona Industriale e Ospedale danno origine a forti flussi di traffico soprattutto pendolare, il volume complessivo appare però ridotto a confronto dei movimenti tra le 5 "zone interne".



Distribuzione dei flussi di traffico interzonali (schematica):
media giornaliera su base annua, tutti gli spostamenti

Spiegazioni: foglio dati 10

Il grafico mostra, sui singoli segmenti della rete schematica e per ogni mezzo di trasporto, il confronto tra la percentuale del mezzo sugli spostamenti in questo tratto e la percentuale del mezzo su tutti gli spostamenti interzonalari in città.

Per esempio, la percentuale di spostamenti interamente pedonali sul tratto Centro-Gries è del 26%, mentre la percentuale pedonale su tutti gli spostamenti tra tutte le zone è solo del 15%. Ne risulta un valore di 1,7 – la percentuale di spostamenti a piedi in questo tratto supera di 1,7 volte la media. In altre parole, per questo collegamento l'importanza degli spostamenti a piedi è molto maggiore rispetto alle altre zone della città. Tra il centro e Oltrisarco invece gli spostamenti a piedi sono solo l'8%, messa a confronto con la percentuale media (15%) dà luogo quindi ad un valore di 0,5. Un valore di 1 significa che su un determinato tratto la percentuale del mezzo di trasporto considerato è esattamente nella media.

I valori sono rappresentati attraverso colonne, sottraendo il valore da 1: se il valore è 1, la percentuale del mezzo di trasporto è quindi nella media, non è visibile alcuna colonna. Se la percentuale è sotto la media, la colonna va verso il basso, se è sopra la media, va verso l'alto.

Fonte: Comune di Bolzano, dati su base annua.

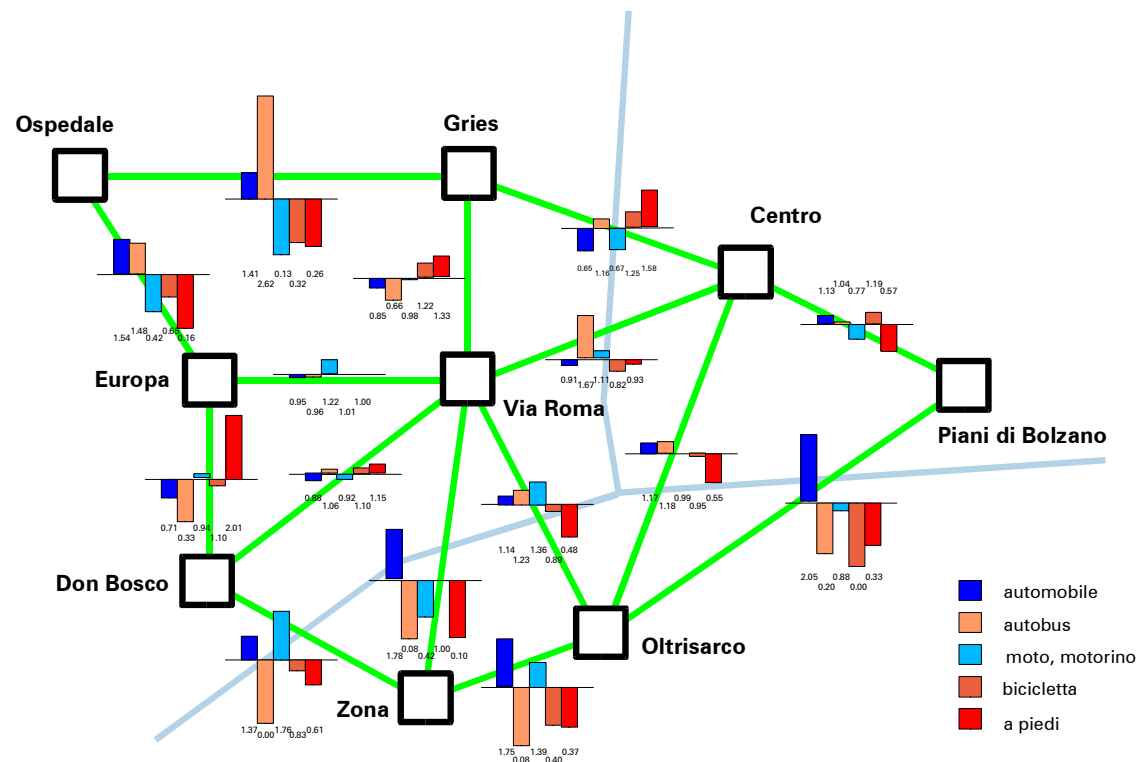
Flussi di traffico 2

Analisi della mobilità delle famiglie a Bolzano 2001/2002

apollis 2002 - foglio dati 10

Valori migliori per la mobilità ecocompatibile nell'area interna della città

- Il confronto delle percentuali dei mezzi di trasporto sui singoli tratti della rete semplificata con le percentuali medie conferma il fatto che il peso dei singoli mezzi di trasporto mostra una forte differenziazione geografica.
- Nella zona interna della città gli spostamenti a piedi e in bicicletta raggiungono quote molto più alte della media, mentre è l'automobile a dominare soprattutto per gli spostamenti verso la periferia sud della città. L'autobus incide oltre la media soprattutto negli spostamenti tra il centro e la zona di via Roma e nei collegamenti con l'ospedale.



Distribuzione dei flussi di traffico interzonali (schematica): media giornaliera su base annua, percentuale dei mezzi di trasporto nei singoli tratti in rapporto alla media complessiva

Spiegazioni: foglio dati 11

Il grafico in alto raffigura la scelta del mezzo di trasporto per tutti gli spostamenti secondo il comune di residenza della persona da lunedì a sabato. Per Bolzano l'analisi è a livello di quartieri.

Fonte: Comune di Bolzano e quattro Comuni limitrofi, periodo invernale, giorni feriali.

Il grafico in basso raffigura la scelta del mezzo di trasporto per tutti gli spostamenti secondo il comune di residenza della persona nei fine settimana. Per Bolzano l'analisi è a livello di quartieri.

Fonte: Comune di Bolzano e quattro Comuni limitrofi, periodo invernale, giorni feriali.

Bolzano e i comuni limitrofi 1

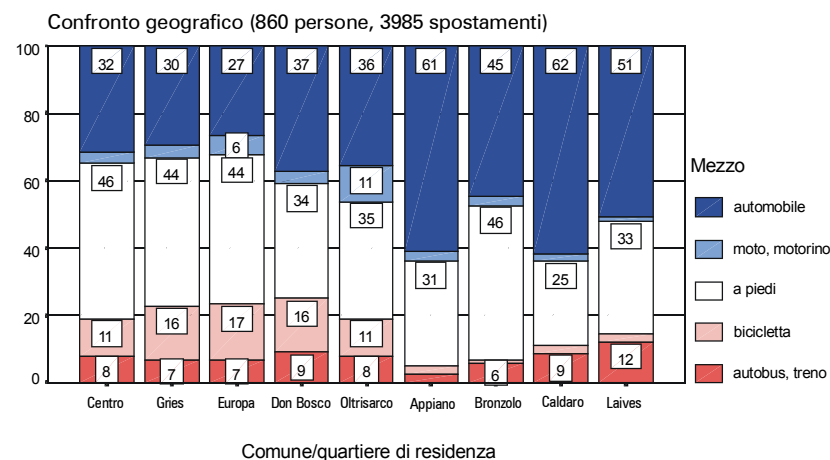
In città la mobilità è più ecologica!

- Un confronto dei mezzi di trasporto scelti per tutti gli spostamenti compiuti, suddiviso per quartiere/comune di residenza, mostra che, nei giorni feriali del periodo invernale, nei comuni limitrofi i valori della mobilità ecocompatibile (pedonale, ciclistica, trasporto pubblico) sono sensibilmente più bassi.
- È evidente soprattutto l'importanza ridotta della bicicletta in questi comuni, che nei quartieri di Bolzano invece gioca un ruolo importante nella mobilità.
- La percentuale di spostamenti in automobile risulta particolarmente elevata ad Appiano e a Caldaro – in questi comuni anche la percentuale di spostamenti a piedi è sotto la media.
- La stessa analisi con i dati per il fine settimana mostra un quadro simile, la mobilità "dolce" perde in tutte le zone considerate.

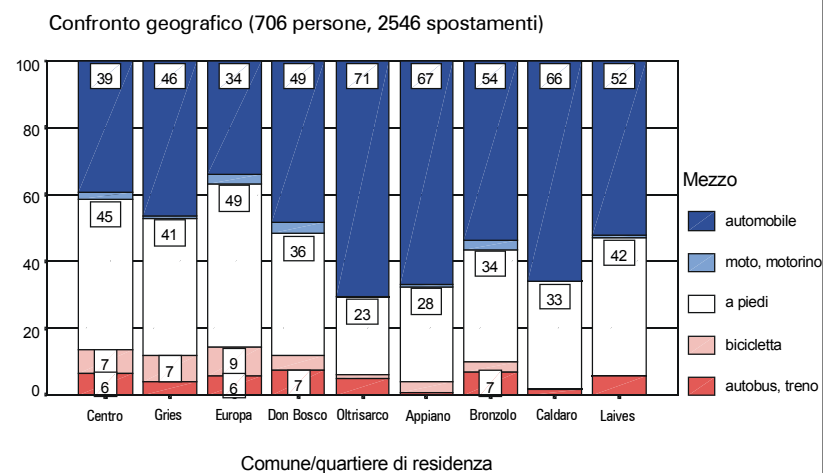
Analisi della mobilità delle famiglie a Bolzano 2001/2002

apollis 2002 - foglio dati 11

Scelta del mezzo di trasporto - giorni feriali, periodo invernale



Scelta del mezzo di trasporto - fine settimana, periodo invernale



Spiegazioni: foglio dati 12

Il grafico in alto mostra una rappresentazione schematizzata dei flussi di traffico nell'area di Bolzano. La raffigurazione è analoga a quella dei fogli dati 9 e 10, sono state aggiunte le due zone "Appiano-Caldaro" e "Laives-Bronzolo". Le zone bolzanine sono state raggruppate in quattro maxizone: Centro-Piani ("Est"), Gries-Via Roma ("Centro"), Ospedale-Europa-Don Bosco ("Ovest") e Oltrisarco-Zona industriale ("Sud"). Sono riportati solo i flussi tra queste maxizone. Le singole relazioni origine-destinazione sono stati riportati sulla rete schematica nel modo seguente:

- 1) Est-Centro, Est-Sud, Centro-Ovest, Centro-Sud, Ovest-Sud, Ovest-Appiano/Caldaro, Sud-Laives/Bronzolo, Appiano/Caldaro-Laives/Bronzolo: collegamento diretto
- 2) Est-Ovest: via Centro, Est-Appiano/Caldaro: via Centro-Ovest, Est-Laives/Bronzolo: via Sud
- 3) Centro-Appiano/Caldaro: via Ovest, Centro-Laives/Bronzolo: via Sud
- 4) Ovest-Laives-Bronzolo: via Sud
- 5) Sud-Appiano/Caldaro: via Ovest

Il grafico in basso raffigura gli spostamenti tra le aree Bolzano, Appiano-Caldaro e Laives-Bronzolo secondo il luogo di residenza di chi si sposta. Le frecce vicino al quadrato "Bolzano" per esempio mostrano tutti gli spostamenti di persone abitanti a Bolzano da e verso Appiano-Caldaro e Laives-Bronzolo.

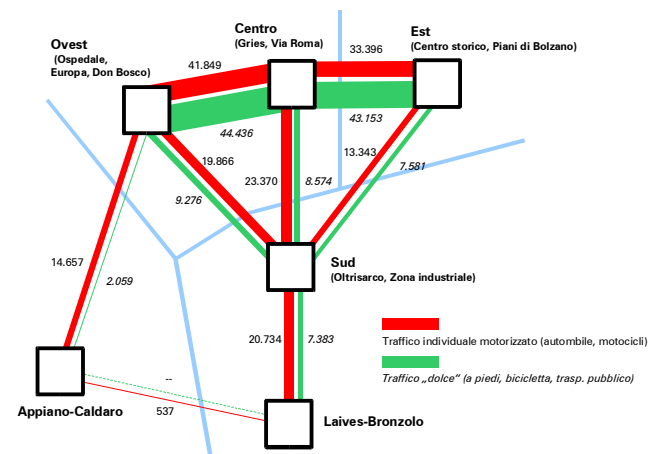
Bolzano e i comuni limitrofi 2

Bolzano è strettamente integrata con i comuni limitrofi

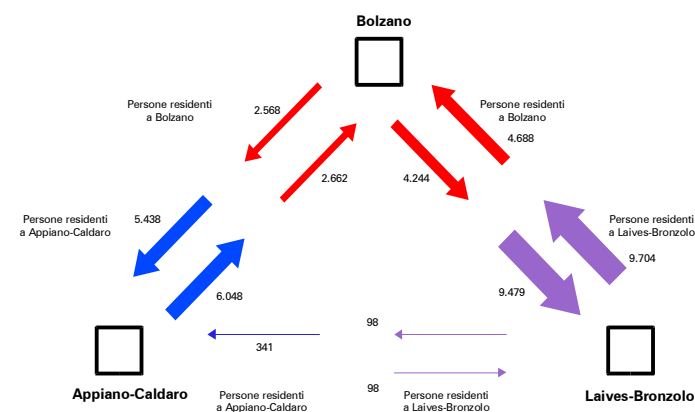
- Gli spostamenti con origine e destinazione all'interno del territorio comunale di Bolzano sono molto più numerosi di quelli intercomunali, tuttavia in città prevalgono le forme ecocompatibili, mentre negli spostamenti intercomunali rappresentano solo una minima parte della mobilità complessiva, soprattutto tra l'Oltradige e Bolzano.
- Osservando solo il traffico individuale motorizzato, il traffico da e verso i comuni limitrofi raggiunge una quota notevole del traffico complessivo in città.
- Nei flussi intercomunali prevalgono ovviamente gli spostamenti degli abitanti dei comuni limitrofi verso Bolzano e ritorno.
- Tuttavia una parte rilevante del traffico tra Bolzano e i comuni limitrofi è riconducibile ad abitanti di Bolzano: tra Bolzano e Appiano-Caldaro è il 31% degli spostamenti, tra Bolzano e Laives-Bronzolo il 32%.
- Quindi gli spostamenti nell'area di Bolzano non possono essere ricondotti esclusivamente ai movimenti pendolari periferia-centro – si può parlare invece di un'area urbana fortemente integrata.

Analisi della mobilità delle famiglie a Bolzano 2001/2002

apolis 2002 - foglio dati 12



Distribuzione dei flussi di traffico nella zona di Bolzano (schematica):
Periodo invernale, giorni feriali, tutti gli spostamenti



Spostamenti intercomunali per comune di residenza:
Periodo invernale, giorni feriali, tutti gli spostamenti

- La fotografia degli spostamenti degli abitanti costituisce un importante strumento di lavoro per urbanisti e progettisti che **va utilizzato nei processi di pianificazione.**
- **La riduzione del traffico è soprattutto un compito urbanistico.** La creazione di spazi urbani polifunzionali riduce le distanze da percorrere e con questo anche la percentuale di spostamenti effettuati con veicoli a motore. A Bolzano questa caratteristica per ora si riscontra solo nel centro e nella zona di Gries.
- **Il cliente più importante della politica del traffico a Bolzano non è l'automobilista!** Se si attribuisce la stessa importanza a tutti gli spostamenti, allora quelli non motorizzati e quelli effettuati con i mezzi pubblici (la mobilità "dolce") raggiungono insieme una percentuale maggiore del traffico individuale motorizzato.
- **Attenzione ai motorini!** Le moto e i motorini assumono a Bolzano un ruolo non trascurabile. Anche se molto fa presumere che questo mezzo di trasporto va a sostituire soprattutto spostamenti in automobile, rimane comunque, per le caratteristiche proprie, una forte concorrenza per la bicicletta.
- **Il traffico del tempo libero è la sfida del futuro.** Già oggi rappresenta la motivazione principale per gli spostamenti, e l'automobile ne detiene una percentuale molto elevata, come avviene con il traffico pendolare.
- **La situazione del traffico presenta un divario nord-sud.** Tra il centro, Gries, l'ospedale e la zona di via Roma si nota un uso della bicicletta e dei mezzi pubblici chiaramente sopra la media, mentre ad Oltrisarco e nella zona industriale è l'automobile ad essere utilizzata più intensamente rispetto alle altre zone della città.
- **A Bolzano urge una politica del traffico per tutto il circondario!** L'analisi degli spostamenti tra Bolzano e i comuni limitrofi mostra un'integrazione reciproca, con una quota di traffico individuale motorizzato molto più alta negli spostamenti intercomunali.