

Studio e di consulenza scientifica
nell'aggiornamento del
Piano Generale del Traffico Urbano

Il Sistema di Trasporto della città di Salerno

Caratteristiche socio-
economiche e domanda di
mobilità sistemica

Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto
Dipartimento di ingegneria Civile
Università di Salerno



Coordinatore scientifico
Stefano de Luca

Gruppo di lavoro:



Laboratorio Analisi di Sistemi di Trasporti

Dipartimento di Ingegneria Civile

Università degli Studi di Salerno

- Prof. Ing. Stefano de Luca
- Ing. Roberta Di Pace

Versione 2.0 / 29 aprile 2019

Indice

1	La città di Salerno	3
1.1	Introduzione	3
1.2	Caratterizzazione socio-economica	4
1.3	Analisi del Parco veicolare	9
2	Caratterizzazione territoriale e trasportistica	18
2.1	Analisi per zona di traffico e per l'intero comune	19
2.2	Analisi aggregata.....	38
2.3	Analisi spaziale a livello provinciale	83
2.4	Analisi spaziale a livello comunale	119
3	Conclusioni.....	131
3.1	Confronto tra gli ultimi due censimenti (2001 e 2011)	133

1 La città di Salerno

1.1 Introduzione

Capoluogo dell'omonima provincia campana, ha più di centotrentamila abitanti. Sorge sull'omonimo golfo del mar Tirreno, ai piedi della collina Bonadies, con la costiera amalfitana a nord e la costa cilentana a sud (piana del sele). Salerno è gemellata con Tohno (Giappone), dal 1984.

Dal punto di vista orografico il territorio comunale è molto variegato, infatti si va dal livello del mare fino ad arrivare ai 953 metri del monte Stella. L'abitato si sviluppa lungo la costa e si estende verso l'interno fino alle colline retrostanti.

La città è attraversata dal fiume Irno, che fino alla metà del secolo scorso ne segnava il confine orientale e da cui, probabilmente, deriva il suo nome. Altro corso d'acqua che scorre nel territorio comunale è il fiume Picentino, che ad oriente di Salerno separa la città stessa dalla confinante Pontecagnano Faiano. Nella città è presente anche un piccolo lago, il Lago di Brignano.

Il clima è tipicamente mediterraneo, con inverni miti e umidi ed estati moderatamente calde. La città è collegata all'autostrada A3 (facente parte della Strada Europea E45) ed è l'estremità settentrionale della sua tratta più lunga, la Salerno-Reggio Calabria; inoltre, tramite il raccordo autostradale RA02 Salerno-Avellino, si possono raggiungere le autostrade A30 e A16. È attraversata dalla SS 18 Tirrena Inferiore e parte del percorso costituisce la tangenziale cittadina.

Presenta quattro stazioni ferroviarie, di cui tre a servizio del trasporto regionale. La stazione di Salerno è luogo di transito e di partenza per treni a lunga percorrenza, sia lungo la linea tirrenica che lungo la linea Battipaglia-Potenza-Metaponto. Inoltre, vi è il porto che è uno dei più attivi del Mediterraneo. Presenta un aeroporto (Aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi), ed è situato nel territorio dei comuni di Bellizzi e Pontecagnano Faiano, e dista circa 12 km dalla città.

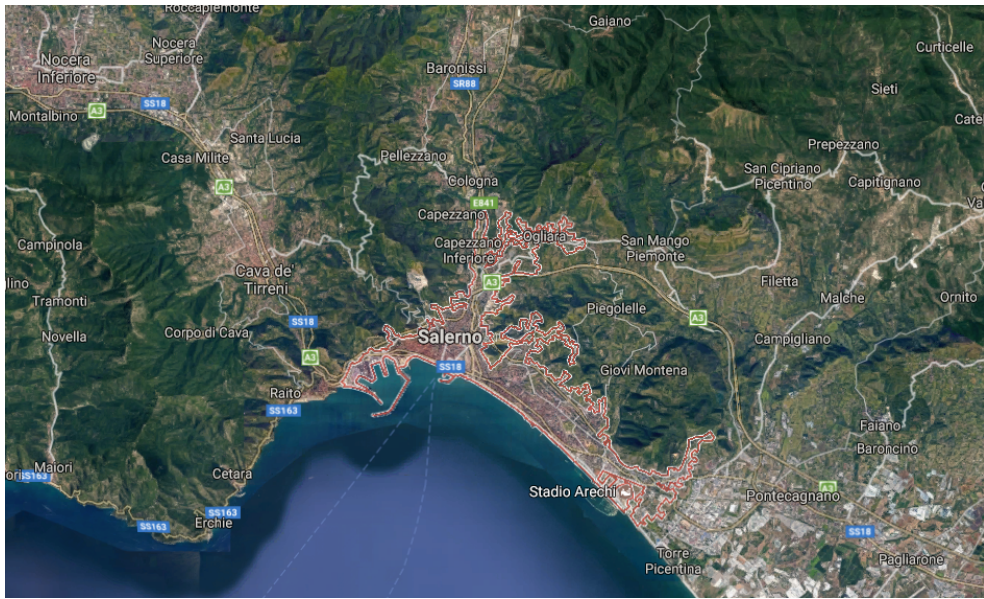
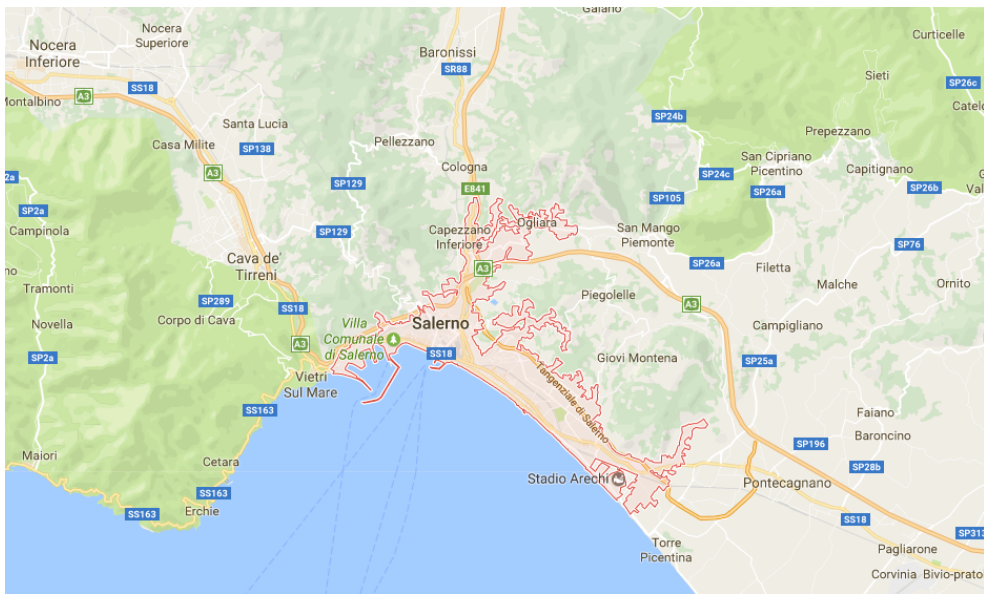


Fig. 2. 1. 1 – Immagine satellitare di Salerno



1.2 Caratterizzazione socio-economica

L'economia della città si basa fundamentalmente su commercio e [terziario](#). Il settore industriale è presente con aziende di medie e piccole dimensioni nei settori alimentare, della meccanica, della chimica e grafico-cartario.

⇒ E' il secondo comune più grande per numero di abitanti (135.603) nella Regione Campania.

Il primo è [Napoli](#).

- ⇒ E' il terzo comune con reddito medio pro capite più alto (€ 12.670) nella Regione Campania. Lo precedono [Capri](#) e [Caserta](#).
- ⇒ E' il comune con reddito medio pro capite più alto (€ 12.670) nella Provincia di Salerno.
- ⇒ E' il terzo comune (>5.000) con l'età media più alta (45,5) nella Provincia di Salerno. Lo precedono [Buccino](#) e [Teggiano](#).
- ⇒ E' il secondo comune (>5.000) con il maggior numero di divorziati, in percentuale (2,1%) nella Provincia di Salerno. Il primo è [Centola](#).

Il trasporto pubblico urbano, fino al 2016, è stato costituito dalla rete di autobus esercita dalla società [CSTP](#) (Consorzio Salernitano Trasporti Pubblici), che serviva Salerno e gran parte dei paesi circostanti la sua area urbana. Dal 2017, questi servizi vengono esercitata da BUSITALIA CAMPANIA. In aggiunta a questi mezzi vi sono gli autobus della [SITA](#) che svolgono regolare servizio di trasporto, locale e a lunga percorrenza, nella provincia di Salerno e in tutta la Campania. Sia SITA che BUSITALIA fanno parte del consorzio [UnicoCampania](#), formato da 13 aziende di trasporto pubblico su strada e su ferro, che, tramite delle tariffe unificate, serve tutta la regione.

Il porto movimentata circa 11 milioni di tonnellate di merci e circa 500.000 passeggeri all'anno.

❖ Popolazione residente	135.261 (M 63.091, F 72.171) (01/01/2016 - Istat)
❖ Densità	2.259,89 ab./km ² (01/01/2016 - Istat)
❖ Numero famiglie	55.041 (2014)
❖ Età media	45,5 (2015)
❖ Reddito medio	12.670 (2011)
❖ Tasso natalità	6,9 (2014)
❖ Superficie	59,85 km ² (01/01/2016 - Istat)
❖ Codice Catastale	H703

Territorio Salerno		Sesso totale														
Tempo e frequenza demografico		2013	2014	2015	Ott-2015	Nov-2015	Dic-2015	Gen-2016	Feb-2016	Mar-2016	Apr-2016	Mag-2016	Giu-2016	Lug-2016	Ago-2016	Set-2016
popolazione inizio periodo		131925	133885	135603	135410	135407	135272	135261	135181	135188	135180	135174	135082	135066	135032	134944
nati vivi		941	929	979	82	64	78	69	72	69	50	65	59	72	77	87
morti		1581	1492	1738	137	178	136	151	122	157	126	110	101	118	95	95
saldo naturale		-640	-563	-759	-55	-114	-58	-82	-50	-88	-76	-45	-42	-46	-18	-8
iscritti da altri comuni		2254	2167	2379	263	148	203	211	256	222	184	150	195	177	75	229
cancellati per altri comuni		2631	2521	2242	222	183	175	241	215	174	143	181	195	190	159	207
saldo migratorio interno		-377	-354	137	31	-35	28	-30	41	48	41	-31	0	-13	-84	22
iscritti dall'estero		447	330	318	21	21	19	34	26	30	20	23	28	21	21	29
cancellati per l'estero		162	184	166	11	12	16	12	22	12	7	18	20	11	14	17
saldo migratorio estero		285	146	152	10	9	3	22	4	18	13	5	8	10	7	12
saldo migratorio		-92	-208	289	41	-26	31	-8	45	66	54	-26	8	-3	-77	34
iscritti per altri motivi		3606	2491	138	11	7	16	10	12	14	16	10	19	15	7	8
cancellati per altri motivi		914	2	10	0	2	0	0	0	0	0	31	1	0	0	0
saldo per altri motivi		2692	2489	128	11	5	16	10	12	14	16	-21	18	15	7	8
saldo migratorio e per altri motivi		2600	2281	417	52	-21	47	2	57	80	70	-47	26	12	-70	42
totali iscritti		6307	4988	2835	367	240	316	324	366	335	270	248	301	285	180	353
totali cancellati		3707	2707	2418	370	375	327	404	359	343	276	340	317	319	268	319
unità in più/meno dovute a variazioni territoriali		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
saldo totale (incremento o decremento)		1960	1718	-342	-3	-135	-11	-80	7	-8	-6	-92	-16	-34	-88	34
popolazione fine periodo		133885	135603	135261	135407	135272	135261	135181	135168	135180	135174	135082	135066	135032	134944	134978
numero di famiglie		54799	55041	55031	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
popolazione residente in famiglia		133803	135202	134880	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
numero medio di componenti per famiglia		2,44	2,46	2,45	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
numero di convivenze		2	2	175	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
popolazione residente in convivenza		82	401	381	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

Andando ad analizzare la evoluzione della popolazione residente, è possibile evidenziare un andamento della popolazione crescente fino ad un picco nel 2015 (135603) e successivamente decrescente fino al 2016 (134944).

Infatti, i nati vivi, nel 2013, erano 941 e successivamente vi è stata una progressiva diminuzione fino ad arrivare, nel 2016, ad un numero di 87 (circa 10 volte in meno).

In compenso, la mortalità (effetto complementare), assume anch'esso un andamento decrescente, da 1581 nel 2013 a 95 nel 2016.

Da questi due dati notiamo una differenza nel tempo, fra nati e morti, sempre negativa. Si parte da -640 nel 2013 a -8 nel 2016. Questa differenza è definita saldo naturale e il valore diminuisce di 80 volte.

Gli iscritti da altri comuni e i residenti che si cancellano per altri comuni hanno un andamento pressoché decrescente. Il saldo migratorio interno ha un andamento altalenante tra valori negativi e positivi. Nel 2016 notiamo un valore positivo. Questo significa che Salerno ha creato condizioni socio economiche migliori.

Gli iscritti dall'estero e i cancellati per l'estero hanno un andamento decrescente e saldo migratorio esterno con andamento altalenante "come quello interno". Il saldo migratorio totale è descritto dal grafico.

Estendendo l'analisi su di un periodo più ampio, è interessante notare un andamento crescente fino al 1981 e successivamente un andamento decrescente fino al 2014

Tab. 2. 3. 1 – Andamento della popolazione

POPOLAZIONE SALERNO 1861-2014			
ANNO	RESIDENTI	VARIAZIONE	NOTE
1861	26.681		Minimo
1871	27.579	3,40%	
1881	30.929	12,10%	
1901	42.466	37,30%	
1911	46.235	8,90%	
1921	53.785	16,30%	
1931	61.141	13,70%	
1936	67.186	9,90%	
1951	90.970	35,40%	
1961	117.363	29,00%	
1971	155.496	32,50%	
1981	157.385	1,20%	Massimo
1991	148.932	-5,40%	
2001	138.188	-7,20%	
2014	135.603	-1,90%	

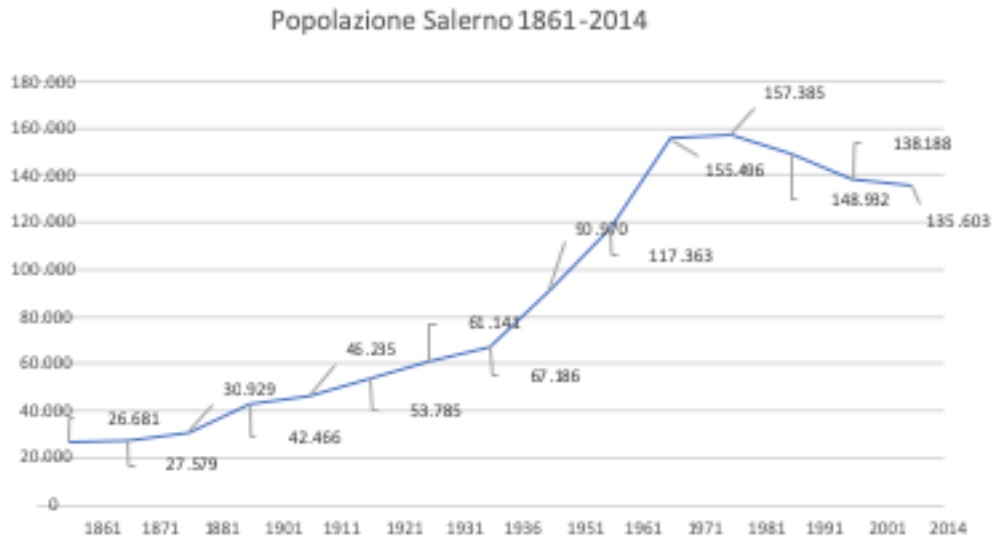


Fig. 2. 3. 1 – Popolazione Salerno 1861-2014

Analizzando la ripartizione rispetto allo stato civile, si osserva come il numero dei celibi è leggermente inferiore al numero dei coniugati.

Tab. 2. 3. 2 – Popolazione totale

Totale (2016)		
Stato Civile	Quanti	Percentuale
Celibi/Nubili	56.660	41,90%
Coniugati/e	63.909	47,20%
Divorziati/e	3.007	2,20%
Vedovi/e	11.685	8,60%
Totale	135.261	100%

1.3 Analisi del Parco veicolare

Tab. 2. 3. 1. 1 – Parco veicolare

Anno	PARCO VEICOLARE SALERNO										Auto per mille abitanti
	Auto	Motocicli	Autobus	Trasporti Mercè	Veicoli Speciali	Trattori e Altri	Totale	Trattori	Altri Veicoli		
2004	77.819	14.555	575	6.991	1.743	669	102.352	669	0	573	
2005	79.035	16.249	586	7.258	1.824	705	105.657	705	0	586	
2006	79.770	17.677	605	7.506	1.924	708	108.190	708	0	601	
2007	79.367	18.788	563	7.466	1.950	714	108.848	714	0	565	
2008	79.498	19.641	524	7.526	1.986	718	109.893	718	0	566	
2009	79.022	20.777	512	7.470	1.516	711	110.008	711	0	566	
2010	79.053	21.303	507	7.534	1.583	728	110.708	728	0	569	
2011	78.606	21.502	359	7.756	1.604	709	110.536	709	0	592	
2012	78.234	21.211	362	7.780	1.613	672	109.872	672	0	593	
2013	76.648	20.854	361	7.581	1.617	668	107.729	668	0	572	
2014	75.923	20.683	367	7.517	1.667	649	106.806	649	0	560	
2015	75.579	20.449	358	7.821	1.748	721	106.676	721	0	559	
Anno	DETTAGLIO VEICOLI COMMERCIALI E ALTRI										
	Autocarri Trasporto Mercè	Motocarri Quadricicli Trasporto Mercè	Rimorchi Semirimorchi Trasporto Mercè	Autoveicoli Speciali	Motoveicoli Quadricicli Speciali	Rimorchi Semirimorchi Speciali	Trattori Stradali Motrici	Altri Veicoli			
2004	5.325	595	1.071	903	14	826	669	0			
2005	5.561	562	1.135	988	15	821	705	0			
2006	5.811	548	1.147	1.068	24	832	708	0			
2007	5.778	545	1.143	1.096	34	820	714	0			
2008	5.806	529	1.191	1.119	43	824	718	0			
2009	5.888	523	1.059	1.204	46	266	711	0			
2010	5.986	518	1.030	1.254	45	284	728	0			
2011	6.121	511	1.124	1.255	46	303	709	0			
2012	6.146	484	1.150	1.265	56	292	672	0			
2013	5.927	474	1.180	1.274	65	278	668	0			
2014	5.860	459	1.198	1.311	67	289	649	0			
2015	5.898	446	1.477	1.408	67	273	721	0			

Da questi dati si ricavano le curve dell'andamento dei vari veicoli nel periodo di riferimento. Il numero delle auto presenta un andamento crescente dal 2004 (77.819) al 2006 (79.770), oscillante fino al 2010 (79.053) e successivamente decrescente fino al 2015 (75.579).

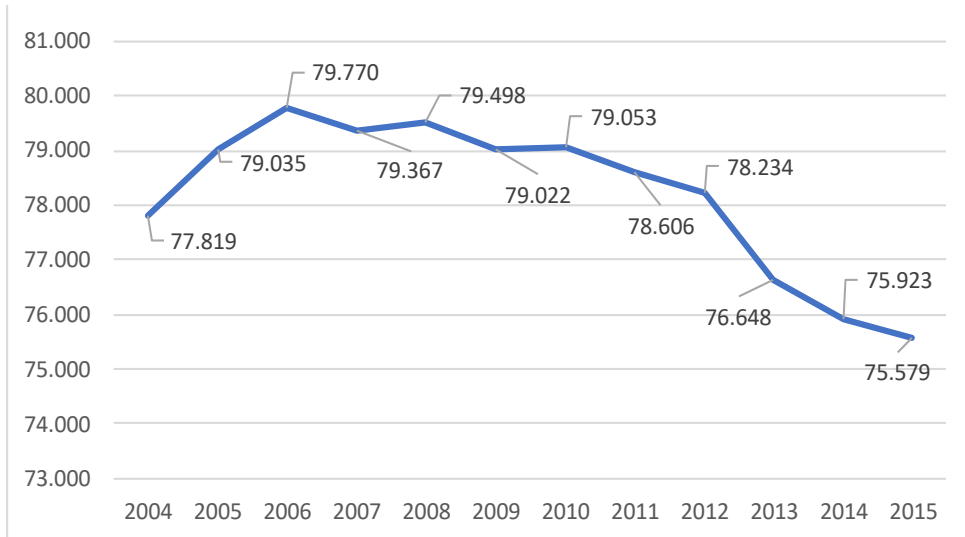


Fig. 2. 3. 1. 1 - Andamento delle auto 2004-2015

Il numero delle motociclette è crescente dal 2004 (14.555) al 2011 (21.502) e successivamente decrescente fino al 2015 (20.449).

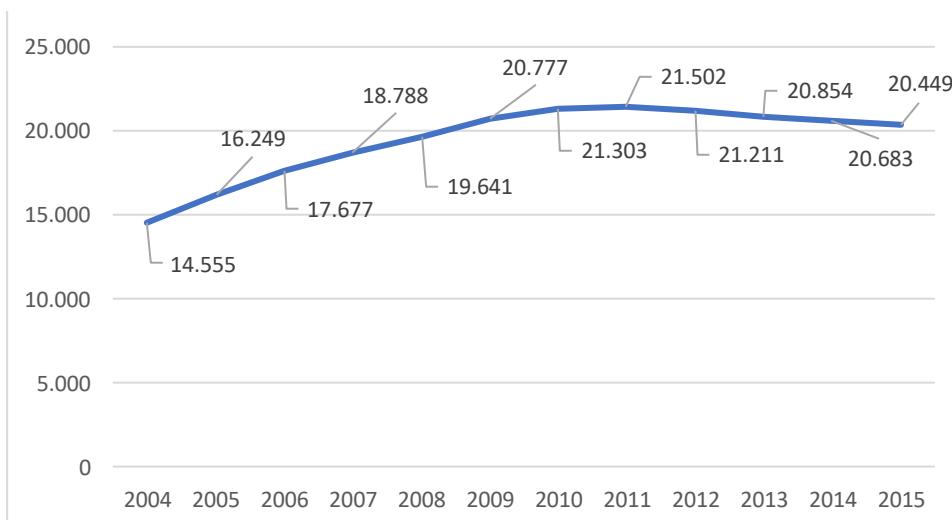


Fig. 2. 3. 1. 2 - Andamento dei motocicli 2004-2015

Il numero degli autobus è pressoché decrescente partendo dal 2004 (575) al 2015 (358) con oscillazioni nella parte centrale del grafico.

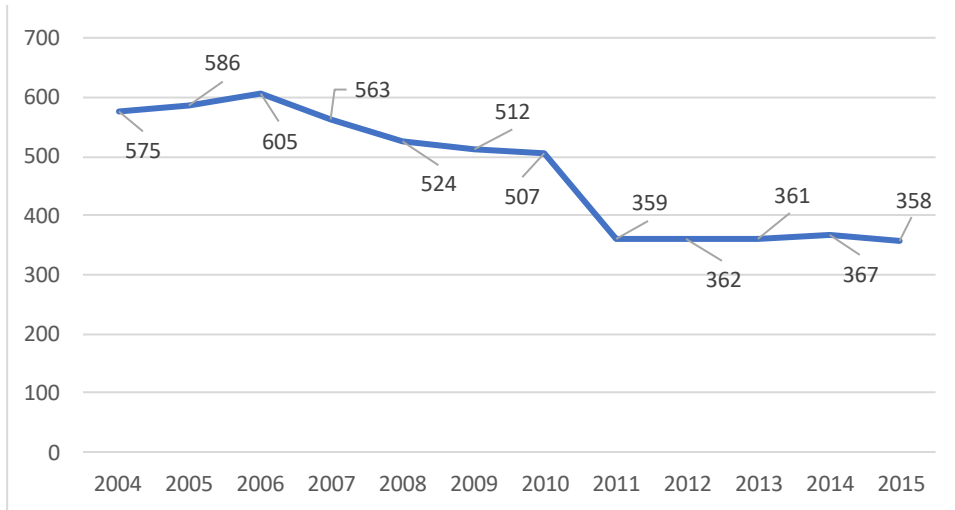


Fig. 2. 3. 1. 3 - Andamento degli Autobus 2004-2015

Il numero dei veicoli adibiti al trasporto merci è praticamente crescente, partendo dal 2004 (6.991) al 2015 (7.821) con andamento oscillante nella parte centrale del grafico.

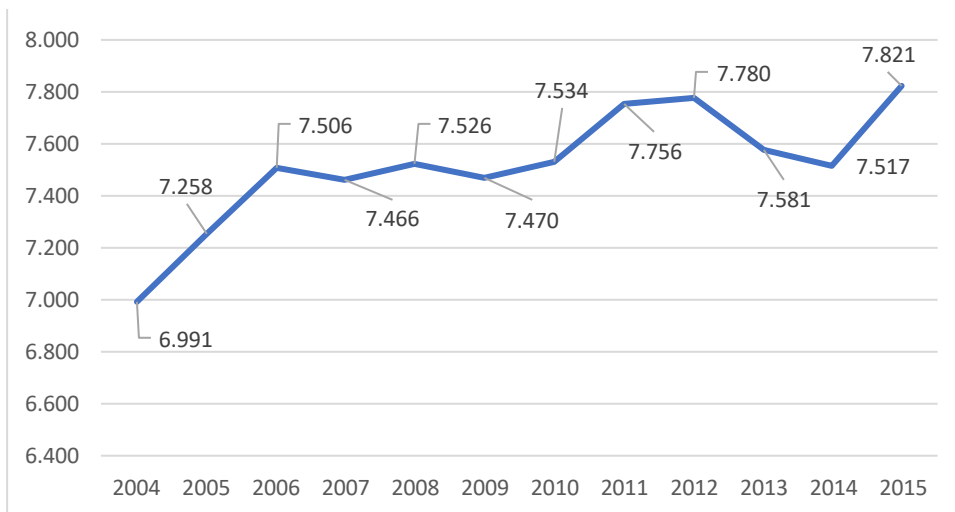


Fig. 2. 3. 1. 4 - Andamento trasporto merci 2004-2015

Il numero dei veicoli speciali ha un andamento crescente dal 2004 (1.743) al 2008 (1.986), decrescente bruscamente nel 2009 (1.516) e successivamente crescente fino al 2015 (1.748).

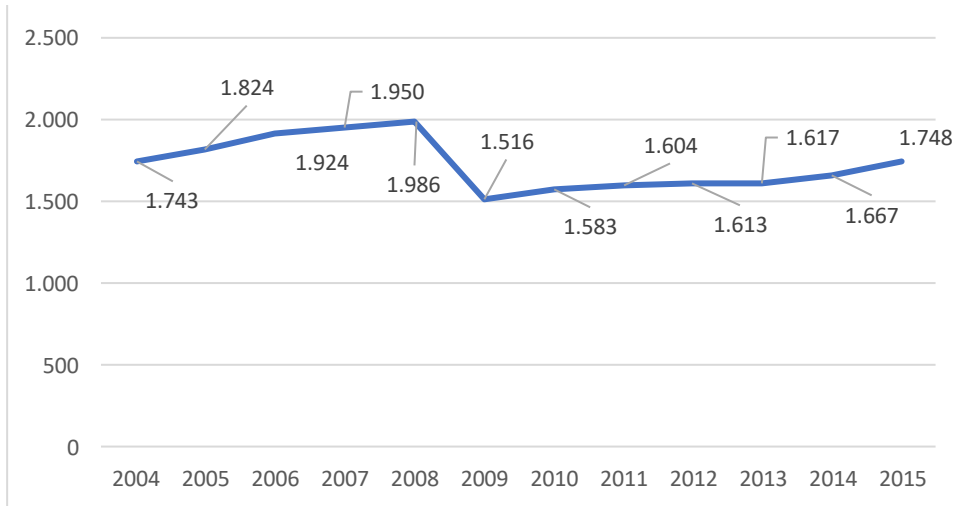


Fig. 2. 3. 1. 5 - Andamento

veicoli speciali

Il numero di trattori presenti ha un andamento oscillante, partendo dal 2004 (669) al 2015 (721).

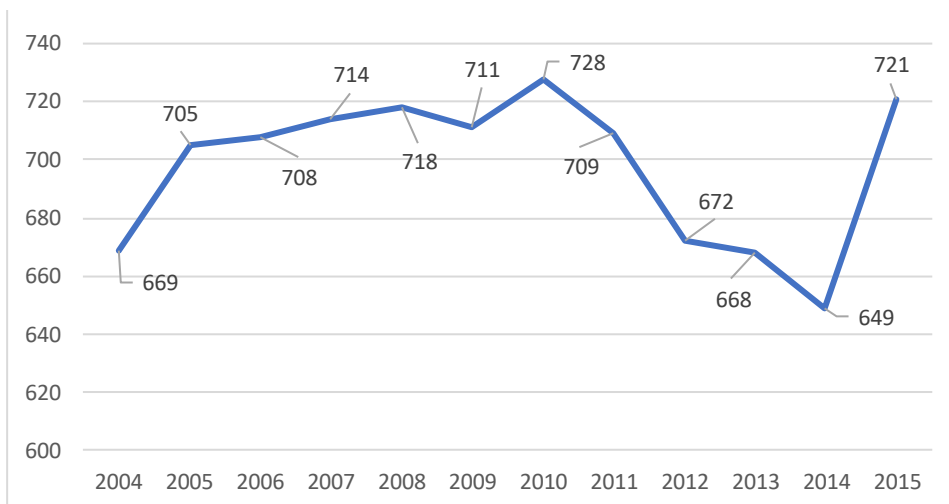


Fig. 2. 3. 1. 6 - Andamento trattori e Altri 2004-2015

Il numero totale del parco veicolare di Salerno ha un andamento crescente dal 2004 (102.352) al 2015 (110.708) e successivamente decrescente fino al 2015 (106.676).

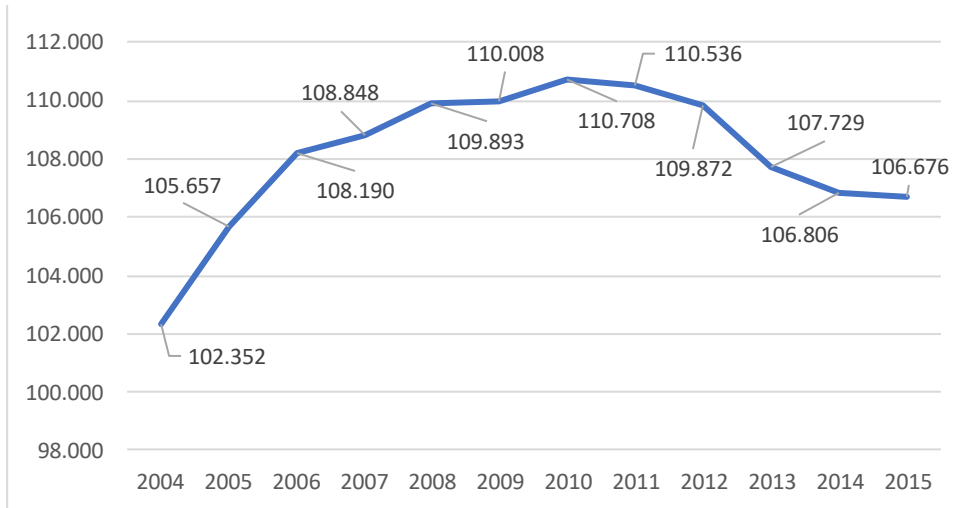


Fig. 2. 3. 1. 7 - Andamento totale del parco veicolare di Salerno 2004-2015

Il numero di auto per mille abitanti ha un andamento oscillante, con minimi e massimi che variano dal 2004 (573) al 2015 (559).

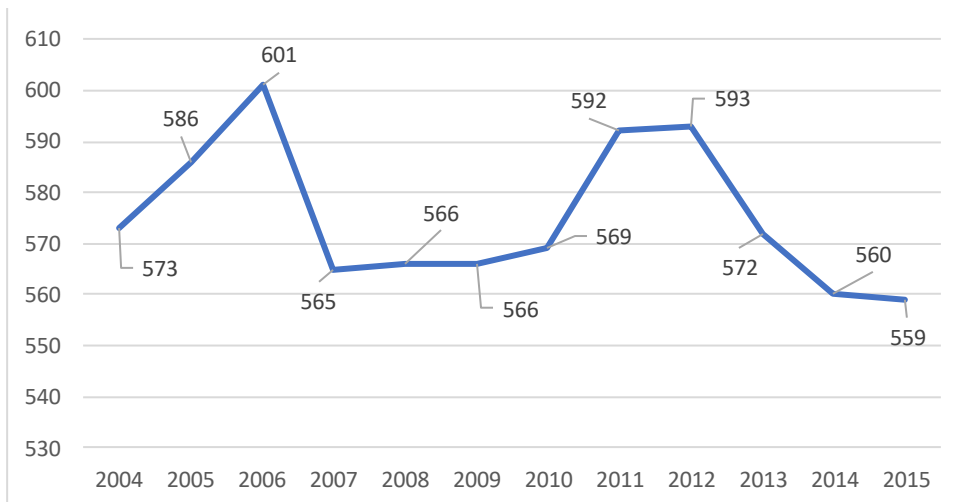


Fig. 2. 3. 1. 8 – Auto per mille abitanti 2004-2015

DETTAGLIO VEICOLI COMMERCIALI E ALTRI

Il numero di autocarri trasporto merci ha un andamento pressoché crescente dal 2004 (5.325) al 2012 (6.146) e decrescente fino al 2015 (5.898).

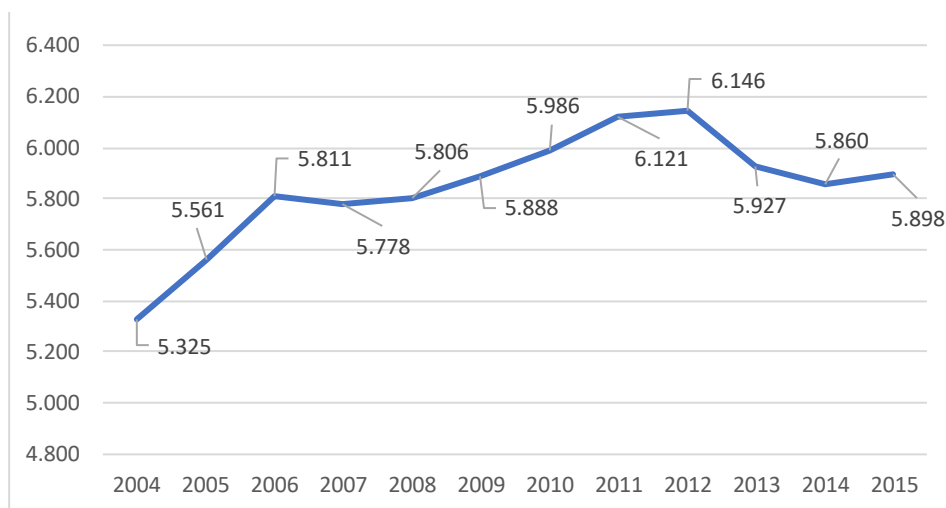


Fig. 2. 3. 1. 9 - Andamento autocarri trasporto merci 2004-2015

Il numero di motocarri quadricicli per il trasporto merci ha un andamento decrescente dal 2004 (595) al 2015 (446).

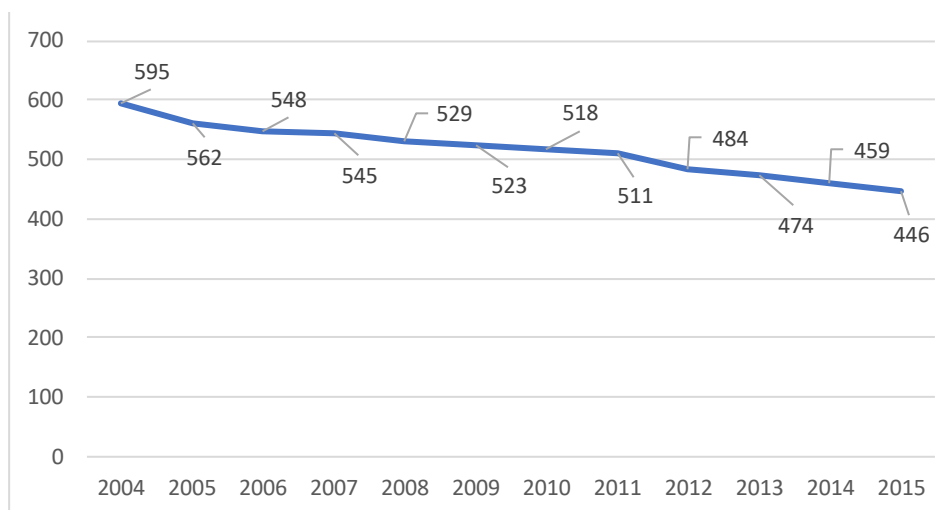


Fig. 2. 3. 1. 10 - Andamento quadricicli trasporto merci 2004-2015

Il numero di rimorchi semirimorchi per il trasporto merci presenta un andamento pressoché crescente dal 2004 (1.071) al 2015 (1.477) oltre che un calo tra il 2008 e il 2010.

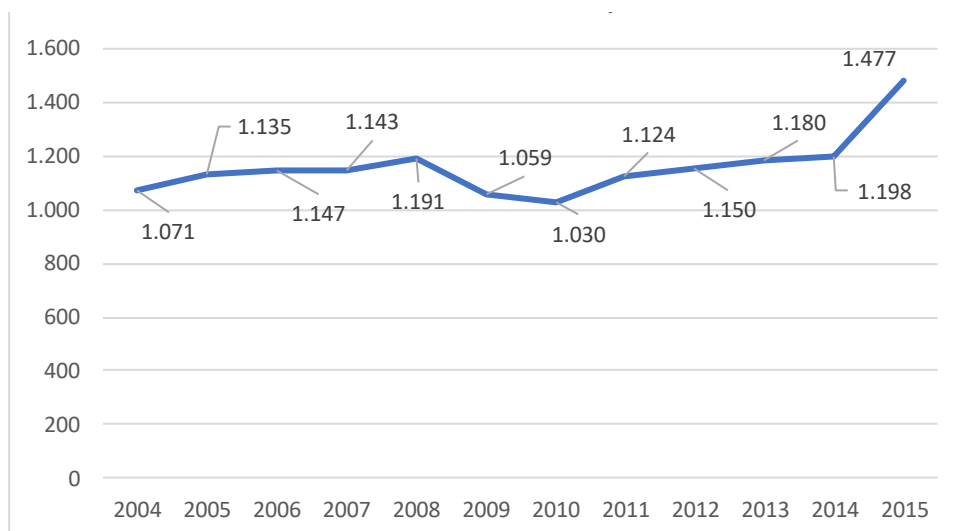


Fig. 2. 3. 1. 11 - Andamento rimorchi, semirimorchi trasporto merci 2004-2015

Il numero di autoveicoli speciali presenta un andamento crescente dal 2004 (903) al 2015 (1.408).

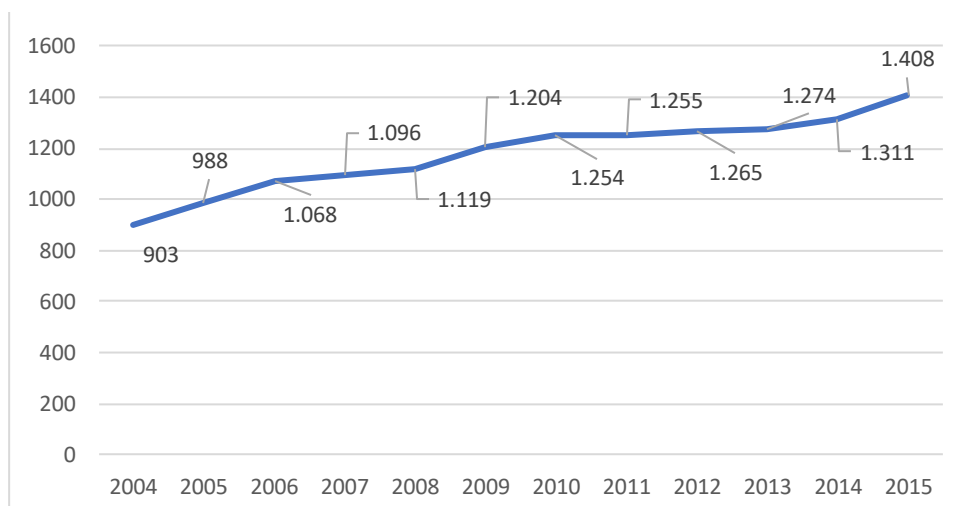


Fig. 2. 3. 1. 12 - Andamento

veicoli speciali 2004-2015

Il numero di motoveicoli quadricicli speciali ha un andamento crescente dal 2004 (14) al 2015 (67).

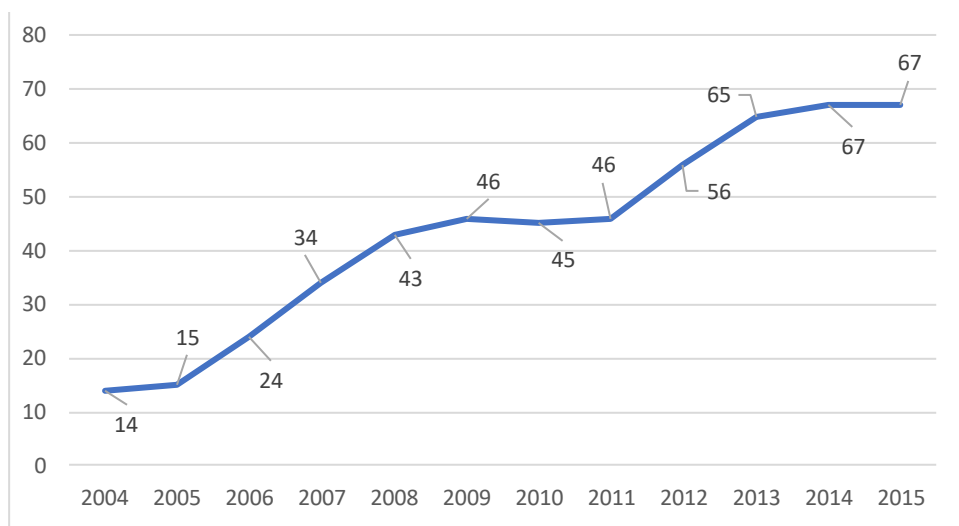


Fig. 2. 3. 1. 13 - Andamento motoveicoli quadricicli speciali 2004-2015

Il numero di rimorchi semirimorchi speciali ha un andamento pressoché costante in due tratti, dal 2004 (826) al 2008 (824) e dal 2009 (266) al 2015 (273), con un brusco decremento tra il 2008 e il 2009.

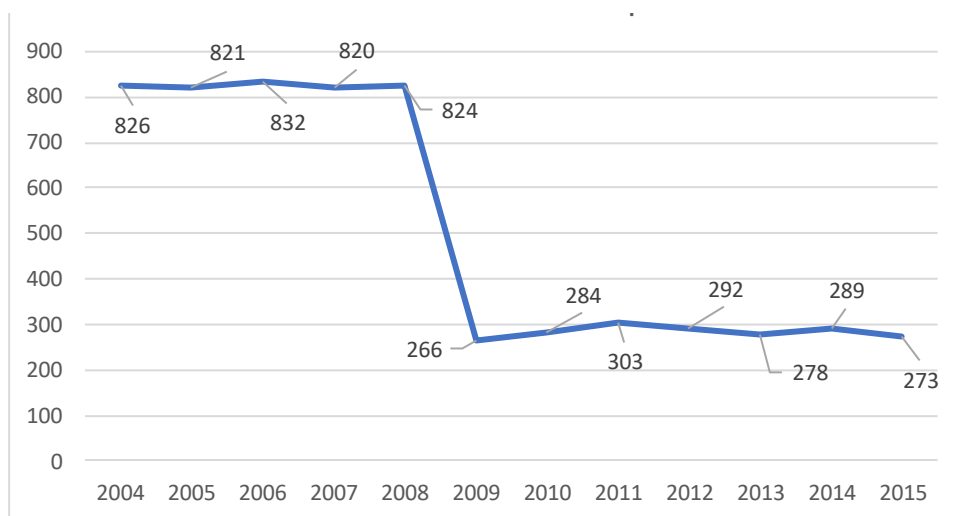


Fig. 2. 3. 1. 14 - Andamento rimorchi semirimorchi speciali 2004-2015

Il numero di trattori stradali motrici ha un andamento oscillante dal 2004 (669) al 2015 (721).

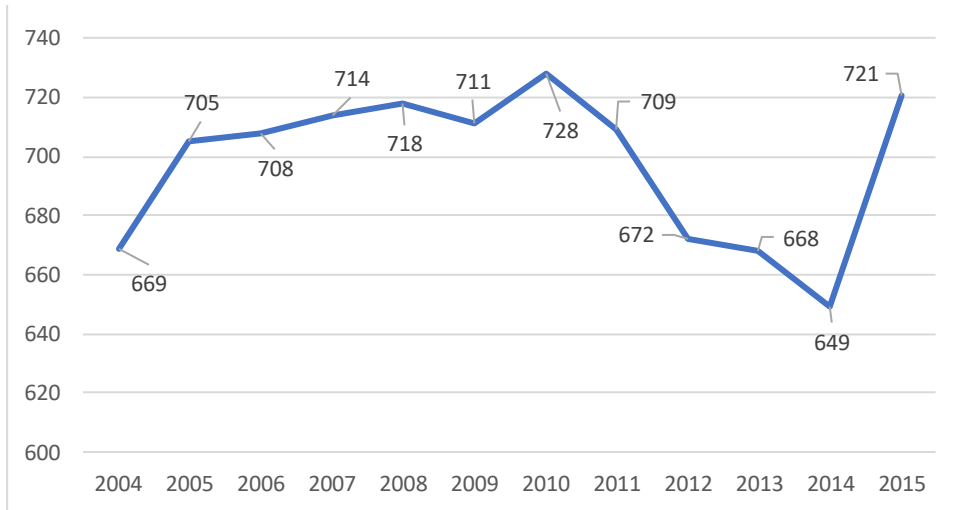


Fig. 2. 3. 1. 15 - Andamento trattori stradali motrici 2004-2015

2 Caratterizzazione territoriale e trasportistica

Di seguito vengono riportate delle tabelle e delle mappe tematiche di Salerno distinti per ogni particella, riferiti all'ultimo censimento, nel 2011. Queste mappe, danno indicazioni a seconda dell'intensità del colore e illustrano, per ogni zona di traffico, l'analisi numerica in tabella; ossia, danno informazioni sulla popolazione, gli addetti, le unità locali, la popolazione residente per superficie, gli addetti per superficie, le unità locali per superficie, gli addetti per popolazione, gli addetti per unità locali, gli spostamenti sistematici interni-interni per addetti, gli spostamenti sistematici interni-interni per popolazione e gli spostamenti sistematici interni-esterni per popolazione. Gli spostamenti vengono valutati per tutti i motivi, per motivo casa-lavoro e per motivo casa-studio.

L'ISTAT fornisce gli spostamenti interni-interni e interni-esterni per ogni zona di traffico. Dall'analisi della mobilità, che verrà illustrata successivamente, si ricavano le percentuali dell'incidenza degli spostamenti per motivo lavoro e per motivo studio rispetto agli spostamenti per tutti i motivi. Queste, vengono applicate alle singole particelle per avere un quadro completo anche per il motivo lavoro e studio.

L'analisi della mobilità è stata condotta a partire dalle informazioni deducibili dagli ultimi due censimenti della popolazione eseguiti dall'ISTAT nel 2001 e nel 2011 e viene fatta in modo aggregato (I-I; I-E; E-I) e in modo spaziale (a seconda del livello territoriale, ossia, per capoluoghi di provincia e per comuni).

Inoltre, la mobilità, viene rappresentata sia in tabella come numeri "esatti" (rispetto al campione analizzato), mediante grafici a torta e, nell'analisi spaziale, mediante grafici a radar rappresentativi della percentuale degli spostamenti.

Quindi, le informazioni, sono di due tipi:

- Stima dei flussi di domanda sistematica emessi e attratti dal comune di Salerno;
- Analisi delle ripartizioni percentuali spaziali, motivazionale, modali e temporali dei flussi di domanda.

Nelle varie analisi, per non appesantire il linguaggio delle tabelle e dei grafici, verrà adottata la seguente simbologia:

- origine;
- D destinazione;
- I-I Spostamenti all'interno di Salerno;
- I-E Spostamenti da Salerno;
- E-I Spostamenti verso Salerno;
- emessi= I-I + I-E;

- attratti= I-I + E-I;
- Totemessi Spostamenti complessivi emessi da Salerno;
- Totattratti Spostamenti complessivi attratti verso Salerno;
- S Tipo di spostamento (I-I, I-E, E-I);
- # Numero esatto dello spostamento rispetto al campione esaminato;
- % Percentuale dello spostamento rispetto al totale del campione esaminato;
- TOTda/verso= I-I + I-E + E-I.

2.1 Analisi per zona di traffico e per l'intero comune

Legenda della tabella e valori di riferimento

Legenda		Valori medi (media delle particelle)	Valori totali
Parametri	A Zona	-	-
	B Superficie [Km ²]	-	60
	C Spostamenti sistematici I-I per tutti i motivi	-	45120
	D Spostamenti sistematici I-I per motivo lavoro	-	26621
	E Spostamenti sistematici I-I per motivo studio	-	18499
	F Spostamenti sistematici I-E per tutti i motivi	-	12691
	G Spostamenti sistematici I-E motivo lavoro	-	9138
	H Spostamenti sistematici I-E per motivo studio	-	3553
	I Popolazione residente	2706	132608
	J Addetti	1014	49679
	K Unità locali	297	14533
Densità	L Popolazione residente/superficie	2227	-
	M Addetti/superficie	834	-
	N Unità locali/superficie	244	-
Intensità e tipo uso del territorio	O Addetti/popolazione	0,37	-
	P Addetti/unità locali	3,42	-
Densità degli spostamenti sistematici per motivo lavoro	Q Spostamenti sistematici I-I per tutti i motivi/addetti	0,91	-
	R Spostamenti sistematici I-I per motivo lavoro/addetti	0,54	-
	S Spostamenti sistematici I-I per motivo studio/addetti	0,37	-
	T Spostamenti sistematici I-I per tutti i motivi/popolazione	0,34	-
	U Spostamenti sistematici I-I per motivo lavoro/popolazione	0,20	-
	V Spostamenti sistematici I-I per motivo studio/popolazione	0,14	-
	W Spostamenti sistematici I-E per tutti i motivi/popolazione	0,10	-

	X Spostamenti sistematici I-E per motivo lavoro/popolazione	0,07	-
	Y Spostamenti sistematici I-E per motivo studio/popolazione	0,03	-

Tab 3. 2. 1. 1 - Indicatori aggregati a livello delle zone di traffico

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Z
1	0,68	310	183	127	60	43	17	843	1121	179	1243	1653	264	1,33	6,26	0,28	0,16	0,11	0,37	0,22	0,15	0,07	0,05	0,02
2	0,17	758	447	311	192	138	54	2033	237	106	11807	1376	616	0,12	2,24	3,20	1,89	1,31	0,37	0,22	0,15	0,09	0,07	0,03
3	0,14	257	152	105	69	50	19	722	698	236	5131	4961	1677	0,97	2,96	0,37	0,22	0,15	0,36	0,21	0,15	0,10	0,07	0,03
4	0,11	1020	602	418	194	140	54	2569	652	130	23438	5949	1186	0,25	5,02	1,56	0,92	0,64	0,40	0,23	0,16	0,08	0,05	0,02
5	0,05	460	271	189	128	92	36	1345	166	63	24625	3039	1153	0,12	2,63	2,77	1,63	1,14	0,34	0,20	0,14	0,10	0,07	0,03
6	0,09	338	199	139	123	89	34	978	276	57	11464	3235	668	0,28	4,84	1,22	0,72	0,50	0,35	0,20	0,14	0,13	0,09	0,04
7	0,09	492	290	202	172	124	48	1510	1878	125	16875	20988	1397	1,24	15,02	0,26	0,15	0,11	0,33	0,19	0,13	0,11	0,08	0,03
8	0,13	865	510	355	285	205	80	2515	921	359	19645	7194	2804	0,37	2,57	0,94	0,55	0,39	0,34	0,20	0,14	0,11	0,08	0,03
9	0,15	941	555	386	261	188	73	2697	822	422	18097	5516	2832	0,30	1,95	1,14	0,68	0,47	0,35	0,21	0,14	0,10	0,07	0,03
10	0,15	368	217	151	89	64	25	974	1207	277	6416	7951	1825	1,24	4,36	0,30	0,18	0,13	0,38	0,22	0,15	0,09	0,07	0,03
11	0,08	328	194	134	115	83	32	978	1287	440	12176	16023	5478	1,32	2,92	0,25	0,15	0,10	0,34	0,20	0,14	0,12	0,08	0,03
12	0,15	1185	699	486	415	299	116	3766	1332	522	25427	8993	3524	0,35	2,55	0,89	0,52	0,36	0,31	0,19	0,13	0,11	0,08	0,03
13	0,21	15	9	6	2	1	1	68	122	43	327	587	207	1,79	2,84	0,12	0,07	0,05	0,22	0,13	0,09	0,03	0,02	0,01
14	0,22	1695	1000	695	531	382	149	5405	1374	623	24317	6182	2803	0,25	2,21	1,23	0,73	0,51	0,31	0,19	0,13	0,10	0,07	0,03
15	0,11	990	584	406	330	238	92	2971	903	266	28127	8549	2518	0,30	3,39	1,10	0,65	0,45	0,33	0,20	0,14	0,11	0,08	0,03
16	0,27	1126	664	462	340	245	95	3308	364	241	12439	1369	906	0,11	1,51	3,09	1,83	1,27	0,34	0,20	0,14	0,10	0,07	0,03
17	0,40	1683	993	690	439	316	123	5101	1591	482	12898	4023	1219	0,31	3,30	1,06	0,62	0,43	0,33	0,19	0,14	0,09	0,06	0,02
18	0,21	1551	915	636	557	401	156	5000	1477	682	24115	7123	3289	0,30	2,17	1,05	0,62	0,43	0,31	0,18	0,13	0,11	0,08	0,03
19	0,14	349	206	143	98	71	27	1044	483	119	7481	3461	853	0,46	4,06	0,72	0,43	0,30	0,33	0,20	0,14	0,09	0,07	0,03
20	0,09	601	355	246	218	157	61	1891	2155	776	20575	23447	8443	1,14	2,78	0,28	0,16	0,11	0,32	0,19	0,13	0,12	0,08	0,03
21	0,25	886	523	363	291	210	81	2507	312	117	10220	1272	477	0,12	2,67	2,84	1,68	1,16	0,35	0,21	0,14	0,12	0,08	0,03
22	0,34	600	354	246	220	158	62	1527	92	66	4513	272	195	0,06	1,39	6,52	3,85	2,67	0,39	0,23	0,16	0,14	0,10	0,04
23	0,30	986	582	404	284	204	80	2988	327	132	9958	1090	440	0,11	2,48	3,02	1,78	1,24	0,33	0,19	0,14	0,10	0,07	0,03
24	0,05	345	204	141	107	77	30	1024	888	455	21349	18514	9486	0,87	1,95	0,39	0,23	0,16	0,34	0,20	0,14	0,10	0,08	0,03
25	0,11	376	222	154	105	76	29	1065	1755	565	9469	15604	5023	1,65	3,11	0,21	0,13	0,09	0,35	0,21	0,14	0,10	0,07	0,03
26	0,05	257	152	105	82	59	23	839	767	325	15705	14357	6083	0,91	2,36	0,34	0,20	0,14	0,31	0,18	0,13	0,10	0,07	0,03
27	0,21	1500	885	615	408	294	114	4373	1151	510	21274	5600	2481	0,26	2,26	1,30	0,77	0,53	0,34	0,20	0,14	0,09	0,07	0,03
28	0,28	1884	1112	772	514	370	144	5538	930	464	20021	3362	1677	0,17	2,00	2,03	1,20	0,83	0,34	0,20	0,14	0,09	0,07	0,03
29	0,38	342	202	140	108	78	30	940	307	111	2465	805	291	0,33	2,77	1,11	0,66	0,46	0,36	0,21	0,15	0,11	0,08	0,03
30	0,31	1139	672	467	315	227	88	3851	486	129	12264	1548	411	0,13	3,77	2,34	1,38	0,96	0,30	0,17	0,12	0,08	0,06	0,02
31	0,24	1509	890	619	390	281	109	4753	864	382	19906	3618	1600	0,18	2,26	1,75	1,03	0,72	0,32	0,19	0,13	0,08	0,06	0,02
32	0,20	2136	1260	876	614	442	172	6101	1739	721	31187	8889	3686	0,29	2,41	1,23	0,72	0,50	0,35	0,21	0,14	0,10	0,07	0,03
33	0,29	990	584	406	233	168	65	3390	260	96	11538	885	327	0,08	2,71	3,81	2,25	1,56	0,29	0,17	0,12	0,07	0,05	0,02
34	0,14	934	551	383	273	197	76	2576	687	215	18644	4972	1556	0,27	3,20	1,36	0,80	0,56	0,36	0,21	0,15	0,11	0,08	0,03
35	0,22	1095	646	449	336	242	94	3312	822	348	15022	3728	1578	0,25	2,36	1,33	0,79	0,55	0,33	0,20	0,14	0,10	0,07	0,03
36	0,24	817	482	335	232	167	65	2712	196	85	11127	804	349	0,07	2,31	4,17	2,46	1,71	0,30	0,18	0,12	0,09	0,06	0,02
37	0,37	725	428	297	171	123	48	2339	286	108	6326	774	292	0,12	2,65	2,53	1,50	1,04	0,31	0,18	0,13	0,07	0,05	0,02
38	0,11	1063	627	436	320	230	90	3029	580	269	27633	5291	2454	0,19	2,16	1,83	1,08	0,75	0,35	0,21	0,14	0,11	0,08	0,03
39	0,28	92	54	38	20	14	6	256	197	16	922	709	58	0,77	12,31	0,47	0,28	0,19	0,36	0,21	0,15	0,08	0,06	0,02
40	0,38	1095	646	449	334	240	94	2946	424	181	7709	1109	474	0,14	2,34	2,58	1,52	1,06	0,37	0,22	0,15	0,11	0,08	0,03
41	0,76	176	104	72	59	42	17	479	2208	503	633	2916	664	4,61	4,39	0,08	0,05	0,03	0,37	0,22	0,15	0,12	0,09	0,03
42	1,72	114	67	47	29	21	8	317	2422	430	185	1412	251	7,64	5,63	0,05	0,03	0,02	0,36	0,21	0,15	0,09	0,07	0,03
43	0,39	327	193	134	61	44	17	886	527	56	2301	1369	145	0,59	9,41	0,62	0,37	0,25	0,37	0,22	0,15	0,07	0,05	0,02
44	2,79	165	97	68	84	60	24	533	758	97	191	272	35	1,42	7,81	0,22	0,13	0,09	0,31	0,18	0,13	0,16	0,11	0,04
45	6,78	519	306	213	166	120	46	1475	8605	884	218	1269	130	5,83	9,73	0,06	0,04	0,02	0,35	0,21	0,14	0,11	0,08	0,03
46	0,89	1290	761	529	311	224	87	3614	752	185	4061	845	208	0,21	4,06	1,72	1,01	0,70	0,36	0,21	0,15	0,09	0,06	0,02
47	17,18	3850	2272	1579	827	595	232	10837	1046	333	631	61	19	0,10	3,14	3,68	2,17	1,51	0,36	0,21	0,15	0,08	0,05	0,02
48	5,80	1663	981	682	530	382	148	4724	490	232	815	84	40	0,10	2,11	3,39	2,00	1,39	0,35	0,21	0,14	0,11	0,08	0,03
49	14,88	2913	1719	1194	649	467	182	7959	735	370	535	49	25	0,09	1,99	3,96	2,34	1,62	0,37	0,22	0,15	0,08	0,06	0,02

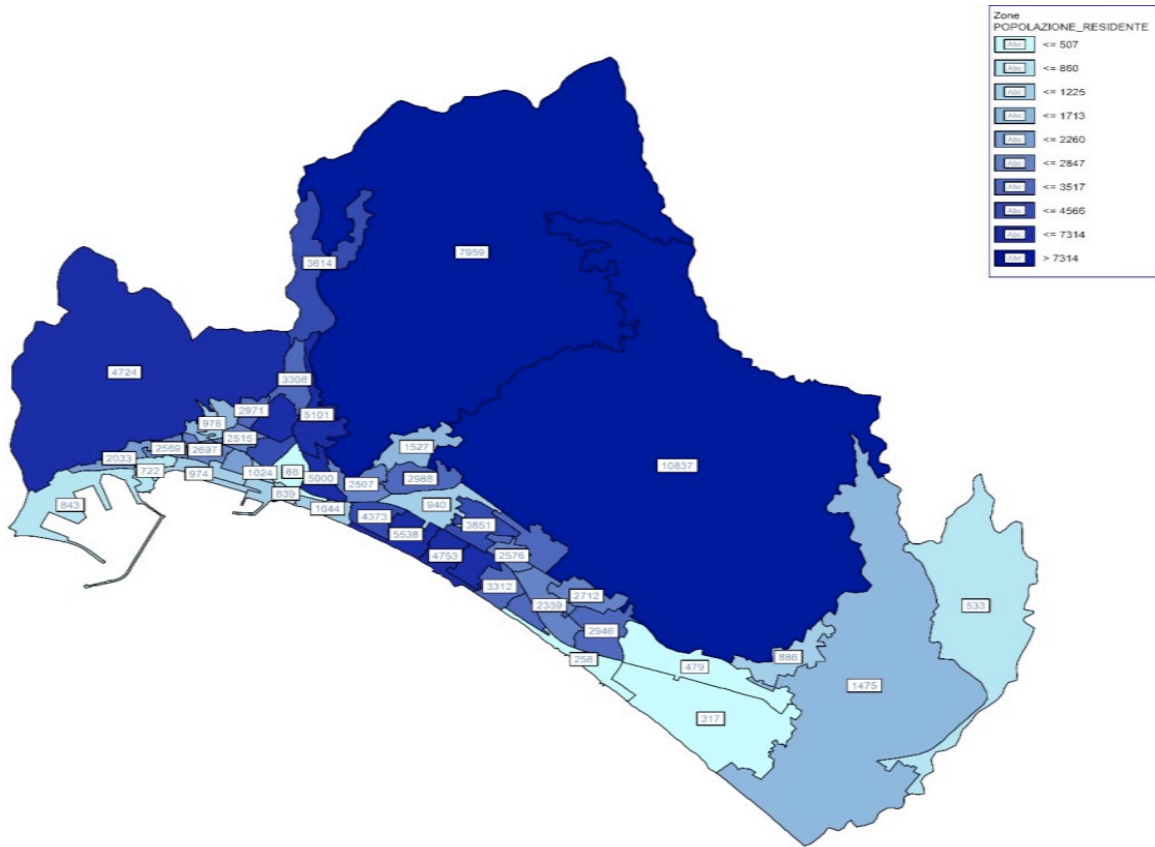


Fig 3. 2. 1. 1 - Popolazione residente

Dal grafico 3.2.1.1 si osserva che, rispetto alla media (2706), la maggior parte della popolazione residente è concentrata nelle frazioni collinari e nella zona sovrastante il porto (particelle più blu).

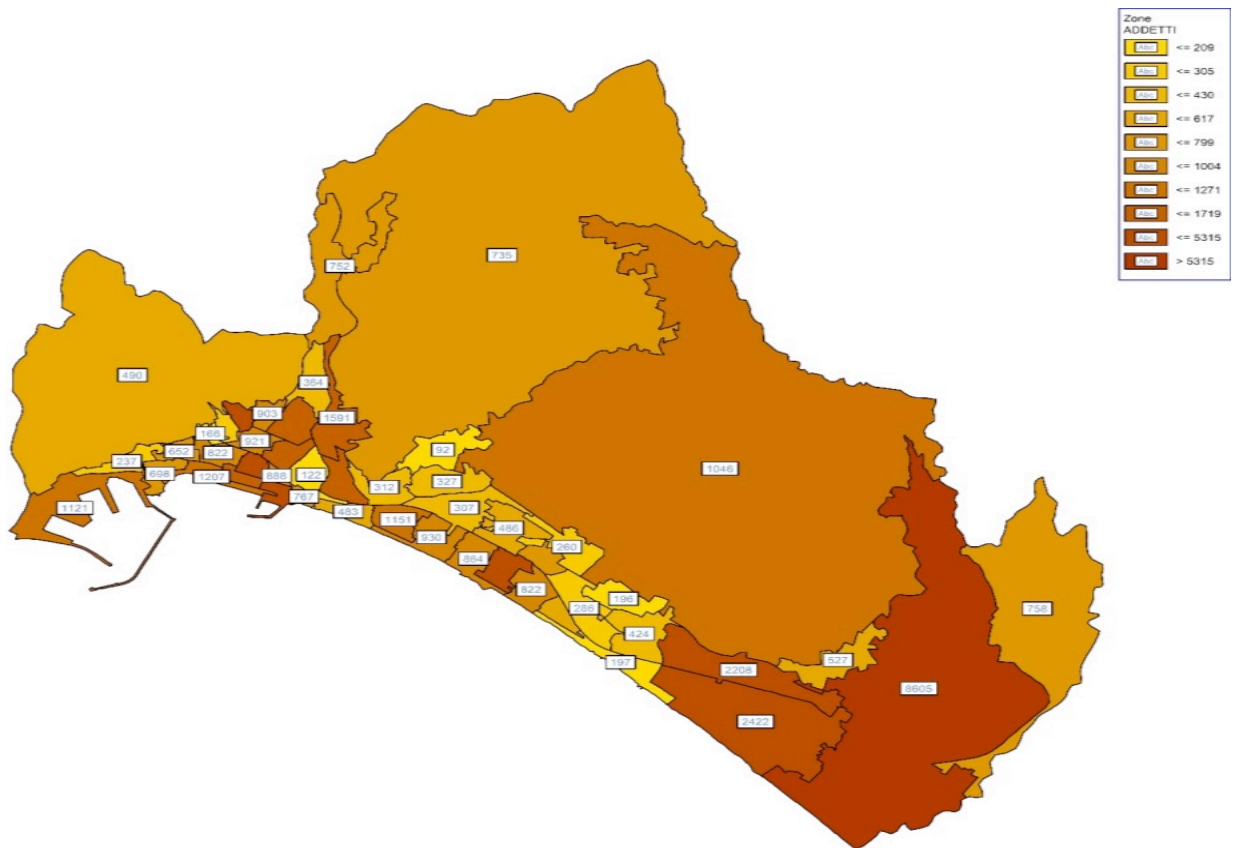


Fig 3. 2. 1. 2 - Addetti

Dal grafico 3.2.1.2 si osserva che, rispetto alla media (1014), la maggior parte degli addetti è concentrata nelle frazioni più ad est, ossia, nella zona industriale e nei pressi di piazza della concordia (particelle più marroni).

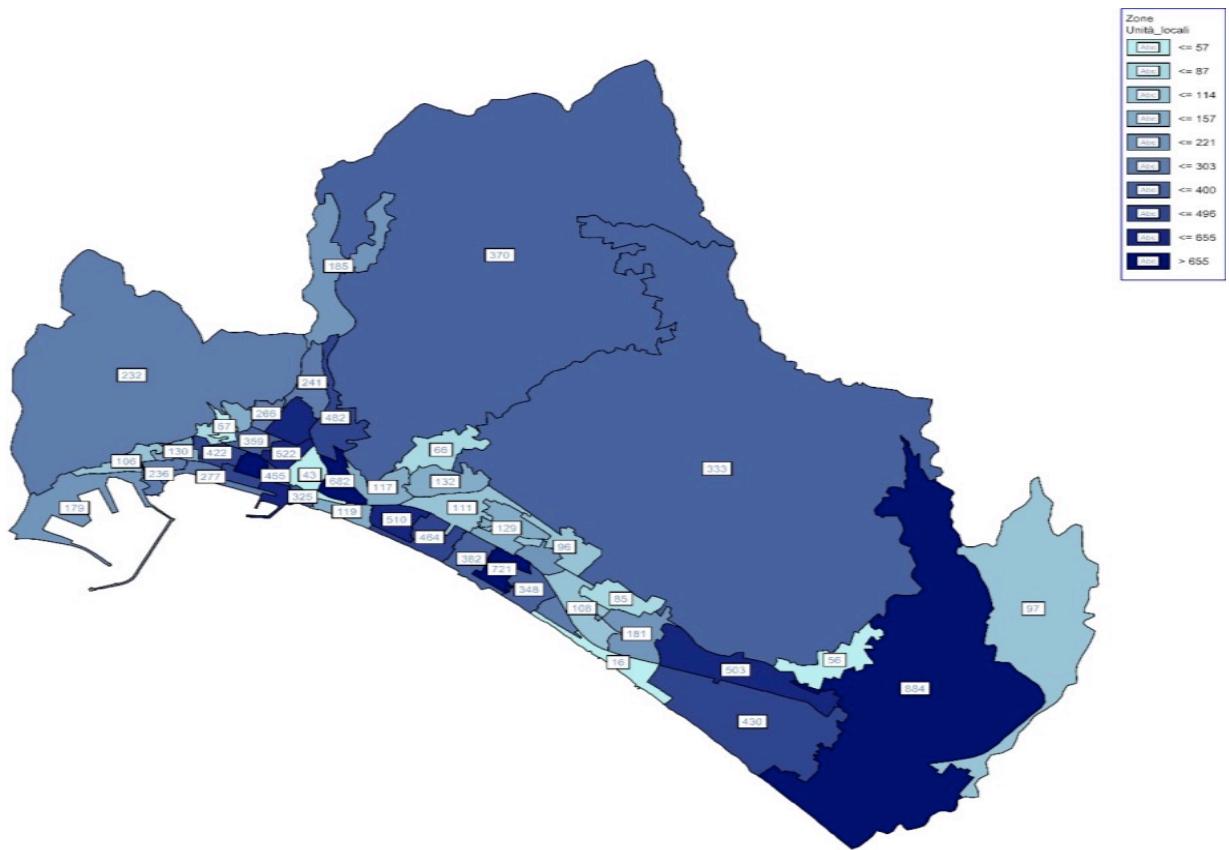


Fig 3. 2. 1. 3 - Unità locali

Dal grafico 3.2.1.3 si osserva che, rispetto alla media (297), la maggior parte delle unità locali è concentrata nelle frazioni più ad est, ossia, nella zona industriale e nei pressi di piazza della concordia (particelle più blu).

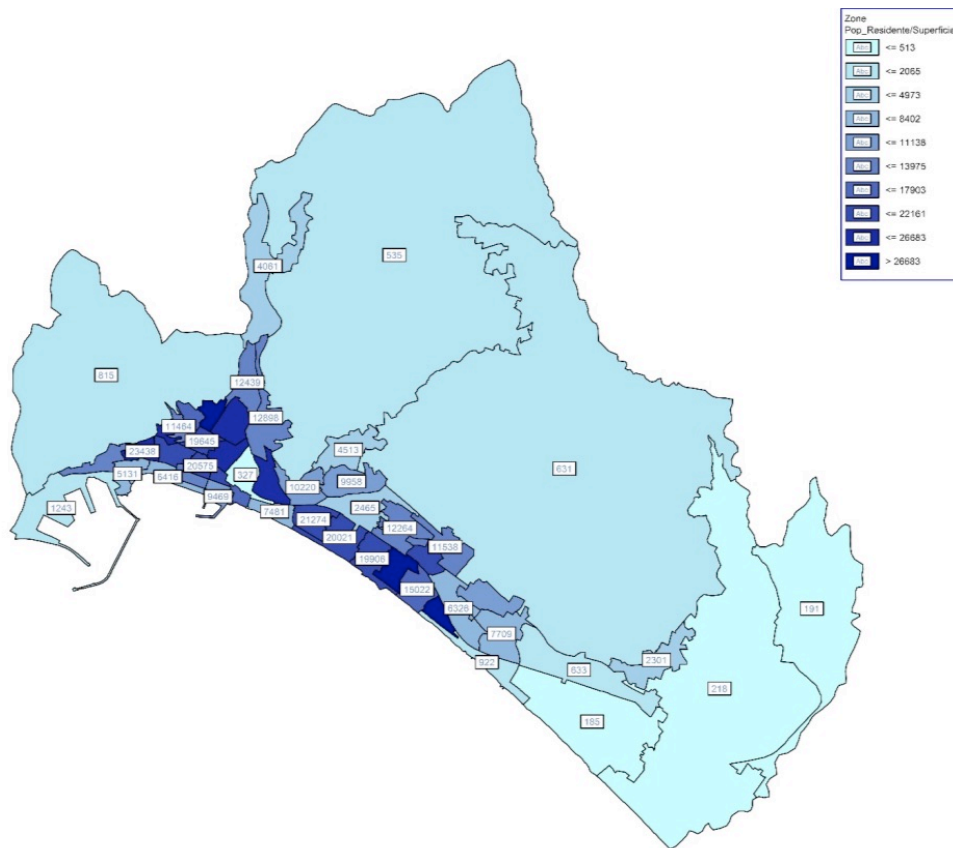


Fig 3. 2. 1. 4 - Popolazione residente per superficie

Dal grafico 3.2.1.4 si osserva che, rispetto alla media (2227), la densità abitativa è più o meno alta dappertutto, eccetto nella zona industriale, ad est. In particolare, sul lungomare Trieste e nel centro storico (più blu), raggiunge valori molto alti, anche maggiori di 26683 residenti per km² (minimo 50 volte più dense rispetto alle particelle celeste chiaro)

Nella parte collinare abbiamo valori medi, da 2065 a 4973 residenti per km² e, nella zona industriale valori sotto la media, inferiori a 513 residenti per km².

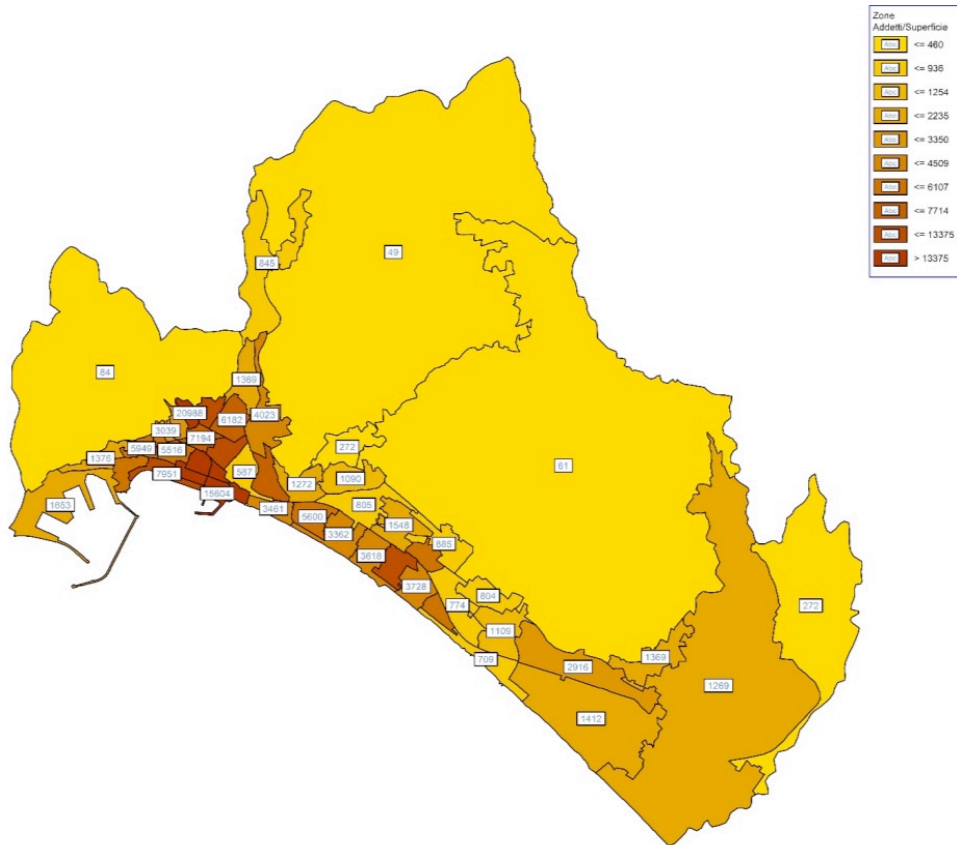


Fig 3. 2. 1. 5 - Addetti per superficie

Dal grafico 3.2.1.5 si osserva che, rispetto alla media (834), la densità degli addetti per superficie è molto alta sul lungomare Trieste, nei pressi del centro dove raggiunge valori anche di 15000 addetti per km²; è alta nella zona industriale, ad est, dove ha valori dell'ordine di 1000/2000 addetti per km². Nella zona di piazza della concordia raggiunge valori anche 30 volte maggiori rispetto le zone meno dense. La parte collinare risulta avere una densità inferiore alla media, minore di 460 addetti per km².

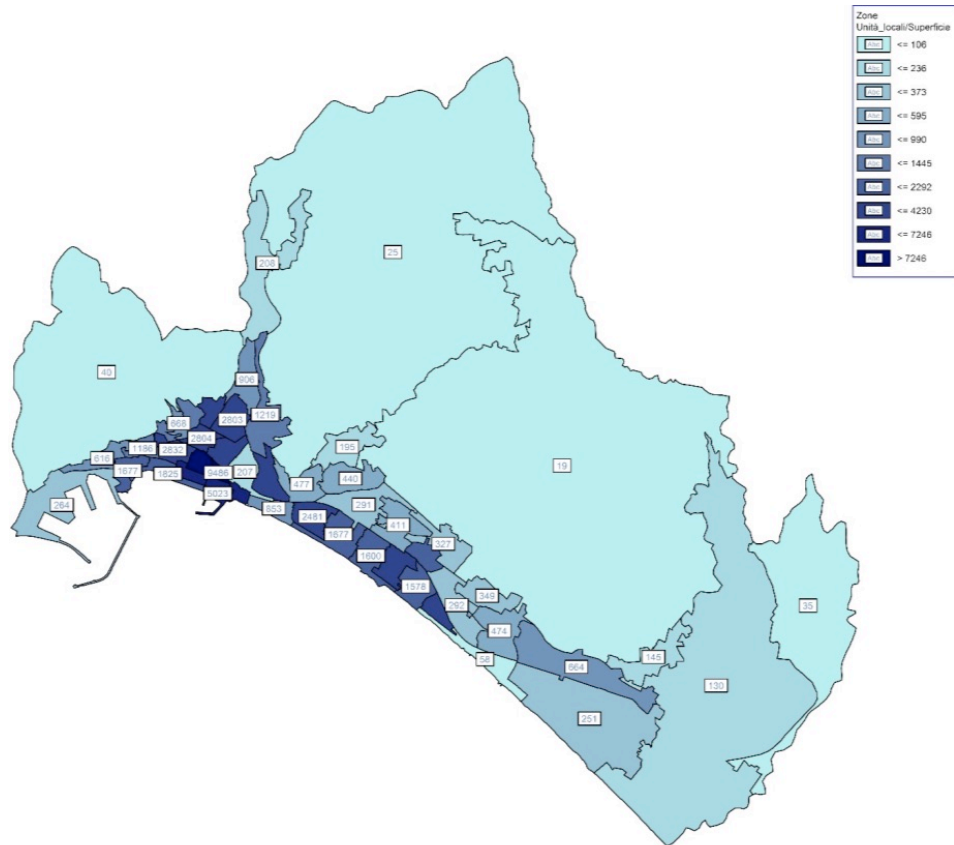


Fig 3. 2. 1. 6 - Unità locali per superficie

Dal grafico 3.2.1.6 si osserva che, rispetto alla media (244), la densità delle unità locali per superficie è alta sul lungomare Trieste e nel centro storico, dove raggiunge valori anche maggiori di 8000 unità locali per km². Nella parte collinare, nella zona confinante con Vietri (ovest) e nella zona industriale troviamo valori bassi (minori di 400 unità locali per km²) o molto bassi (minori di 106 unità locali per km²). In particolare, questi valori ridotti nella zona industriale, sono dovuti ad un'ampia superficie per disporre le unità locali.

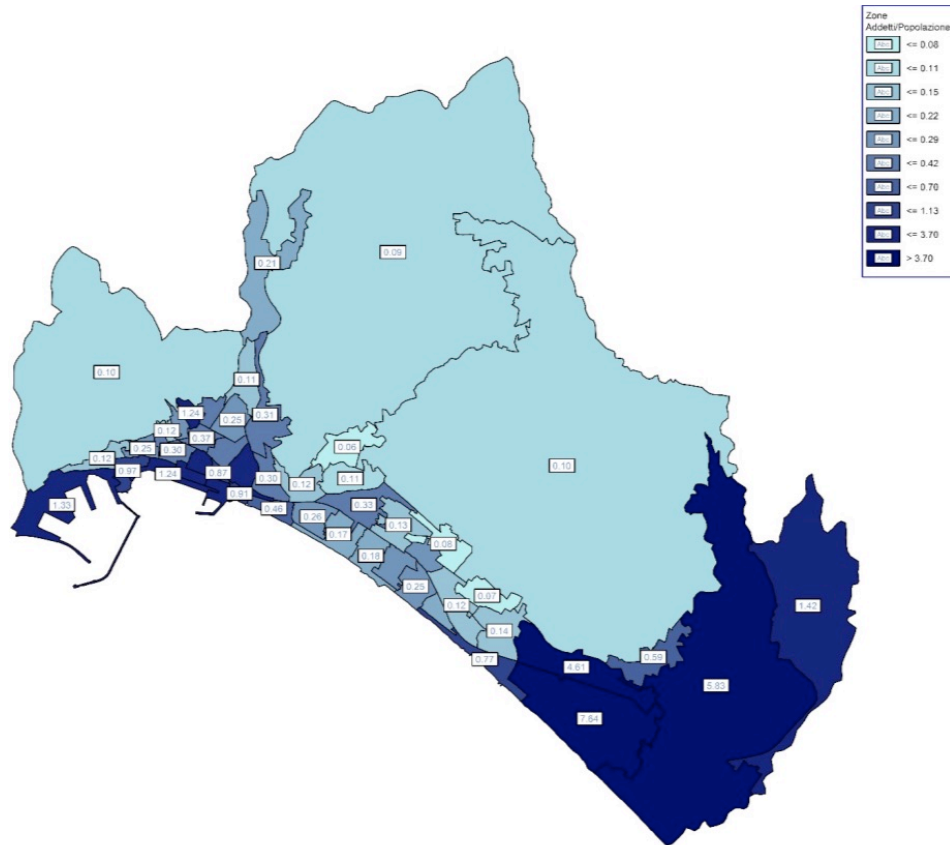


Fig 3. 2. 1. 7 - Addetti per popolazione

Dal grafico 3.2.1.7 si osserva che, rispetto alla media (0.37), gli addetti per popolazione, ossia, le particelle che hanno più lavoratori rispetto ai residenti, si trovano nella zona del porto, di piazza della concordia e, in particolare, nella zona industriale, ad est, dove raggiunge valori maggiori di 4, anche 7 addetti per ogni residente. La parte collinare e l'area immediatamente confinante con il comune di Vietri (ovest), ha un rapporto molto basso, compreso tra 0,09 e 0,1 addetti per residente.

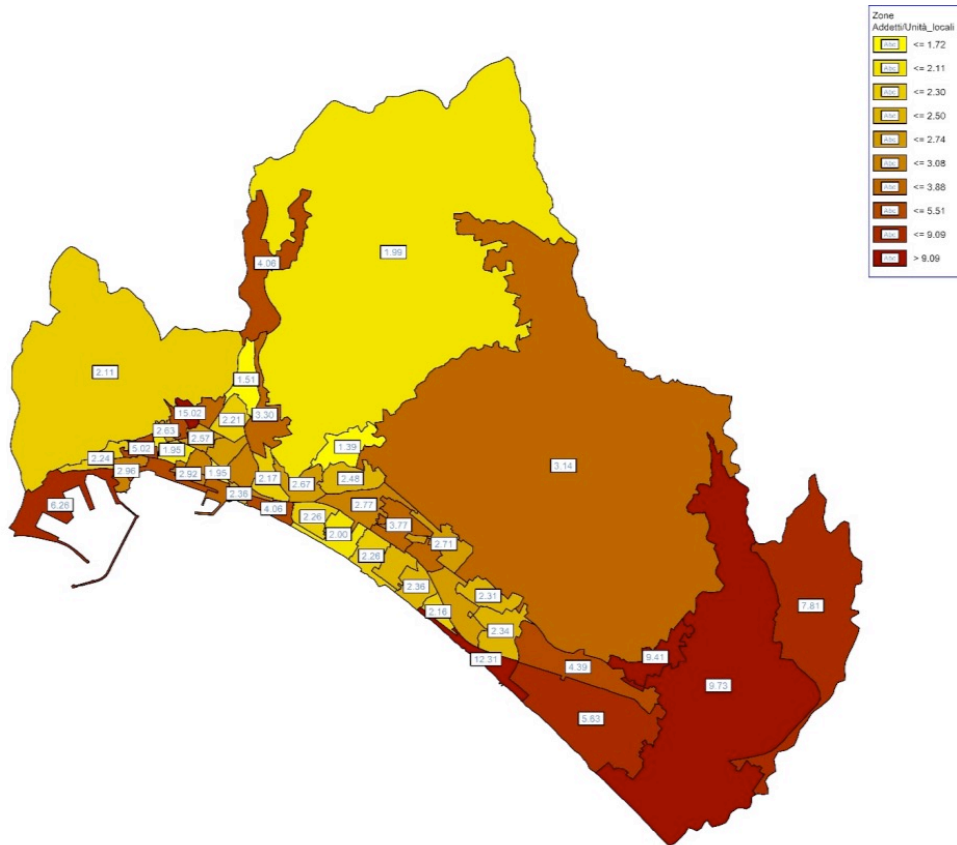


Fig 3. 2. 1. 8 - -Addetti per unità locali

Dal grafico 3.2.1.8 si osserva che, rispetto alla media (3,42), il rapporto di addetti per unità locali assume valori alti nella zona del porto (6,26), nella particella nord-ovest che è l'unica ad avere valori alti nella parte collinare (4,06) e nella zona industriale dove raggiunge valori maggiori di 9 addetti per unità locali. Da questo rapporto si desumono le attività che utilizzano maggiore impiego di persone.

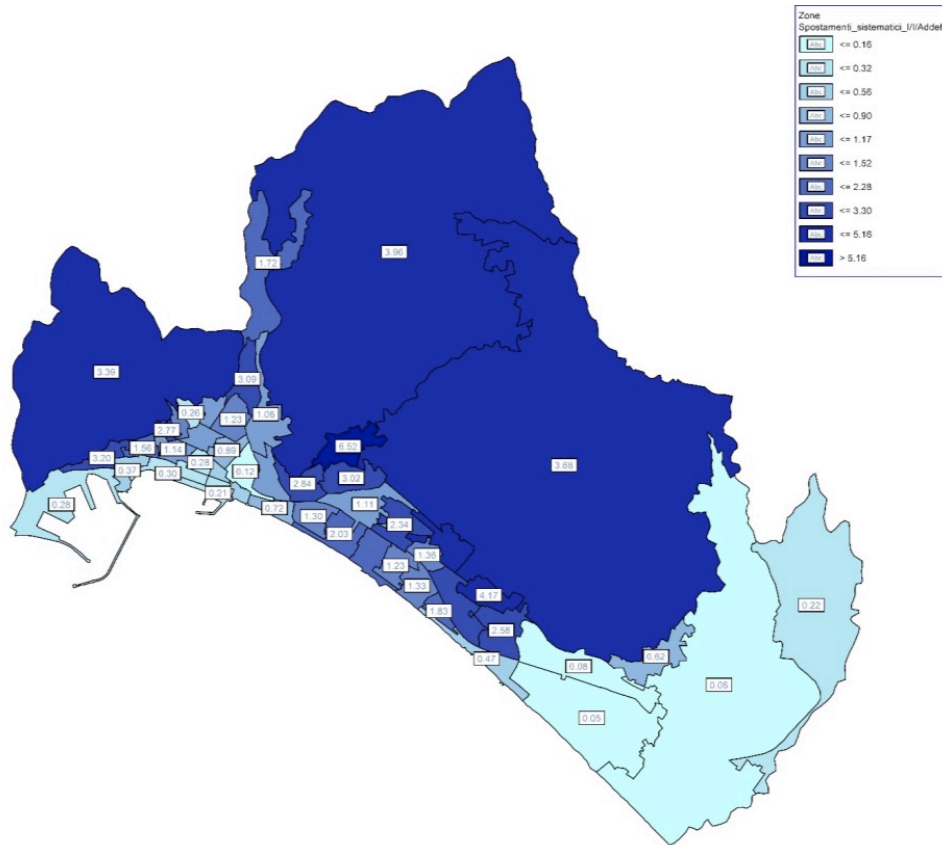


Fig 3. 2. 1. 9 - Spostamenti sistematici interni-interni per addetti

Dal grafico 3.2.1.19 si osserva che, rispetto alla media (0,91), gli spostamenti sistematici interni-interni per addetti, sono più concentrati nelle frazioni collinari e nelle zone confinanti con Vietri, maggiore di 6. Questo vuol dire che in quelle particelle vi è un elevato numero di spostamenti per altri motivi rispetto al motivo lavoro. Nella zona del porto e nella zona industriale, gli spostamenti sono inferiori all'unità perché ci sono più addetti che lavoreranno in quelle particelle rispetto ad una piccola parte che sarà costretta a spostarsi.

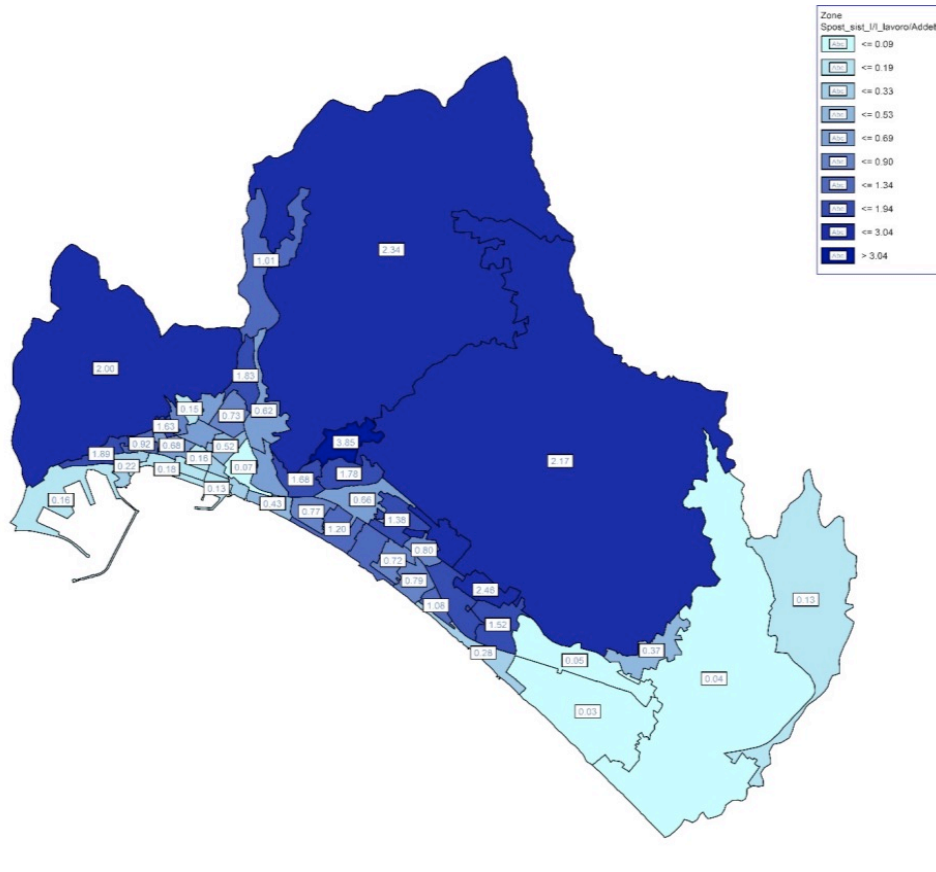


Fig 3. 2. 1. 10 - - Spostamenti sistematici interni-interni (motivo lavoro) per addetti

Dal grafico 3.2.1.10 si osserva che, rispetto alla media (0,54), gli spostamenti sistematici interni-interni (motivo lavoro) per addetti, sono più concentrati nelle frazioni collinari e nelle zone confinanti con Vietri, maggiore di 2. Questo vuol dire che in quelle particelle vi sono più lavoratori che provengono da altre zone di traffico rispetto agli addetti che risiedono lì. Nella zona del porto e nella zona industriale gli spostamenti sono inferiori all'unità, ossia, la maggior parte degli addetti lavorerà in quelle zone di traffico.

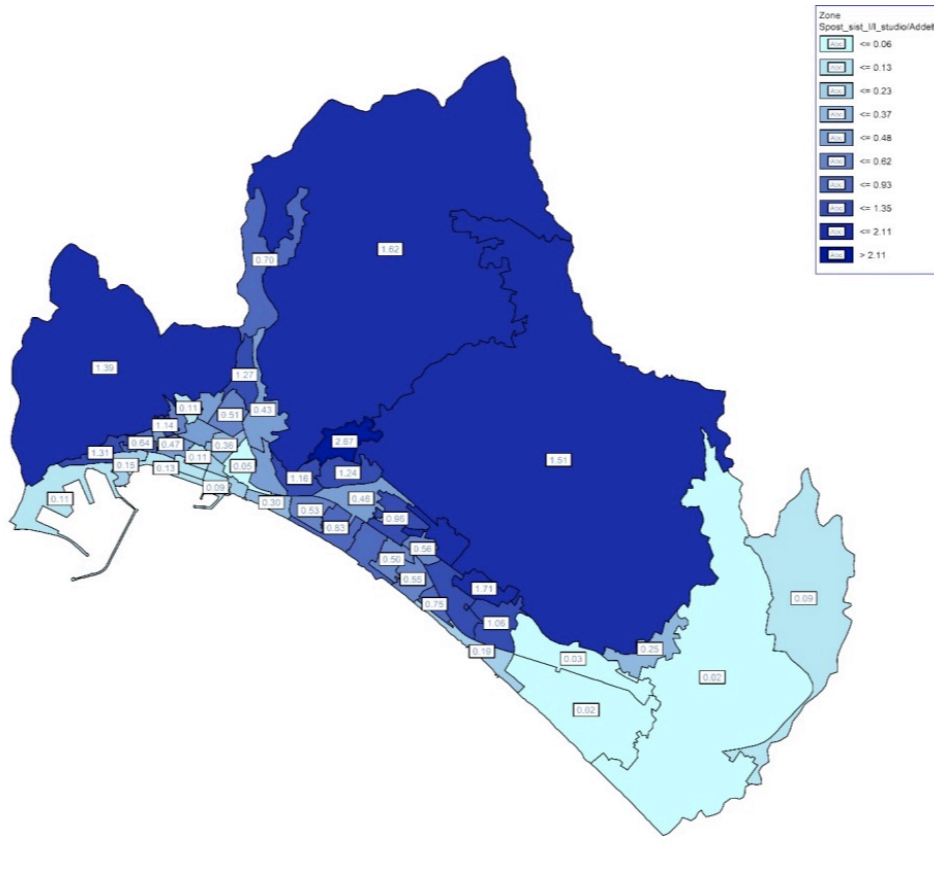


Fig 3. 2. 1. 11 - Spostamenti sistematici interni-interni (motivo studio) per addetti

Dal grafico 3.2.1.11 si osserva che, rispetto alla media (0,37), gli spostamenti sistematici interni-interni (motivo studio) per addetti, sono più concentrati nelle frazioni collinari e nelle zone confinanti con Vietri, maggiore di 1. Questo vuol dire che in quelle particelle vi sono più studenti che hanno la necessità di spostarsi per andare a scuola, università o per qualsiasi altro tipo di sede studentesca. Nella zona del porto e nella zona industriale gli spostamenti sono inferiori alla media, ossia, la maggior parte degli studenti si fermeranno in quella zona di traffico perché lì sono presenti vari tipi di scuole.

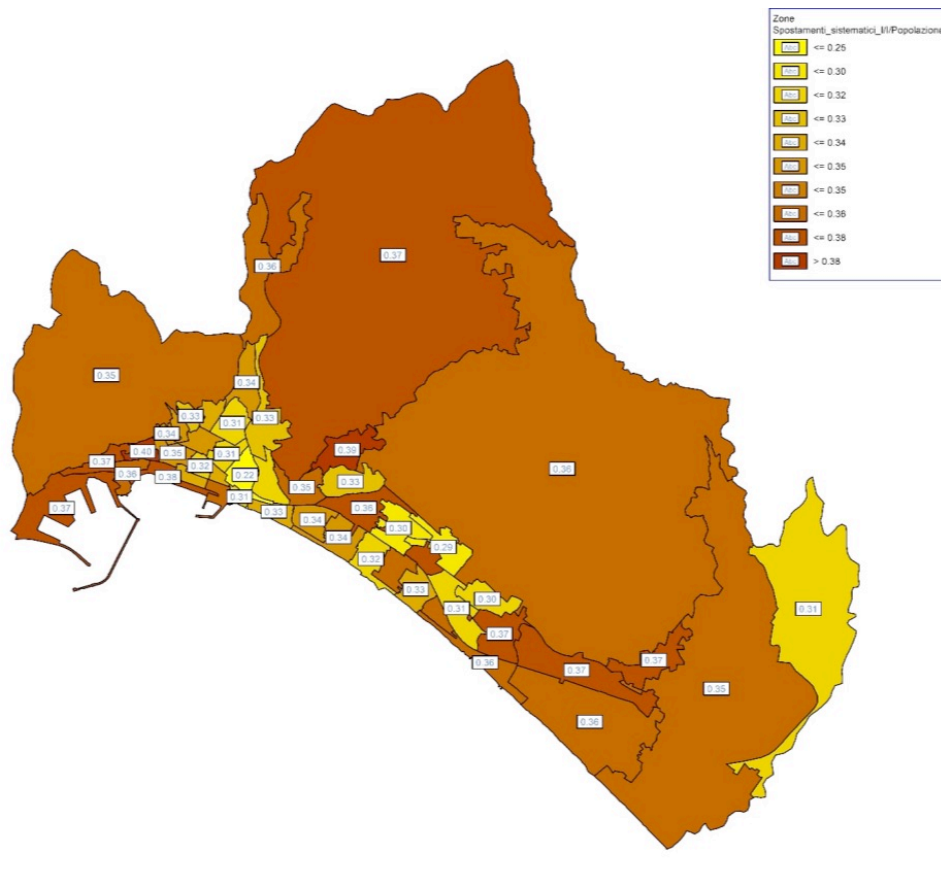


Fig 3. 2. 1. 12 - Spostamenti sistematici interni-interni per popolazione

Dal grafico 3.2.1.12 si osserva che, rispetto alla media (0,34), gli spostamenti sistematici interni-interni per popolazione, sono più concentrati nella frazione collinare a nord (0,37), al porto (0,37/0,40) e in qualche particella ad est (0,37). Questo vuol dire che, in quelle particelle, vi sono più spostamenti perché magari gli utenti soddisfano le proprie esigenze altrove, oppure perché la popolazione è ridotta rispetto alle attività che genera quella zona di traffico. Al centro, questo rapporto è basso, minore di 0,30; significa che gli spostamenti sono pochi perché gli utenti soddisfano le proprie esigenze lì, oppure, la popolazione è molto densa.

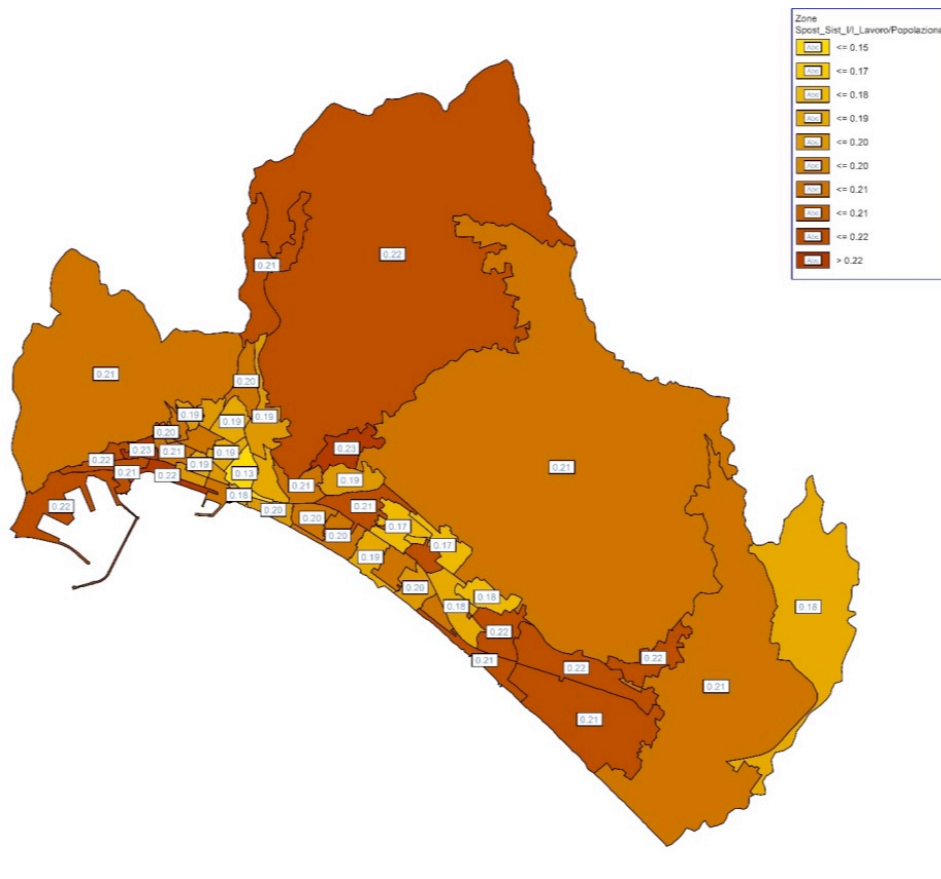


Fig 3. 2. 1. 13 - Spostamenti sistematici interni-interni (motivo lavoro) per popolazione

Dal grafico 3.2.1.13 si osserva che, rispetto alla media (0,20), gli spostamenti sistematici interni-interni (motivo lavoro) per popolazione, sono più concentrati nella frazione collinare a nord (0,22), al porto (0,21/0,23) e in qualche particella ad est (0,22). Questo vuol dire che, in quelle particelle, vi sono più spostamenti degli utenti perché vanno a lavorare in altre zone di traffico. Al centro questo rapporto è basso, minore di 0,20; significa che gli spostamenti sono pochi perché gli utenti lavorano lì, oppure, perché in quelle zone è presente molta popolazione.

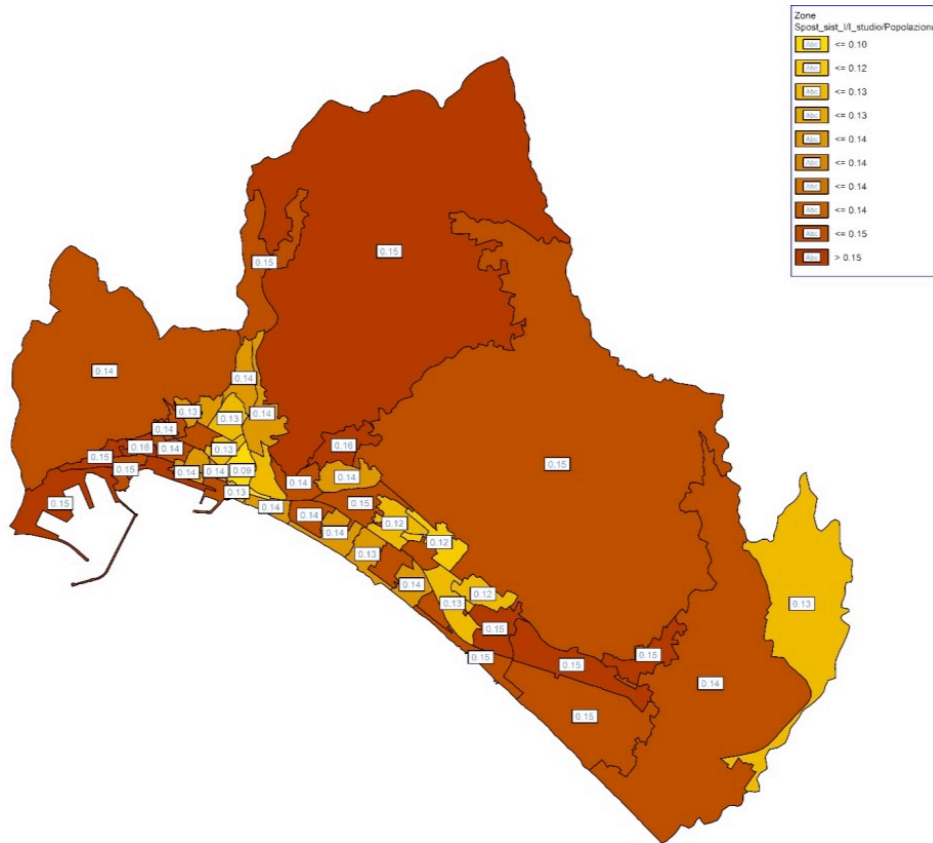


Fig 3. 2. 1. 14 - Spostamenti sistematici interni-interni (motivo studio) per popolazione

Dal grafico 3.2.1.14 si osserva che, rispetto alla media (0,14), gli spostamenti sistematici interni-interni (motivo studio) per popolazione, sono più concentrati nella frazione collinare a nord (0,15), al porto (0,15/0,16) e in qualche particella ad est (0,15). Questo vuol dire che, in quelle particelle, vi sono più spostamenti degli utenti perché vanno a studiare in altre parti della città. Al centro, questo rapporto è basso, minore di 0,14; significa che gli spostamenti sono pochi perché gli utenti studiano lì, oppure, perché in quelle zone è presente molta popolazione.

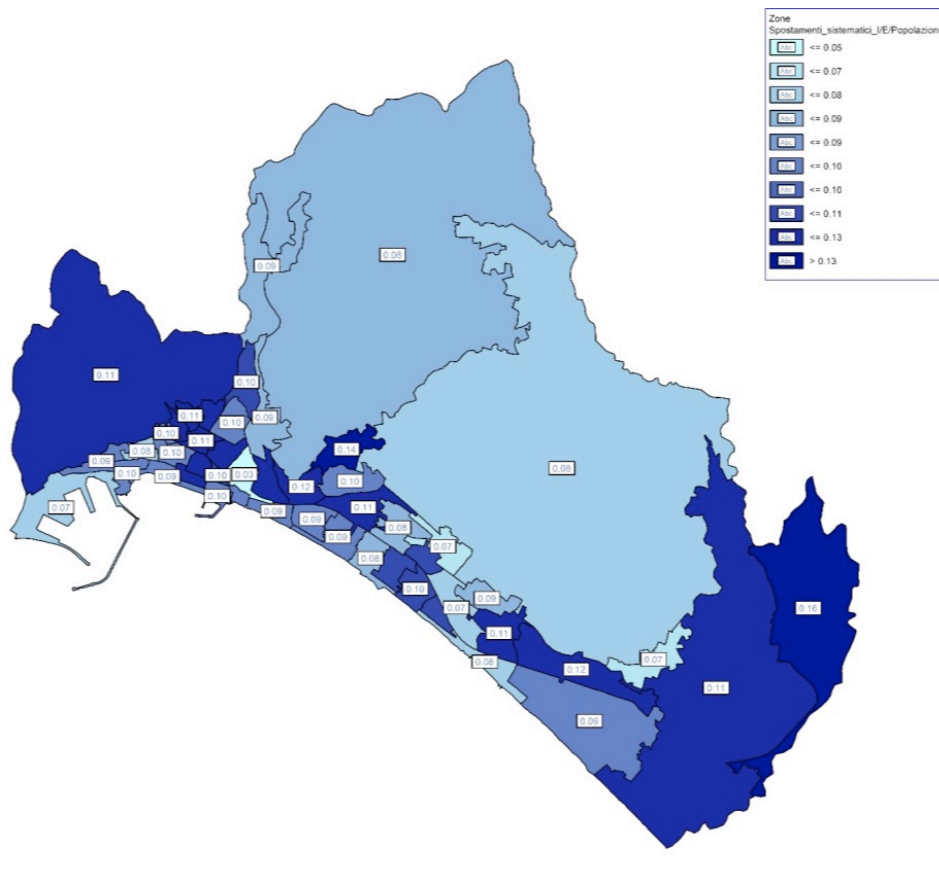


Fig 3. 2. 1. 15- Spostamenti sistematici interni-esterni per popolazione

Dal grafico 3.2.1.15 si osserva che, rispetto alla media (0,10), gli spostamenti sistematici interni-esterni per popolazione, sono più concentrati nelle frazioni ad ovest (0,11), al centro (0,11/0,14) e ad est (0,11/0,16). Questo vuol dire che la maggior parte della popolazione che risiedi lì, ha bisogno di spostarsi fuori Salerno per soddisfare le proprie esigenze. Sul lungomare, al porto e nelle frazioni collinari i rapporti sono sotto la media; significa che la maggior parte degli utenti soddisfa i propri interessi sul posto.

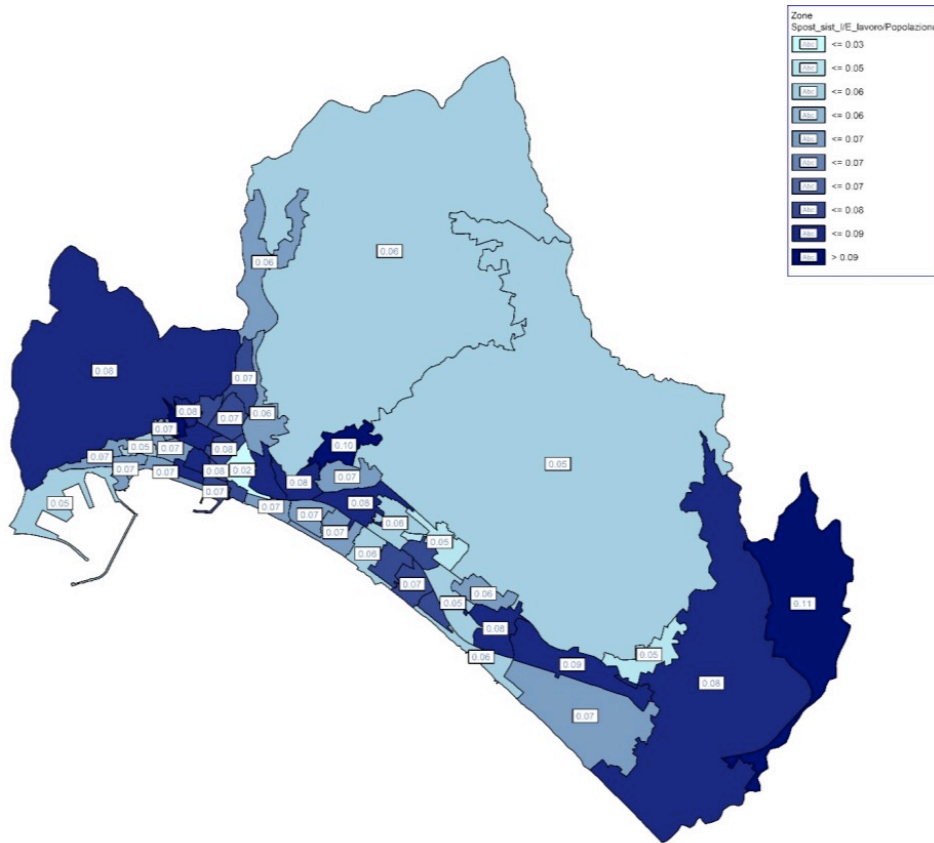


Fig 3. 2. 1. 16-Spostamenti sistematici interni-esterni (motivo lavoro) per popolazione

Dal grafico 3.2.1.16 si osserva che, rispetto alla media (0,07), gli spostamenti sistematici interni-esterni (motivo lavoro) per popolazione, sono più concentrati nelle frazioni ad ovest (0,08), al centro (0,08/0,10) e ad est (0,08/0,11). Questo vuol dire che, in quelle particelle, ci stanno la maggior parte degli utenti che vanno a lavorare fuori Salerno. Sul lungomare, al porto e nelle frazioni collinari i rapporti sono sotto la media; significa che la maggior parte degli utenti lavora sul posto.

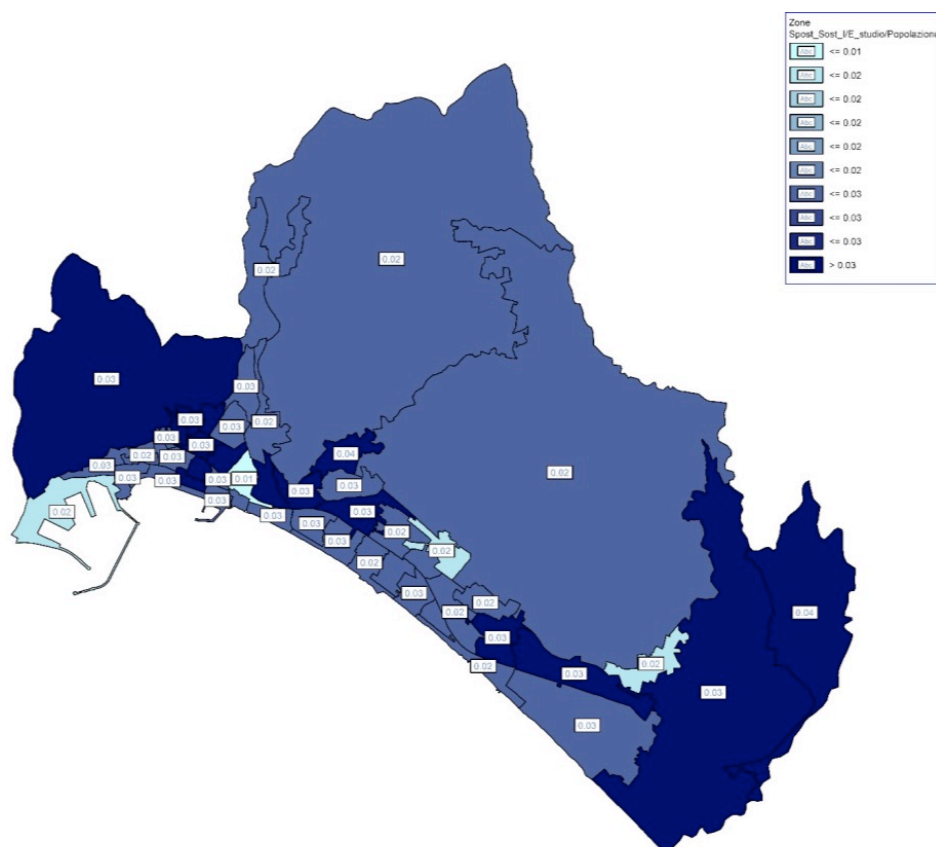


Fig 3. 2. 1. 17--Spostamenti sistematici interni-esterni (motivo studio) per popolazione

Dal grafico 3.2.1.17 si osserva che, rispetto alla media (0,027), gli spostamenti sistematici interni-esterni (motivo studio) per popolazione, sono più concentrati nelle frazioni ad ovest (0,03), al centro (0,03/0,04) e ad est (0,03/0,04). Questo vuol dire che in quelle particelle ci stanno la maggior parte degli utenti che vanno a studiare fuori Salerno. Sul lungomare, al porto e nelle frazioni collinari i rapporti sono sotto la media; significa che la maggior parte degli utenti studia sul posto.

2.2 Analisi aggregata

La mobilità sistematica ISTAT 2001/2011 evidenzia che, il numero di persone che ha dichiarato di essersi spostato almeno una volta per motivi sistematici.

- SPOSTAMENTI COMPLESSIVI DA SALERNO

Tabella 3. 2. 2. 1-Spostamenti complessivi da Salerno

S	2001		2011	
	#	%	#	%
I-I	46525	78,7%	44732	78,1%
I-E	12598	21,3%	12510	21,9%
Tot _{emessi}	59123	100%	57243	100%

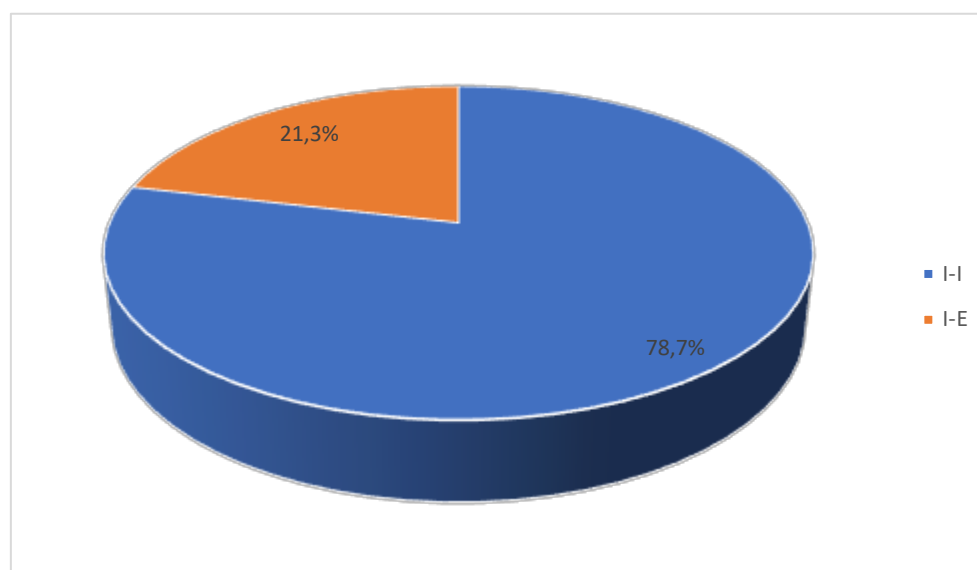


Figura 3.2.2.1a-2011- Percentuale degli spostamenti complessivi da Salerno

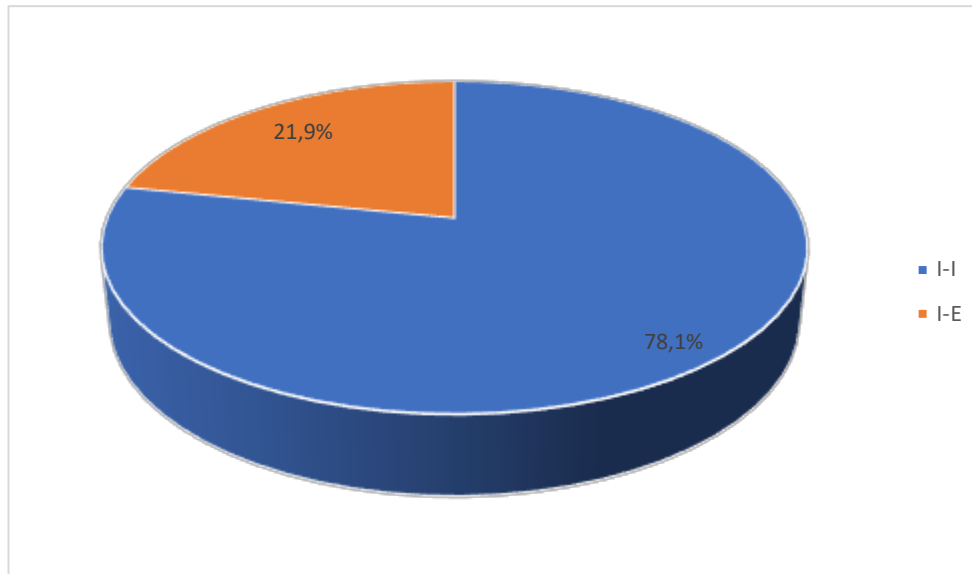


Figura 3.2.2.1b- 2011- Percentuale degli spostamenti complessivi da Salerno

Dai due grafici 3.2.2.1a/b e dalla tabella 3.2.2.1 si evince che, la percentuale degli utenti che si spostano all'interno del comune di Salerno (I-I) e da Salerno (I-E) è quasi simile a distanza di 10 anni. Infatti, il numero degli utenti che si spostano è variato da 59123 a 57243. Questa diminuzione è avvenuta, principalmente, in seguito al calo degli spostamenti interni-interni nel 2011.

- SPOSTAMENTI COMPLESSIVI VERSO SALERNO

Tabella 3.2.2.2-Spostamenti complessivi verso Salerno

S	2001		2011	
	#	%	#	%
I-I	46525	58,8%	44732	57,1%
E-I	32612	41,2%	33616	42,9%
Tot _{attratti}	79137	100%	78349	100%

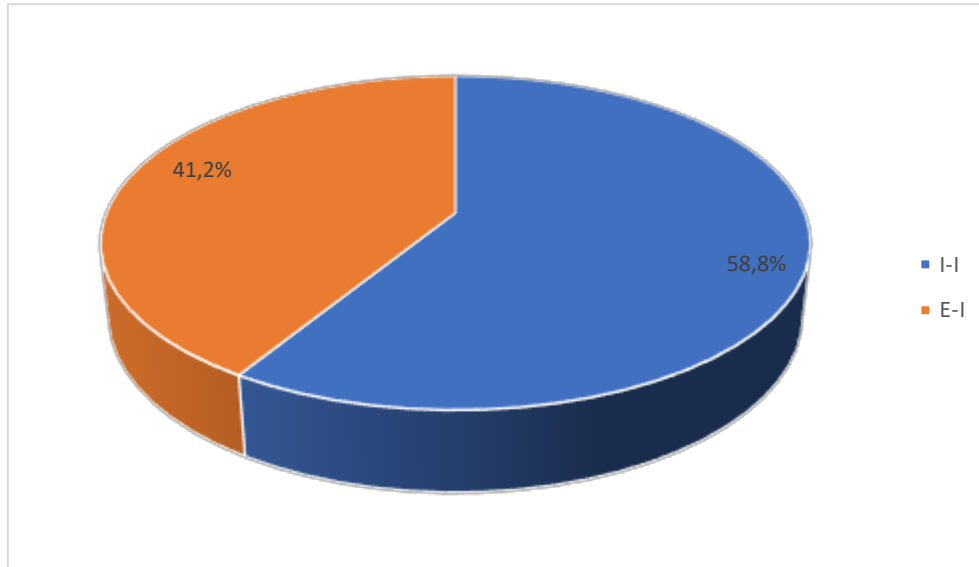


Figura 3.2.2.2a-2001- Percentuale degli spostamenti complessivi verso Salerno

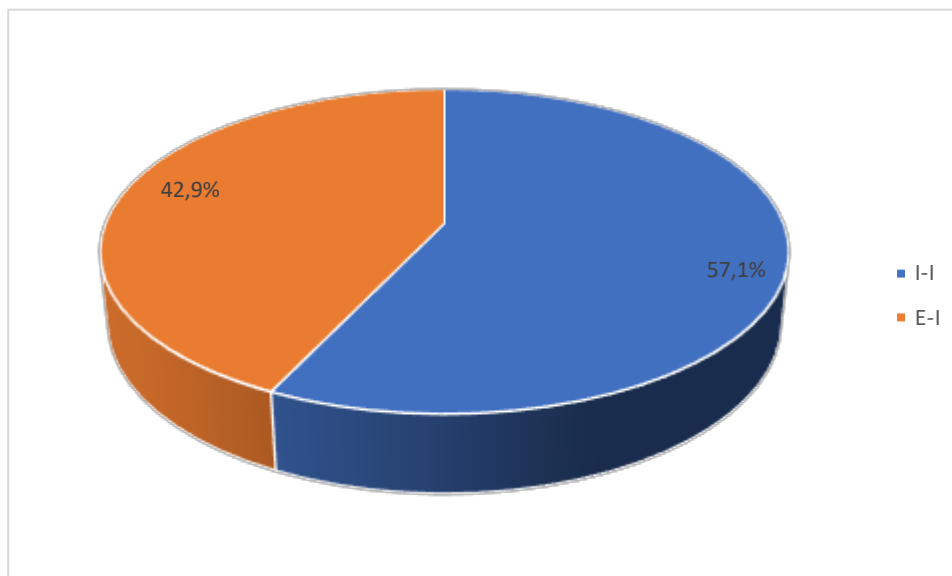


Figura 3.2.2.2b-2011- Percentuale degli spostamenti complessivi verso Salerno

Dai grafici 3.2.2.2a/b e dalla tabella 3.2.2.2 si evince che la percentuale di spostamenti verso Salerno (E-I), a distanza di 10 anni, è variata dal 59% al 57%, mentre, la percentuale degli spostamenti interni-interni è variata dal 41% al 43%. Inoltre, il numero degli utenti che si spostano è diminuito da 79137 a 78349.

- SPOSTAMENTI COMPLESSIVI DA/VERSO SALERNO

Tabella 3.2.2.3-Spostamenti complessivi da/verso Salerno

S	2001		2011	
	#	%	#	%
I-I	46525	50,7%	44732	49,2%
I-E	12598	13,7%	12510	13,8%
E-I	32612	35,6%	33616	37,0%
TOT _{da/verso}	91735	100%	90859	100%

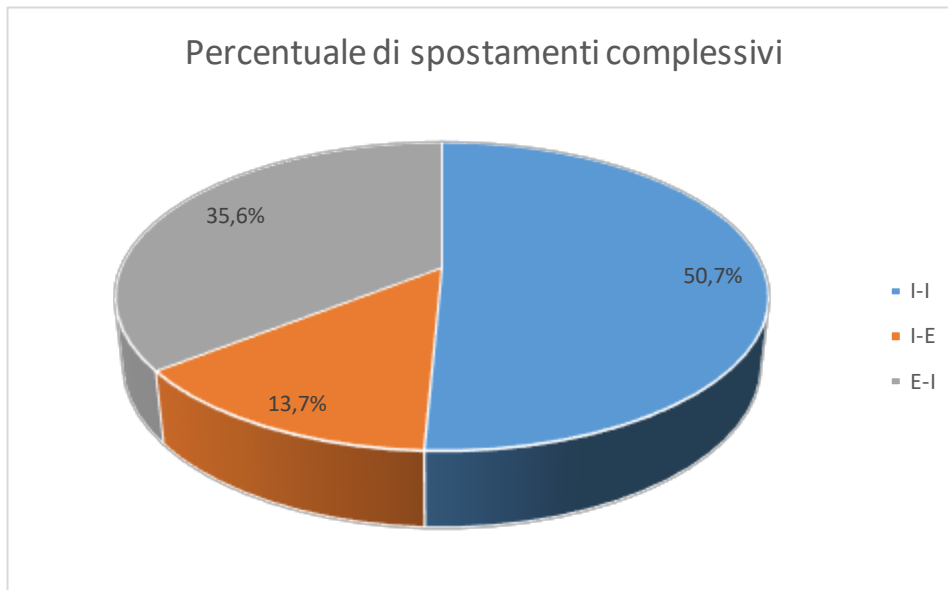


Figura 3.2.2.3a-2011-Percentuale di spostamenti complessivi da/verso Salerno

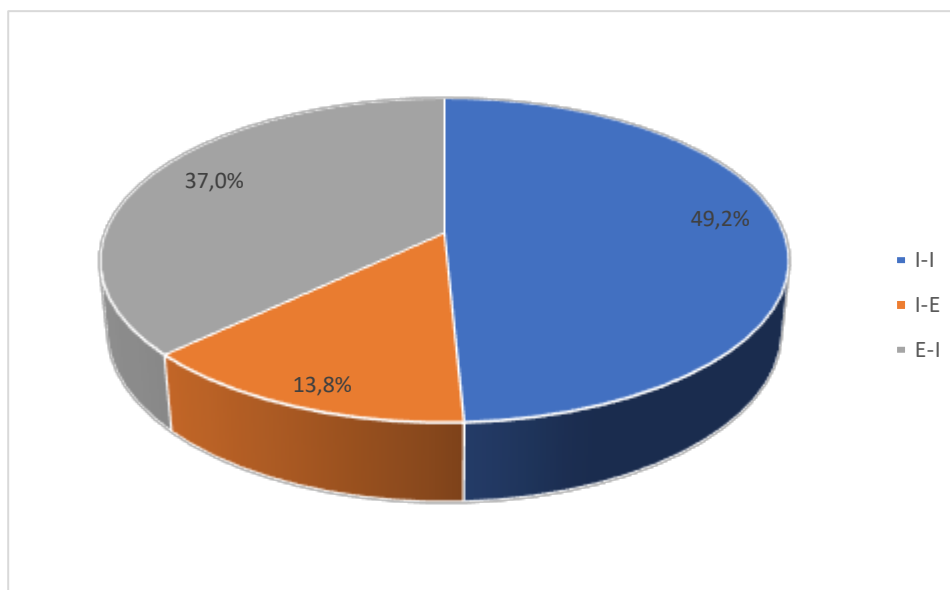


Figura 3.2.2.3b-2011-Percentuale di spostamenti complessivi da/verso Salerno

Una ulteriore rappresentazione degli spostamenti I-I, I-E e E-I viene illustrata dai grafici 3.2.2.3a/b e dalla tabella 3.2.2.3 dove sono presenti tutti e tre questi elementi. Si osserva che il numero di persone che hanno dichiarato di spostarsi è diminuito da 91735 a 90859. In termini percentuali la differenza per ogni tipo di spostamento, a distanza degli ultimi due censimenti, varia tra l'1% e il 2%.

- SPOSTAMENTI COMPLESSIVI INTERNI A SALERNO PER MOTIVO (k) CASA-STUDIO/CASA-LAVORO

Tabella 3.2.2.4-Spostamenti complessivi interni a Salerno per motivo k

K	2001		2011	
	#	%	#	%
Lavoro	24860	53,4%	26411	59,0%
Studio	21665	46,6%	18322	41,0%
Tot _{t-1}	46525	100%	44732	100%

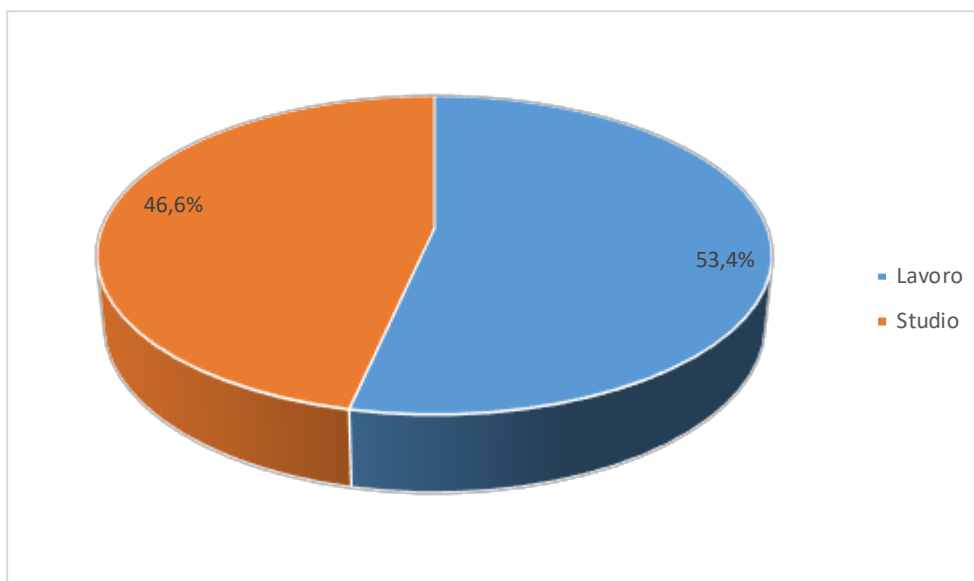


Figura 3.2.2.4a-2001-Percentuale di spostamenti I-I per motivi casa-studio e casa-lavoro

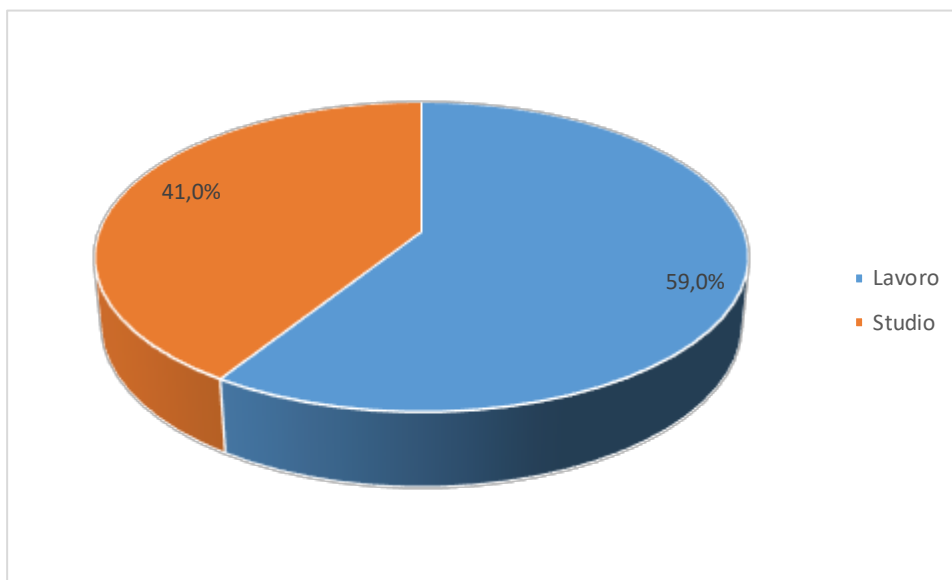


Figura 3.2.2.4b-2011-Percentuale di spostamenti I-I per motivi casa-studio/casa-lavoro

Nella tabella 3.2.2.4 e nei grafici 3.2.2.4a/b, sono stati illustrati gli spostamenti interni a Salerno per motivo casa-lavoro/casa-studio. Da questi, si evince che, c'è stato una diminuzione tra i due censimenti, da 46525 a 44732. In particolare, vi è un aumento degli utenti che si spostano per il motivo lavoro e una diminuzione di quelli che si spostano per il motivo studio. Questo moto, può essere dovuto alla diretta conseguenza di un progresso industriale e, più in generale, del mondo lavorativo nella città e alla diminuzione degli utenti che vogliono proseguire gli studi dopo il diploma.

- SPOSTAMENTI COMPLESSIVI VERSO SALERNO PER MOTIVO (k) CASA-STUDIO/CASA-LAVORO

Tabella 3.2.2.5-Spostamenti complessivi verso Salerno per motivo

K	2001		2011	
	#	%	#	%
Lavoro	20185	61,9%	23573	70,1%
Studio	12427	38,1%	10043	29,9%
Tot _{E-I}	32612	100%	33616	100%

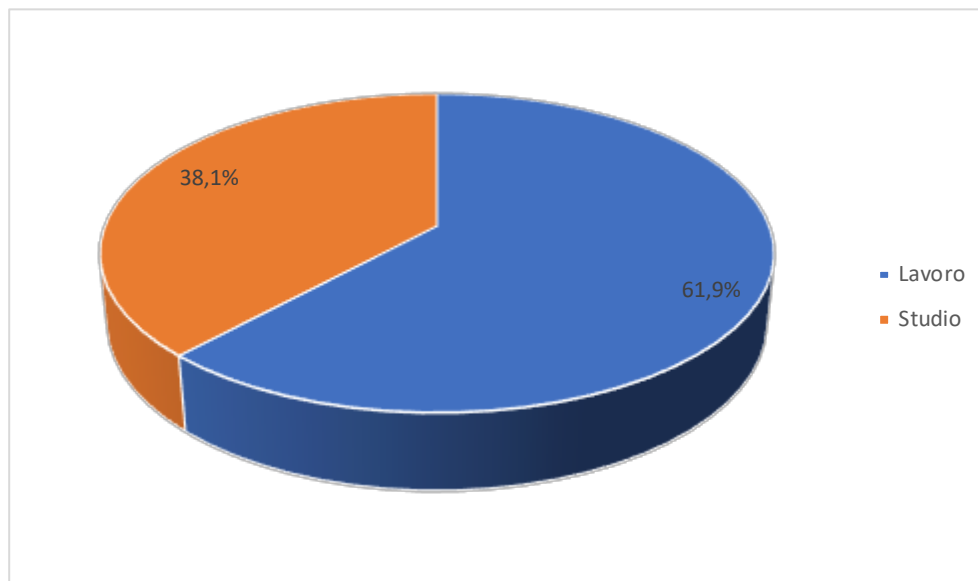


Figura 3.2.2.5a-2001-Percentuale di spostamenti E-I per motivi casa-studio e casa-lavoro

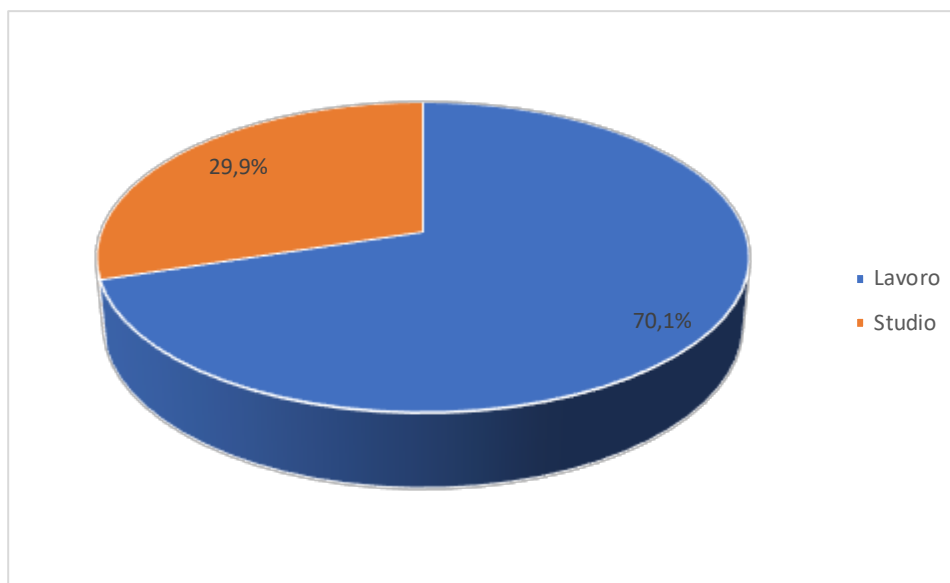


Figura 3.2.2.5b-2011- Percentuale di spostamenti E-I per motivi casa-studio e casa-lavoro

Nella tabella 3.2.2.5 e nei grafici 3.2.2.5a/b, sono stati illustrati gli spostamenti del resto del mondo verso Salerno, per motivo casa-lavoro/casa-studio. Da questi, si evince che, c'è stato un aumento tra i due censimenti, da 32612 a 33616. Come negli spostamenti interni, risulta, un aumento degli utenti che si spostano per il motivo lavoro e una diminuzione degli utenti che si spostano per il motivo studio. Questo moto, può essere dovuto alla diretta conseguenza di un progresso industriale e, più in generale, del mondo lavorativo nella città e alla diminuzione degli utenti che vogliono proseguire gli studi dopo il diploma.

- **SPOSTAMENTI COMPLESSIVI DA SALERNO PER MOTIVO (k) CASA-STUDIO/CASA-LAVORO**

Tabella 3.2.2.6-Spostamenti complessivi da Salerno per motivo

K	2001		2011	
	#	%	#	%
Lavoro	8318	66,0%	8973	71,7%
Studio	4280	34,0%	3537	28,3%
Tot _{I-E}	12598	100%	12510	100%

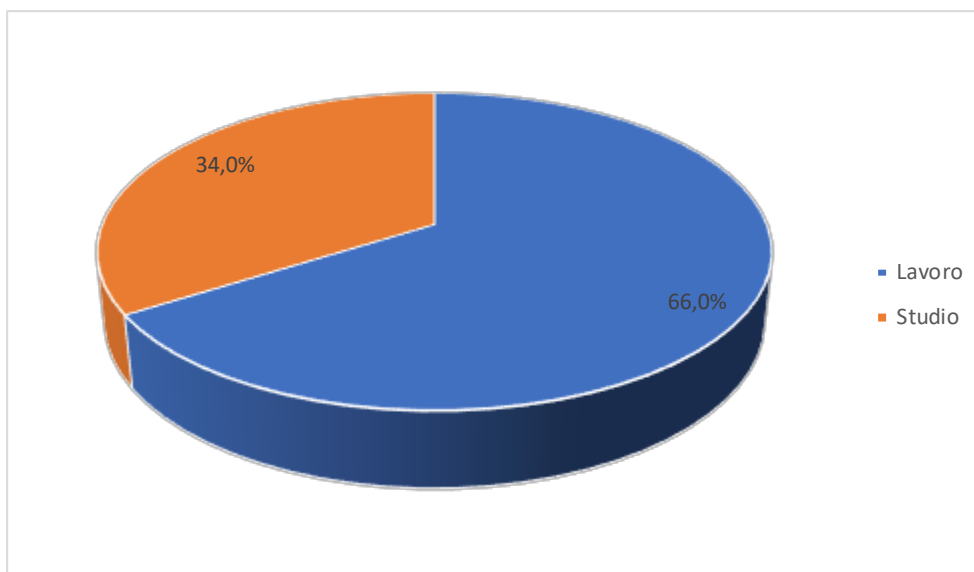


Figura 3.2.2.6a-2001- Percentuale di spostamenti I-E per motivi casa-studio e casa-lavoro

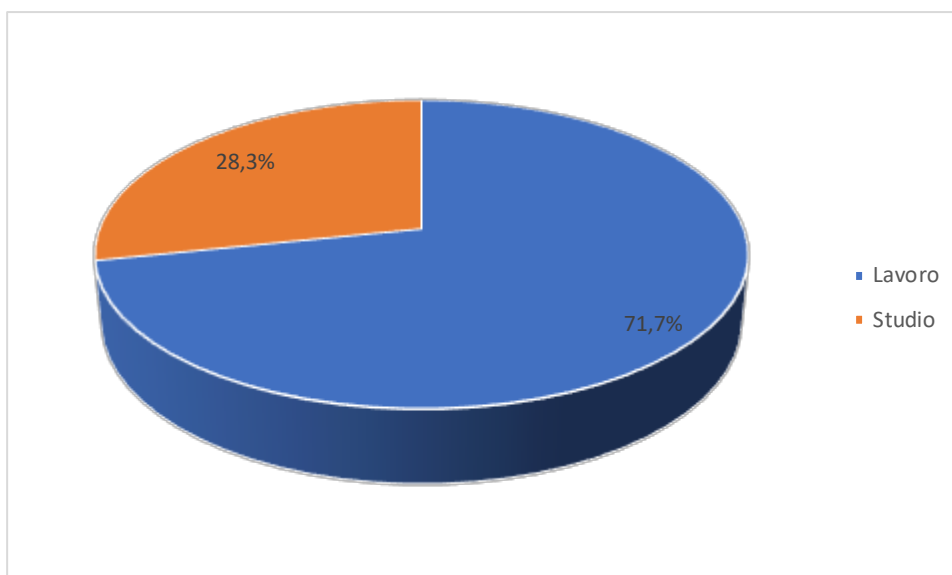


Figura 3.2.2.6b-2011- Percentuale di spostamenti I-E per motivi casa-studio e casa-lavoro

Nella tabella 3.2.2.6 e nei grafici 3.2.2.6a/b, sono stati illustrati gli spostamenti da Salerno verso il resto del mondo, per motivo casa-lavoro/casa-studio. Da questi, si evince che, c'è stato una diminuzione tra i due censimenti, da 12598 a 12510. Come negli spostamenti interni e negli spostamenti verso Salerno, risulta, un aumento degli utenti che si spostano per il motivo lavoro e una diminuzione degli utenti che si spostano per il motivo studio. Questo moto, può essere dovuto alla diretta conseguenza di un progresso industriale e, più in generale, del mondo lavorativo nelle città e alla diminuzione degli utenti che vogliono proseguire gli studi dopo il diploma.

- SPOSTAMENTI COMPLESSIVI DA/VERSO SALERNO PER MOTIVO (k) CASA-STUDIO E CASA-LAVORO

Tabella 3.2.2.7-Spostamenti complessivi da/verso Salerno per motivo

K	2001		2011	
	#	%	#	%
Lavoro	53363	58,2%	58957	64,9%
Studio	38372	41,8%	31902	35,1%
Tot _{da/verso,k}	91735	100%	90859	100%

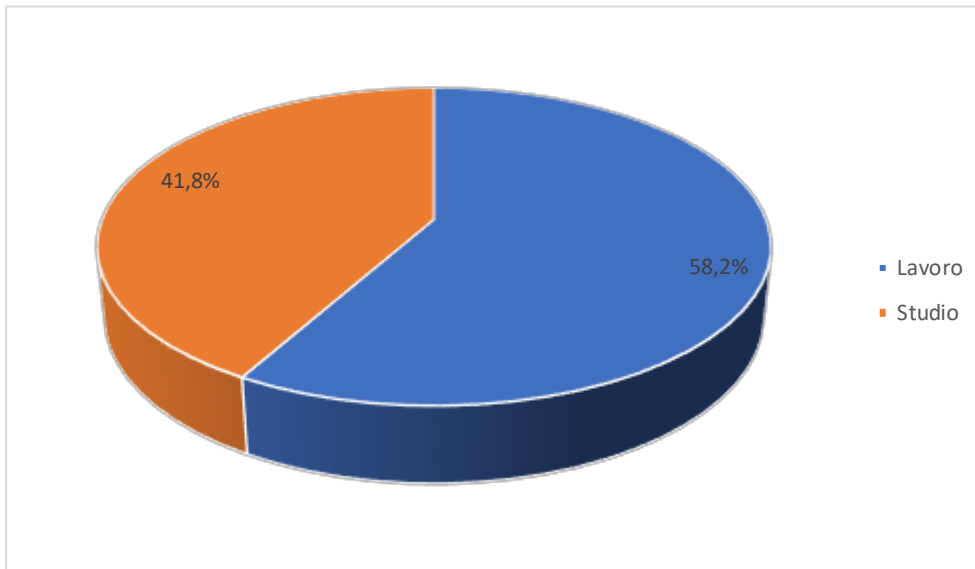


Figura 3.2.2.7a-2001- Percentuale di spostamenti complessivi (I-I, I-E, E-I) per motivo k

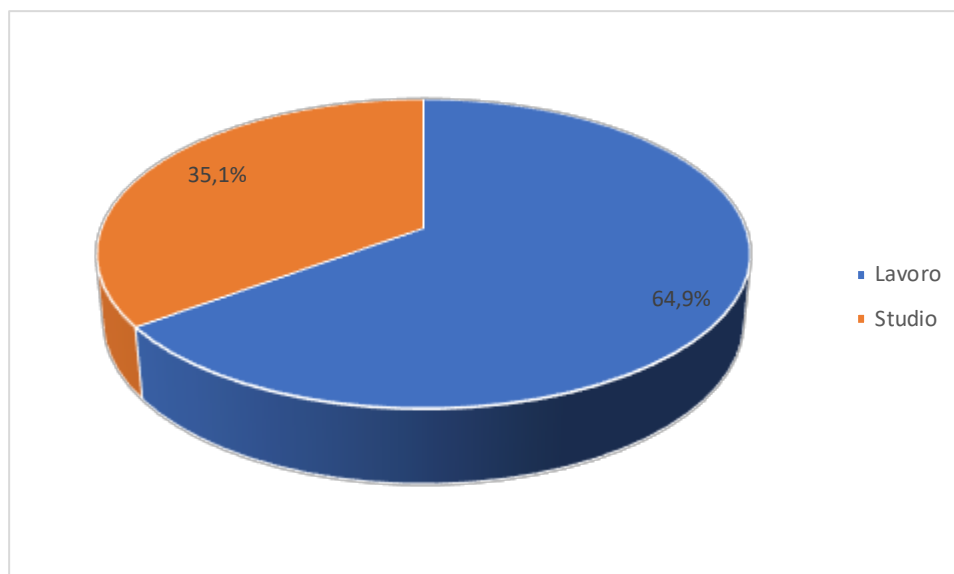


Figura 3.2.2.7b-2011- Percentuale di spostamenti complessivi (I-I, I-E, E-I) per motivo k

Nella tabella 3.2.2.7 e nei grafici 3.2.2.7a/b, sono stati illustrati gli spostamenti complessivi da/verso Salerno, per motivo casa-lavoro/casa-studio. Da questi, si evince che, c'è stato una diminuzione tra i due censimenti, da 91735 a 90859. Sommando effetti simili il risultato non cambia. Ricontriamo dunque, un aumento degli utenti che si spostano per il motivo lavoro e una diminuzione degli utenti che si spostano per il motivo studio. Questo moto, può essere dovuto alla diretta conseguenza di un progresso industriale e, più in generale, del mondo lavorativo nella città e alla diminuzione degli utenti che vogliono proseguire gli studi dopo il diploma.

Nelle analisi della mobilità modale, l'ISTAT, fornisce voci che indicano il modo usato dagli utenti. Nei due censimenti, queste, non tutte combaciano. In effetti, nel 2011, si vedono alcune modalità singole che, nel 2001, sono raggruppate. Per fare il confronto tra i due censimenti, bisogna che, gli elementi oggetto di studio, siano gli stessi. Quindi, in queste valutazioni e, in particolare nelle tabelle, sono stati raggruppati i modi che nel 2011 erano stati scissi; mentre, nei grafici a torta, restano le percentuali della mobilità così come vengono forniti nel censimento.

• SPOSTAMENTI COMPLESSIVI INTERNI A SALERNO PER SCELTA MODALE (m)

Tabella 3.2.2.8 -Spostamenti complessivi interni a Salerno per scelta modale

m	2001		2011	
	#	%	#	%
auto privata (come conducente)	13164	28,3%	12597	28,2%
auto privata (come passeggero)	6521	14,0%	6835	15,3%
autobus aziendale o scolastico	770	1,7%	730	1,6%
autobus urbano, filobus	4335	9,3%	4853	10,8%
bicicletta, a piedi, altro mezzo	18365	39,5%	17229	38,5%
corriera, autobus extra-urbano	232	0,5%	142	0,3%
motocicletta,ciclomotore,scooter	3044	6,5%	2262	5,1%
tram	72	0,2%	0	0,0%
metropolitana	0	0,0%	3	0,0%
treno	22	0,0%	81	0,2%
Tot _{I-I,m}	46525	100%	44733	100%

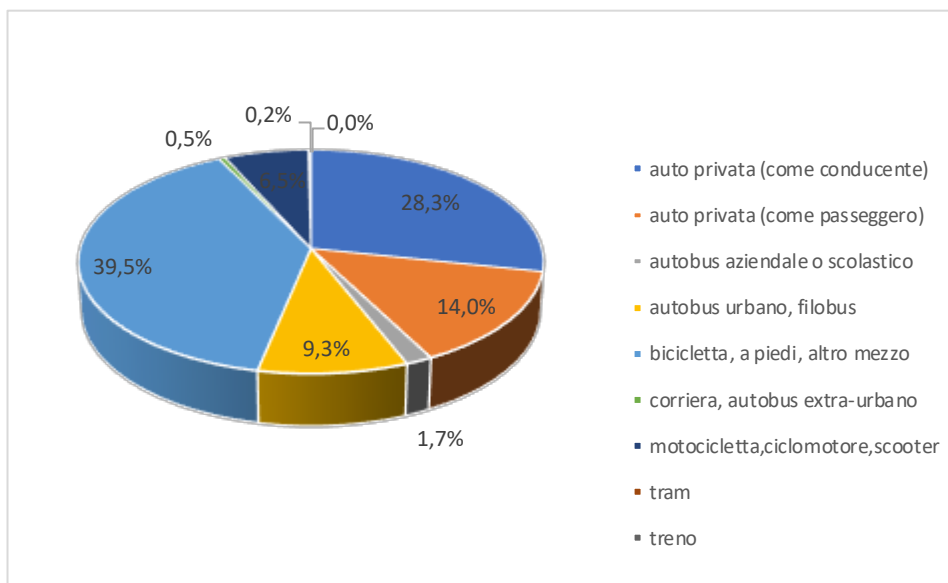


Figura 3.2.2.8a -2001-Percentuale spostamenti complessivi I-I per scelta modale

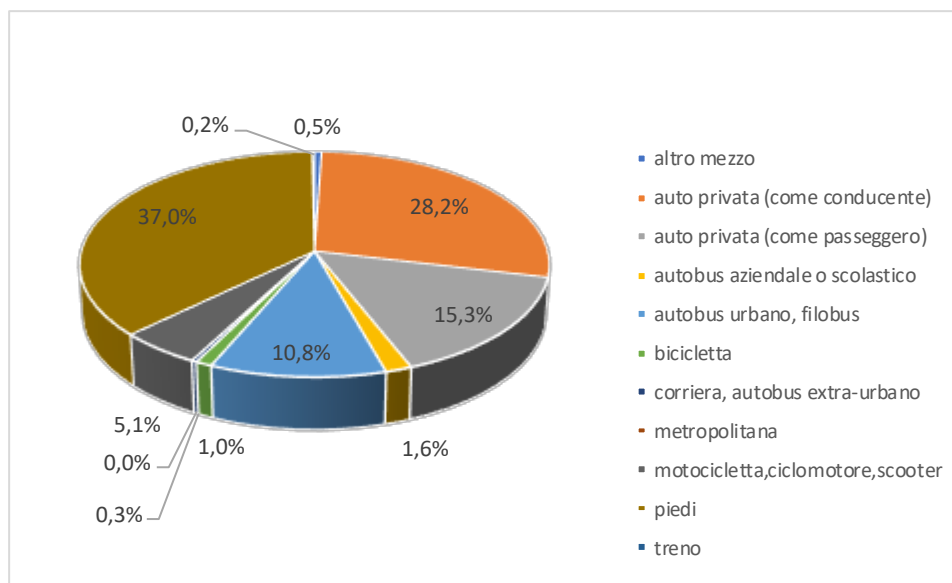


Figura 3.2.2.8b-2011-Percentuale spostamenti complessivi I-I per scelta modale

Nella tabella 3.2.2.8 e nei grafici 3.2.2.8a/b, sono stati illustrati gli spostamenti interni a Salerno, per scelta modale. Da questi, si evince che, c'è stata una diminuzione tra i due censimenti, da 46525 a 44733, così come è stato visto nelle analisi iniziali. In particolare, si osserva che, gli spostamenti con auto private (come conducente) diminuiscono, auto private (come passeggero) aumentano, piedi-bicicletta diminuiscono, autobus scolastico diminuiscono, autobus urbano aumentano, autobus extra-urbano diminuiscono, motociclette diminuiscono, il tram era presente solo nel 2001, la metropolitana aumentano, treno aumentano. Inoltre, si osserva che, lo spostamento preferito dagli utenti è, in entrambi i casi, bicicletta-piedi-altro mezzo.

• SPOSTAMENTI COMPLESSIVI DA SALERNO PER SCELTA MODALE (m)

Figura 3.2.2.9-Spostamenti complessivi da Salerno per scelta modale

m	2001		2011	
	#	%	#	%
auto privata (come conducente)	6881	54,6%	6865	54,9%
auto privata (come passeggero)	953	7,6%	928	7,4%
autobus aziendale o scolastico	80	0,6%	79	0,6%
autobus urbano, filobus	1019	8,1%	1713	13,7%
bicicletta, a piedi, altro mezzo	49	0,4%	78	0,6%
corriera, autobus extra-urbano	2647	21,0%	1475	11,8%
metropolitana	2	0,0%	0	0,0%
motocicletta,ciclomotore,scooter	121	1,0%	176	1,4%
tram	17	0,1%	11	0,1%
treno	829	6,6%	1186	9,5%
Tot _{I-E,m}	12598	100%	12510	100%

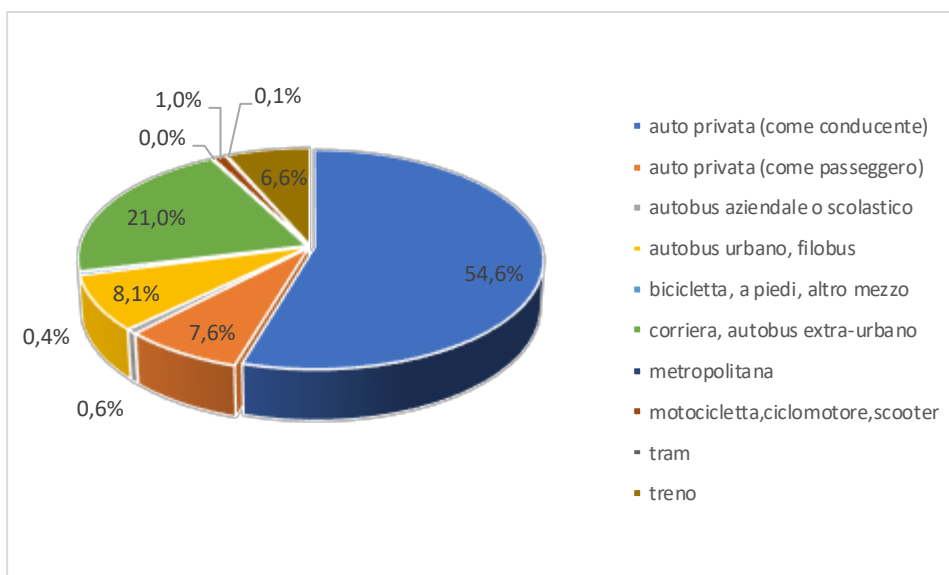


Figura 3.2.2.9a-2001-Percentuale spostamenti complessivi I-E per scelta modale

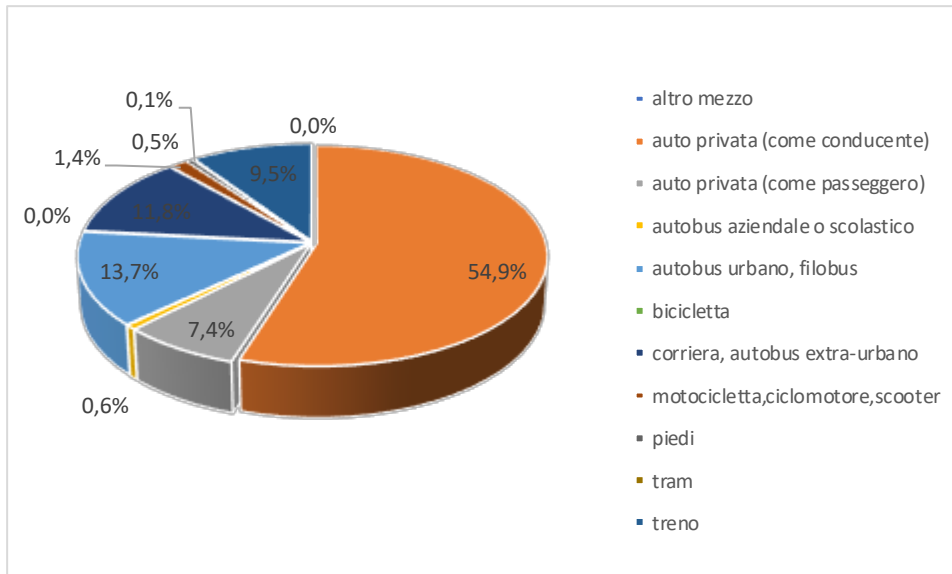


Figura 3.2.2.9b-2011-Percentuale spostamenti complessivi I-E per scelta modale

Nella tabella 3.2.2.9 e nei grafici 3.2.2.9a/b, sono stati illustrati gli spostamenti da Salerno, per scelta modale. Da questi, si evince che, c'è stata una diminuzione tra i due censimenti, da 12598 a 12510, come è stato visto nelle analisi iniziali. In particolare si osserva che, gli spostamenti con: auto private (come conducente) aumentano, auto private (come passeggero) diminuiscono, autobus scolastico è uguale, autobus urbano aumentano, autobus extra-urbano diminuiscono, piedi-bicicletta aumentano, motociclette aumentano, il tram diminuiscono, la metropolitana diminuiscono, treno aumentano. Inoltre, si osserva che, lo spostamento preferito dagli utenti è, in entrambi i casi, l'auto privata come conducente.

• SPOSTAMENTI COMPLESSIVI VERSO SALERNO PER SCELTA MODALE (m)

Tabella 3.2.2.10-Spostamenti complessivi verso Salerno per scelta modale

m	2001		2011	
	#	%	#	%
auto privata (come conducente)	15816	48,5%	16823	50,0%
auto privata (come passeggero)	3252	10,0%	3796	11,3%
autobus aziendale o scolastico	495	1,5%	391	1,2%
autobus urbano, filobus	3713	11,4%	5219	15,5%
bicicletta, a piedi, altro mezzo	131	0,4%	357	1,1%
corriera, autobus extra-urbano	5664	17,4%	3313	9,9%
motocicletta,ciclomotore,scooter	710	2,2%	557	1,7%
tram	31	0,1%	32	0,1%
treno	2800	8,6%	3112	9,3%
metropolitana	0	0,0%	16	0,0%
Tot _{E-I,m}	32612	100%	33616	100%

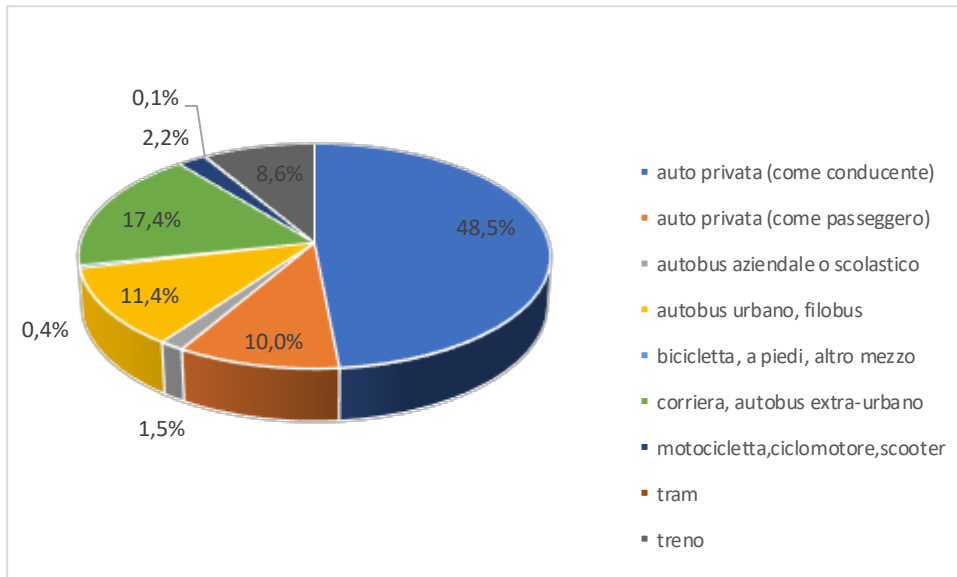


Figura 3.2.2.10a -2001-Percentuale spostamenti complessivi E-I per scelta modale m

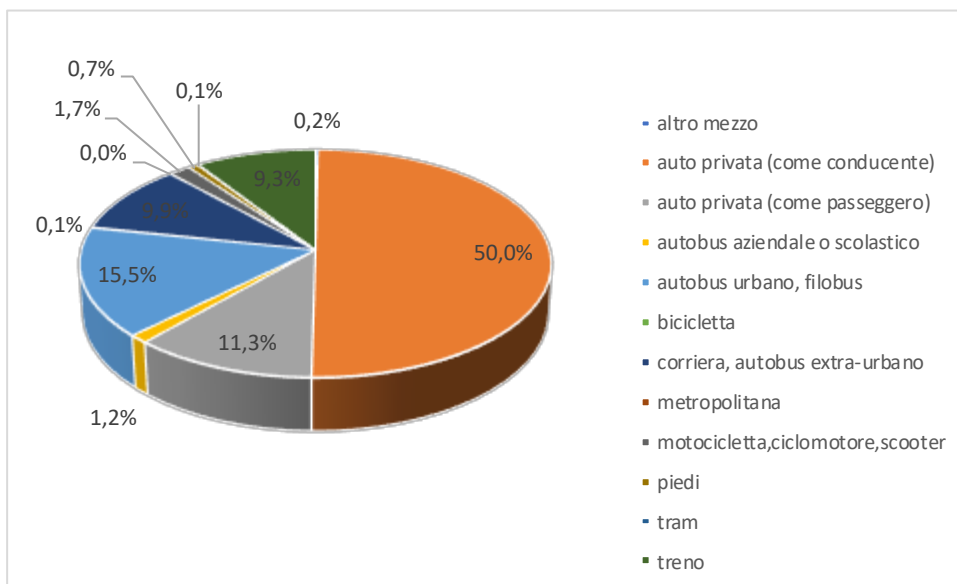


Figura 3.2.2.10b-2011-Percentuale spostamenti complessivi E-I per scelta modale m

Nella tabella 3.2.2.10 e nei grafici 3.2.2.10a/b, sono stati illustrati gli spostamenti verso Salerno, per scelta modale. Da questi, si evince che, c'è stato un aumento tra i due censimenti, da 32612 a 33616, così come è stato visto nelle analisi iniziali. In particolare si osserva che, gli spostamenti con auto private (come conducente) aumentano, auto private (come passeggero) aumentano, autobus scolastico diminuiscono, autobus urbano aumentano, autobus extra-urbano diminuiscono, piedi-bicicletta aumentano, motociclette diminuiscono, il tram sono uguali, la metropolitana aumentano, treno aumentano. Inoltre, si osserva che, lo spostamento preferito dagli utenti è, in entrambi i casi, l'auto privata come conducente.

Dall'analisi della mobilità modale risulta:

per gli spostamenti interni-interni si preferisce il modo Piedi-Bicicletta-Altro mezzo, in entrambi i censimenti;

per gli spostamenti esterni-interni e interni-esterni si preferisce il modo auto privata come conducente, in entrambi i censimenti.

- **SPOSTAMENTI COMPLESSIVI DA/VERSO SALERNO PER SCELTA MODALE (m)**

Tabella 3.2.2.11-Spostamenti complessivi da/verso Salerno per scelta modale

m	2001		2011	
	#	%	#	%
auto privata (come conducente)	35861	39,1%	36285	39,9%
auto privata (come passeggero)	10726	11,7%	11560	12,7%
autobus aziendale o scolastico	1345	1,5%	1200	1,3%
autobus urbano, filobus	9067	9,9%	11786	13,0%
bicicletta, a piedi, altro mezzo	18545	20,2%	17607	19,4%
corriera, autobus extra-urbano	8543	9,3%	4930	5,4%
metropolitana	2	0,0%	195	0,2%
motocicletta,ciclomotore,scooter	3875	4,2%	2886	3,2%
tram	120	0,1%	42	0,0%
treno	3651	4,0%	4379	4,8%
Tot _{da/verso,m}	91735	100%	90870	100%

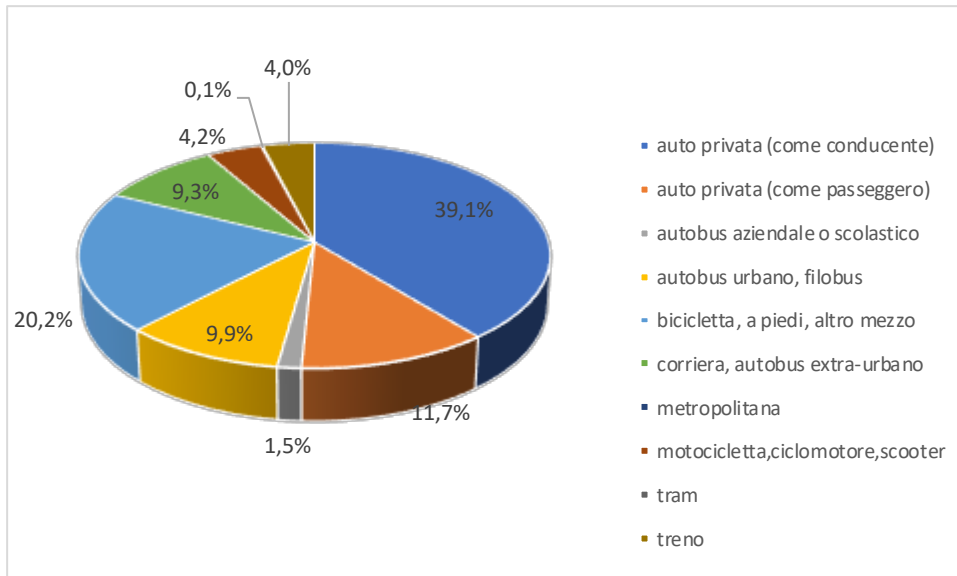


Figura 3.2.2.11a-2001-Percentuale di spostamenti complessivi (I-I, I-E, E-I) per scelta modale m

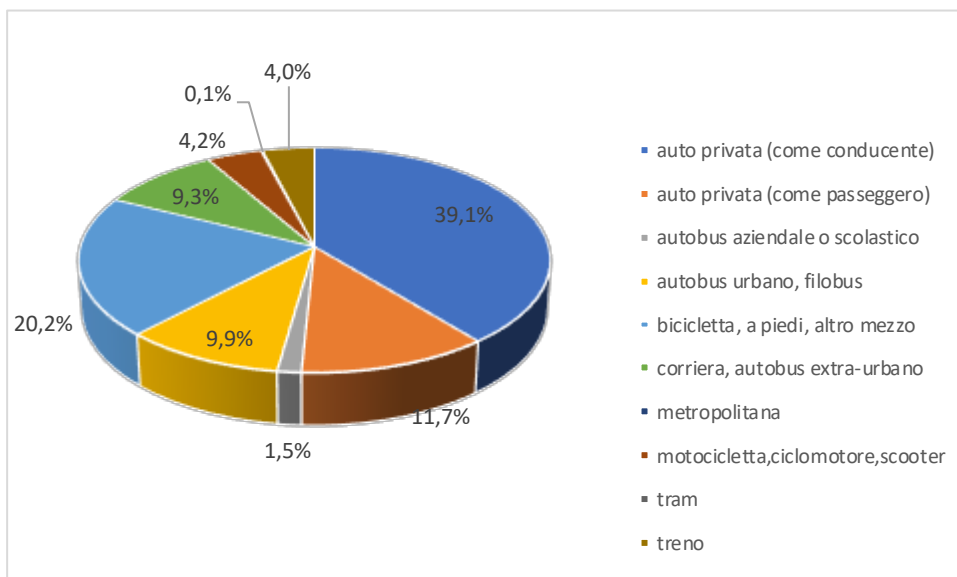


Figura 3.2.2.11b-2011-Percentuale di spostamenti complessivi (I-I, I-E, E-I) per scelta modale m

Nella tabella 3.2.2.11 e nei grafici 3.2.2.11a/b, sono stati illustrati gli spostamenti complessivi da/verso Salerno, per scelta modale. Da questi, si evince che, c'è stata una diminuzione tra i due censimenti, da 91735 a 90870, così come è stato visto nelle analisi iniziali. In particolare si osserva che, gli spostamenti con auto private (come conducente) aumentano, auto private (come passeggero) aumentano, autobus scolastico diminuiscono, autobus urbano aumentano, autobus extra-urbano diminuiscono, piedi-bicicletta diminuiscono, motociclette diminuiscono, il tram diminuiscono, la metropolitana aumentano, treno aumentano. Inoltre, si osserva che, lo spostamento preferito dagli utenti è, in entrambi i casi, l'auto privata come conducente, con il 39/40%.

• SPOSTAMENTI COMPLESSIVI INTERNI A SALERNO PER SCELTA MODALE (m) E PER MOTIVO CASA-LAVORO/CASA-STUDIO

Tabella 3.2.2.12-Spostamenti complessivi I-I per scelta modale (m) e per motivo casa-lavoro/casa-studio

m	2001				2011			
	k				k			
	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio
auto privata (come conducente)	12584	580	50,6%	2,7%	12383	214	46,9%	1,2%
auto privata (come passeggero)	1250	5271	5,0%	24,3%	1501	5334	5,7%	29,1%
autobus aziendale o scolastico	51	719	0,2%	3,3%	165	565	0,6%	3,1%
autobus urbano, filobus	2111	2224	8,5%	10,3%	2587	2266	9,8%	12,4%
bicicletta, a piedi, altro mezzo	6909	11456	27,8%	52,9%	7854	9375	29,7%	51,2%
corriera, autobus extra-urbano	58	174	0,2%	0,8%	61	80	0,2%	0,4%
motocicletta, ciclomotore, scooter	1839	1205	7,4%	5,6%	1787	475	6,8%	2,6%
tram	42	30	0,2%	0,1%	3		0,0%	0,0%
treno	16	6	0,1%	0,0%	68	13	0,3%	0,1%
Tot _{i,m}	24860	21665	100%	100%	26411	18322	100%	100%

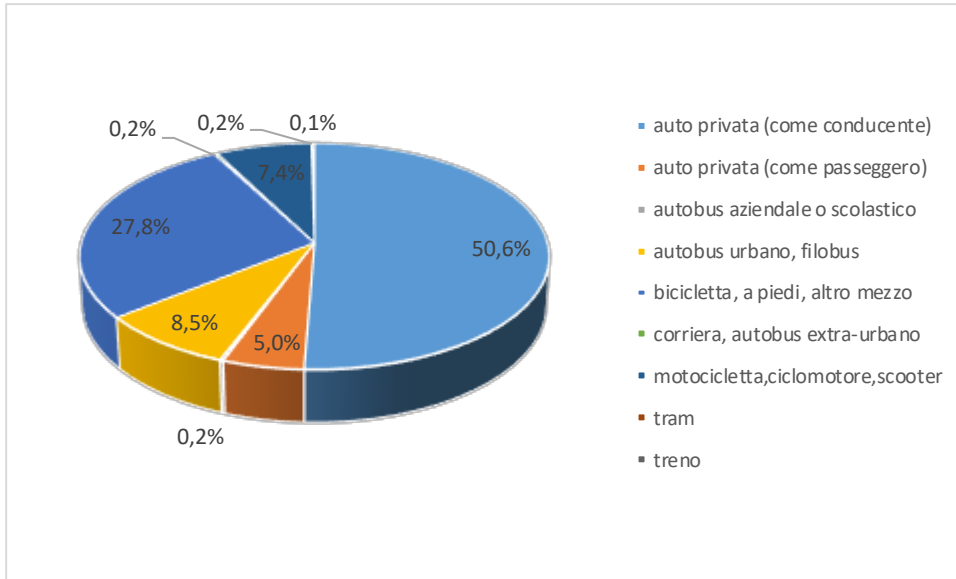


Figura 3.2.2.12a-2011- Percentuale degli spostamenti complessivi I-I per scelta modale e per motivo casa lavoro

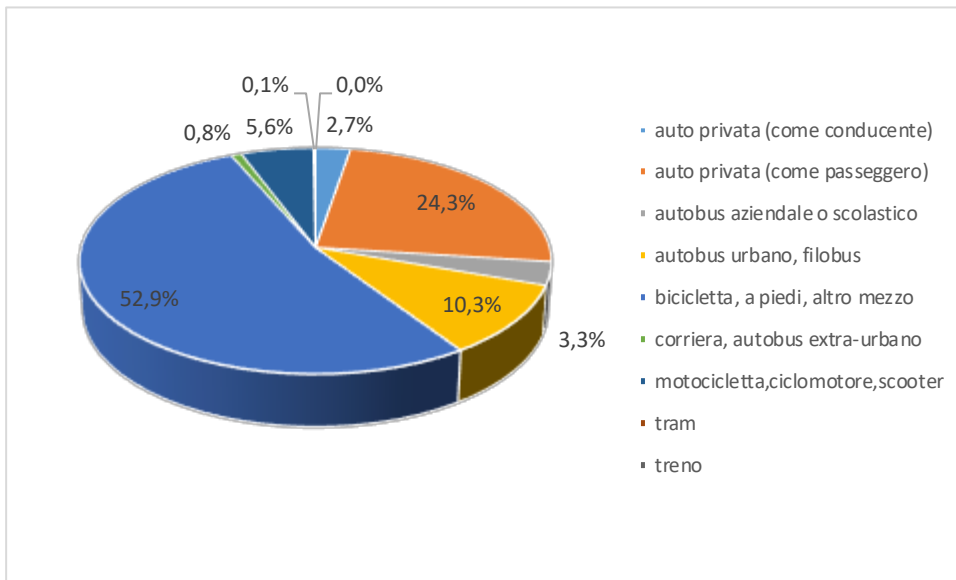


Figura 3.2.2.12b-2001- Percentuale degli spostamenti complessivi I-I per scelta modale e per motivo casa-studio

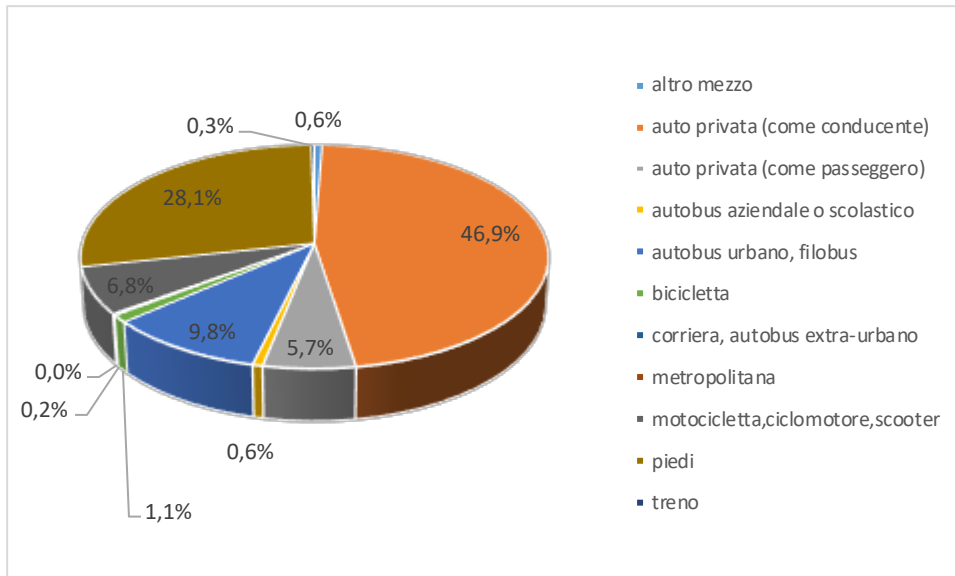


Figura 3.2.2.12c-2011- Percentuale degli spostamenti complessivi I-I per scelta modale e per motivo casa lavoro

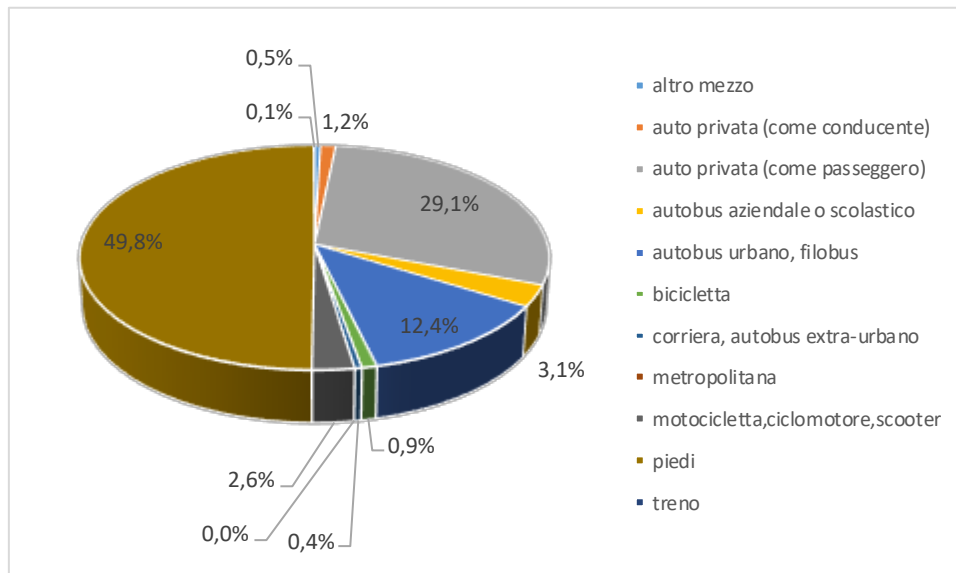


Figura 3.2.2.12d -2011- Percentuale degli spostamenti complessivi I-I per scelta modale e per motivo casa-studio

Nella tabella 3.2.2.12 e nei grafici 3.2.2.12a/b/c/d , sono stati illustrati gli spostamenti interni a Salerno, per scelta modale e per motivo casa-lavoro/casa-studio. Da questi, si evince che, resta tutto quasi immutato nel tempo. Lo spostamento preferito dagli utenti è, in entrambi i casi, bicicletta-piedi-altro mezzo per il motivo studio e auto privata (come conducente) per il motivo lavoro.

• SPOSTAMENTI COMPLESSIVI DA SALERNO PER SCELTA MODALE (m) E PER MOTIVO CASA-LAVORO/CASA-STUDIO

Tabella 3.2.2.13-Spostamenti complessivi I-E per scelta modale e per motivo casa-lavoro/casa-studio

m	2001				2011			
	k				k			
	#	#	%	%	#	#	%	%
	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio
auto privata (come conducente)	5772	1109	69,4%	25,9%	6239	625	69,5%	17,7%
auto privata (come passeggero)	528	425	6,3%	9,9%	556	372	6,2%	10,5%
autobus aziendale o scolastico	24	56	0,3%	1,3%	32	47	0,4%	1,3%
autobus urbano, filobus	296	723	3,6%	16,9%	498	1214	5,6%	34,3%
bicicletta, a piedi, altro mezzo	30	19	0,4%	0,4%	41	37	0,5%	1,1%
corriera, autobus extra-urbano	959	1688	11,5%	39,4%	580	895	6,5%	25,3%
metropolitana	1	1	0,0%	0,0%				
motocicletta,ciclomotore,scooter	91	30	1,1%	0,7%	142	34	1,6%	1,0%
tram	7	10	0,1%	0,2%		11	0,0%	0,3%
treno	610	219	7,3%	5,1%	885	301	9,9%	8,5%
Tot _{I-E,m}	8318	4280	100%	100%	8973	3537	100%	100%

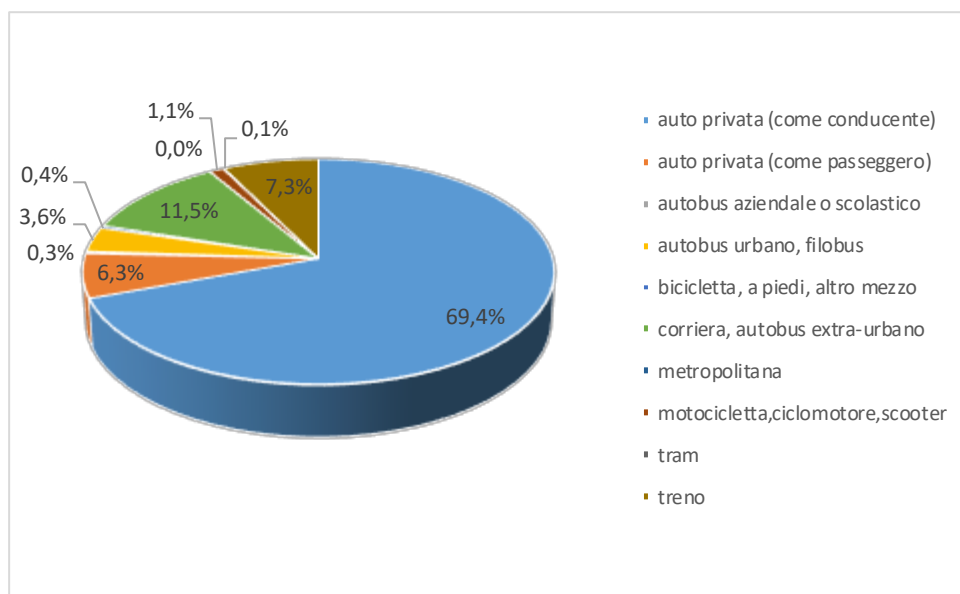


Figura 3.2.2.13a-2001- Percentuale degli spostamenti complessivi I-E per scelta modale e per motivo casa lavoro

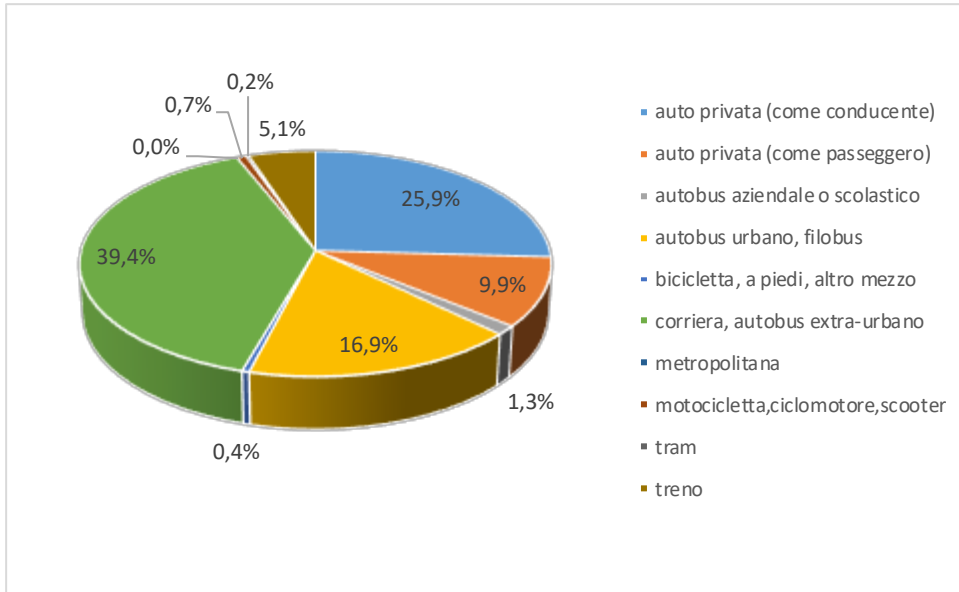


Figura 3.2.2.13b-2001- Percentuale degli spostamenti complessivi I-E per scelta modale e per motivo casa-studio

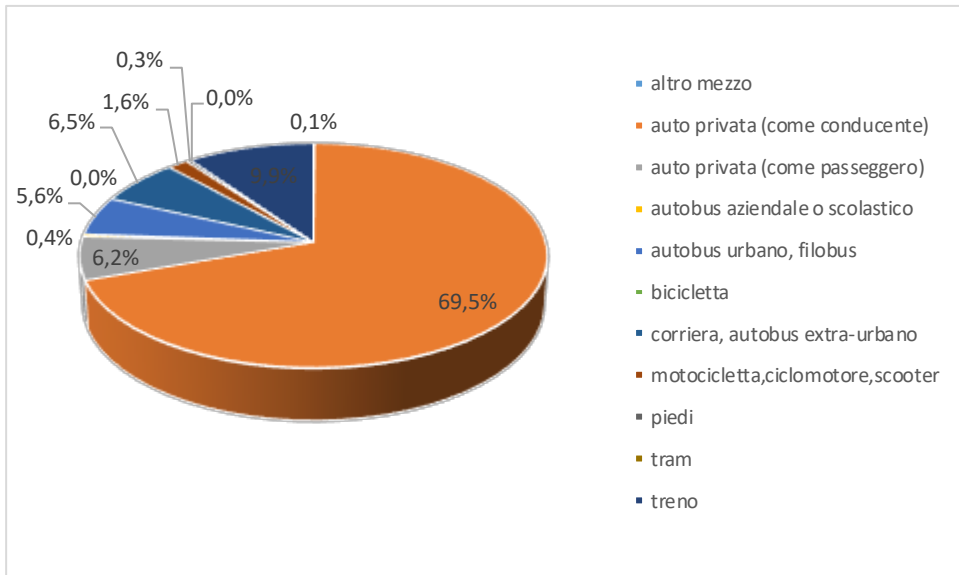


Figura 3.2.2.13c-2011- Percentuale degli spostamenti complessivi I-E per scelta modale e per motivo casa lavoro

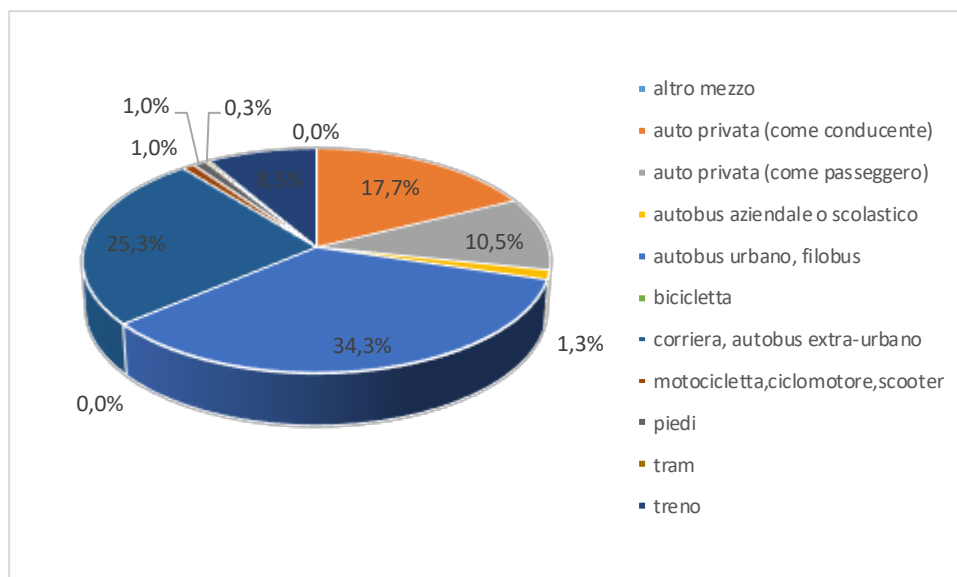


Figura 3.2.2.13d-2011- Percentuale degli spostamenti complessivi I-E per scelta modale e per motivo casa-studio

Nella tabella 3.2.2.13 e nei grafici 3.2.2.13a/b/c/d, sono stati illustrati gli spostamenti da Salerno, per scelta modale e per motivo casa-lavoro/casa-studio. Resta tutto costante tranne lo spostamento per motivo studio che, nel 2001, era preferito lo spostamento con il 39% l'autobus extra-urbano e, nel 2011, l'autobus urbano con il 34%. Inoltre, si osserva che, lo spostamento preferito dagli utenti per il motivo lavoro è in entrambi i casi l'auto privata (come conducente) con circa il 70%.

- SPOSTAMENTI COMPLESSIVI VERSO SALERNO PER SCELTA MODALE (m) E PER MOTIVO CASA-LAVORO/CASA-STUDIO

Tabella 3.2.2.14 - Spostamenti complessivi E-I per scelta modale m e per motivo casa-lavoro/casa-studio

m	2001				2011			
	k				k			
	#	#	%	%	#	#	%	%
	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio
auto privata (come conducente)	14620	1196	72,4%	9,6%	16431	392	69,7%	3,9%
auto privata (come passeggero)	1296	1956	6,4%	15,7%	1744	2053	7,4%	20,4%
autobus aziendale o scolastico	212	283	1,1%	2,3%	162	229	0,7%	2,3%
autobus urbano, filobus	854	2859	4,2%	23,0%	1489	3731	6,3%	37,1%
bicicletta, a piedi, altro mezzo	92	39	0,5%	0,3%	266	91	1,1%	0,9%
corriera, autobus extra-urbano	1244	4420	6,2%	35,6%	1086	2227	4,6%	22,2%
motocicletta, ciclomotore, scooter	330	380	1,6%	3,1%	471	86	2,0%	0,9%
tram	12	19	0,1%	0,2%	6	26	0,0%	0,3%
treno	1525	1275	7,6%	10,3%	1909	1203	8,1%	12,0%
metropolitana					10	6	0,0%	0,1%
Tot _{E-I,m}	20185	12427	100%	100%	23573	10043	100%	100%

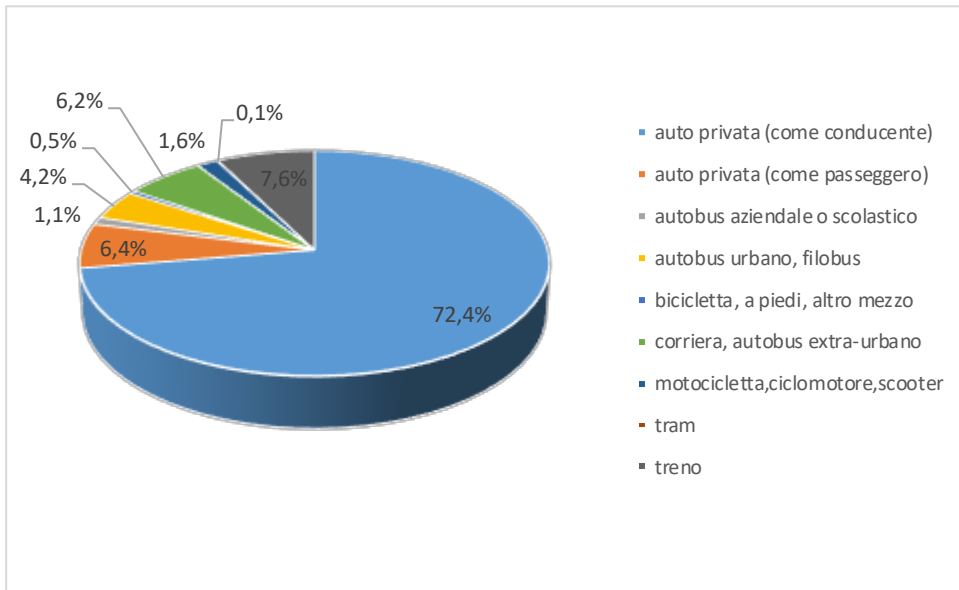


Figura 3.2.2.14a-2001- Percentuale degli spostamenti complessivi E-I per scelta modale e per motivo casa lavoro

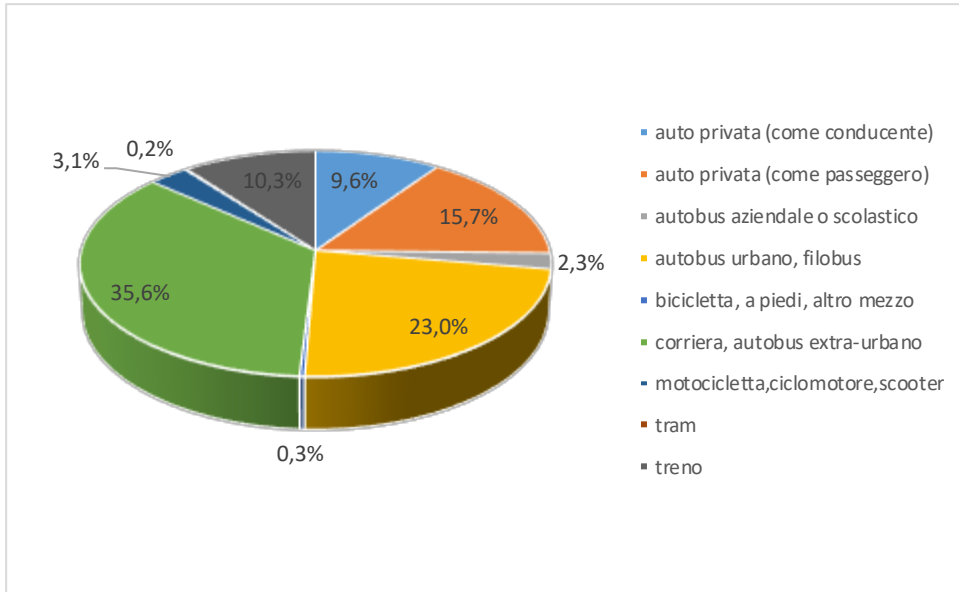


Figura 3.2.2.14b - 2001- Percentuale degli spostamenti complessivi E-I per scelta modale e per motivo casa-studio

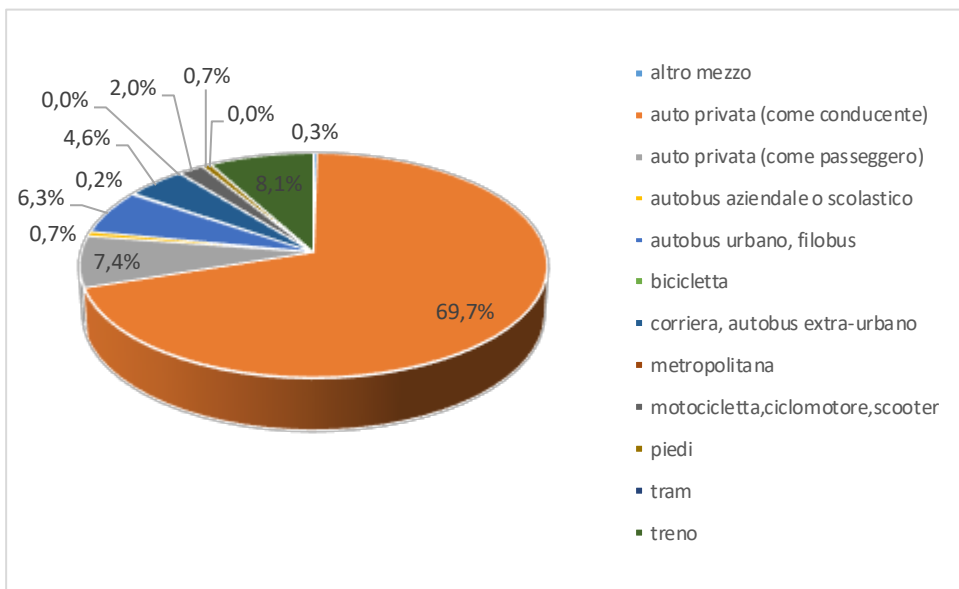


Figura 3.2.2.14c-2011- Percentuale degli spostamenti complessivi E-I per scelta modale e per motivo casa lavoro

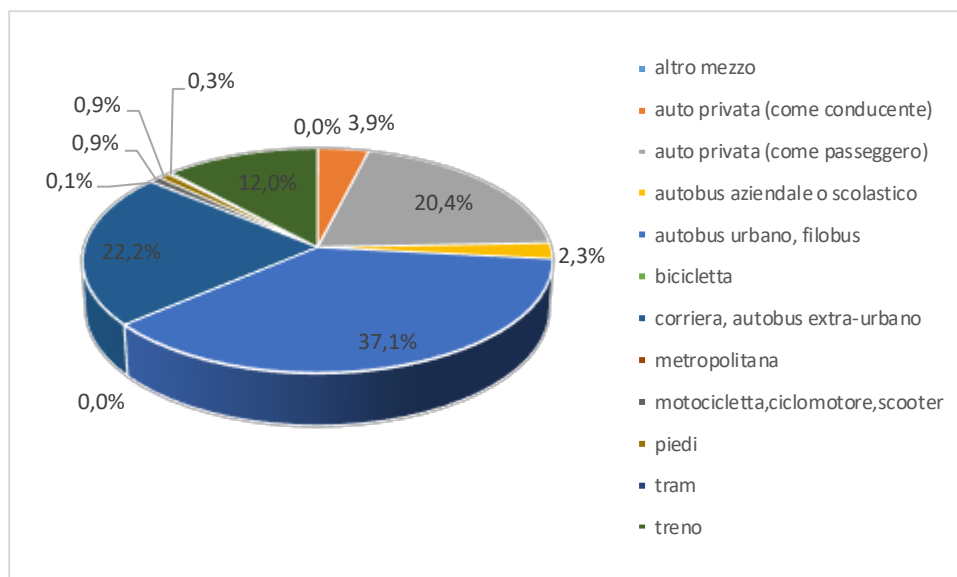


Figura 3.2.2.14d-2011- Percentuale degli spostamenti complessivi E-I per scelta modale e per motivo casa-studio

Nella tabella 3.2.2.14 e nei grafici 3.2.2.14a/b, sono stati illustrati gli spostamenti verso Salerno, per scelta modale e per motivo casa-lavoro/casa-studio. Resta tutto costante tranne lo spostamento per motivo studio che, nel 2001, era preferito lo spostamento con il 36% l'autobus extra-urbano e, nel 2011, l'autobus urbano con il 37%. Inoltre, si osserva che, lo spostamento preferito dagli utenti per il motivo lavoro è in entrambi i casi l'auto privata (come conducente) con circa il 70%.

- SPOSTAMENTI COMPLESSIVI DA/VERSO SALERNO PER SCELTA MODALE (m) E PER MOTIVO CASA-LAVORO/CASA-STUDIO

Tabella 3.2.2.15 - Spostamenti complessivi da/verso Salerno per scelta modale m e per motivo casa-lavoro/casa-studio

m	2001				2011			
	k		k		k		k	
	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio
auto privata (come conducente)	32976	2885	61,8%	7,5%	35054	1232	59,5%	3,9%
auto privata (come passeggero)	3074	7652	5,8%	19,9%	3801	7759	6,4%	24,3%
autobus aziendale o scolastico	287	1058	0,5%	2,8%	358	842	0,6%	2,6%
autobus urbano, filobus	3261	5806	6,1%	15,1%	4575	7211	7,8%	22,6%
bicicletta, a piedi, altro mezzo	7031	11514	13,2%	30,0%	8161	9503	13,8%	29,8%
corriera, autobus extra-urbano	2261	6282	4,2%	16,4%	1728	3202	2,9%	10,0%
metropolitana	1	1	0,0%	0,0%	14	6	0,0%	0,0%
motocicletta, ciclomotore, scooter	2260	1615	4,2%	4,2%	2400	595	4,1%	1,9%
tram	61	59	0,1%	0,2%	6	36	0,0%	0,1%
treno	2151	1500	4,0%	3,9%	2862	1517	4,9%	4,8%
Tot _{da-verso,m}	53363	38372	100%	100%	58957	31902	100%	100%

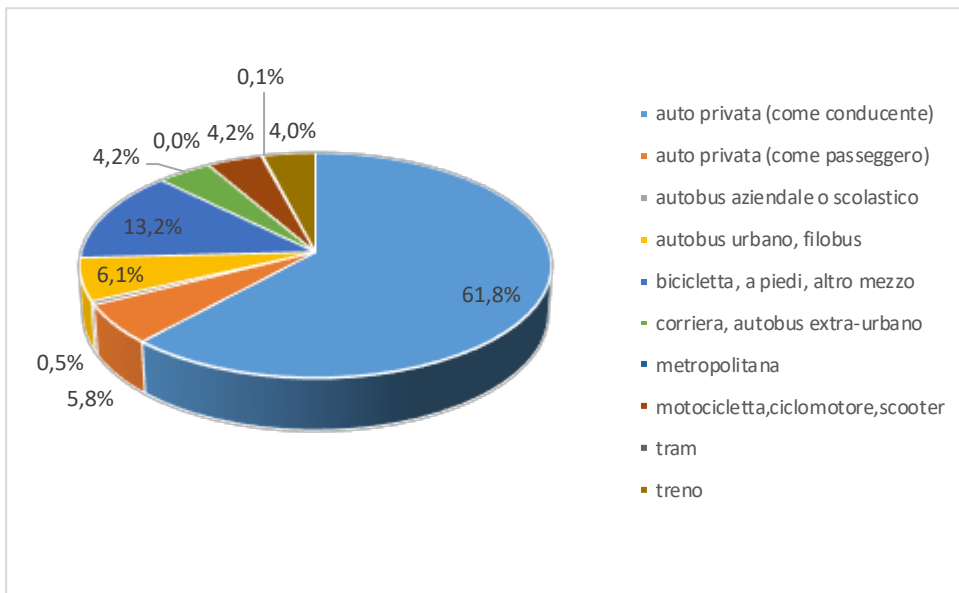


Figura 3.2.2.15a-2001- Percentuale degli spostamenti complessivi (I-I, I-E, E-I) per scelta modale e per motivo casa lavoro

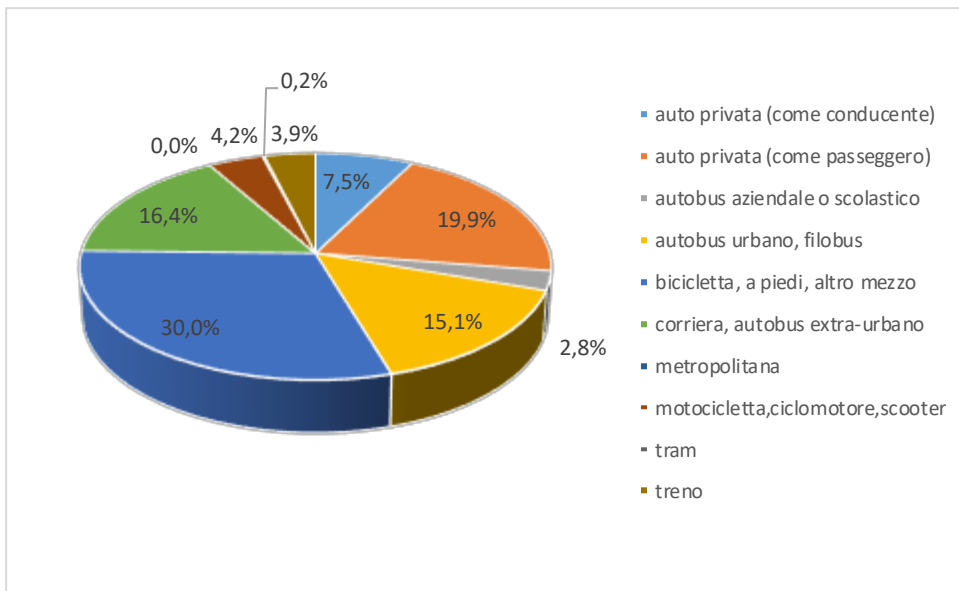


Figura 3.2.2.15b -2001-Percentuale degli spostamenti complessivi (I-I, I-E, E-I) per scelta modale e per motivo casa-studio

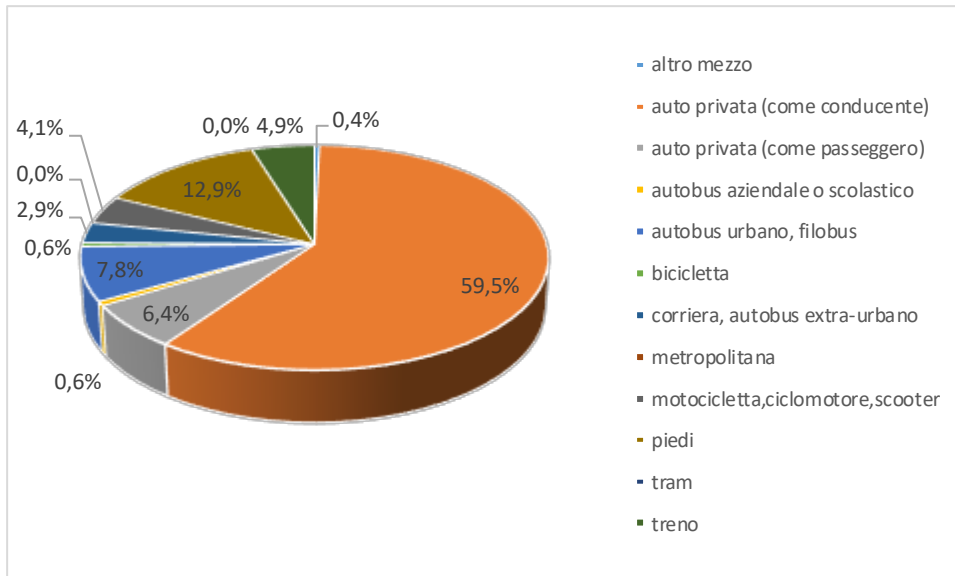


Figura 3.2.2.15c - 2011- Percentuale degli spostamenti complessivi (I-I, I-E, E-I) per scelta modale e per motivo casa lavoro

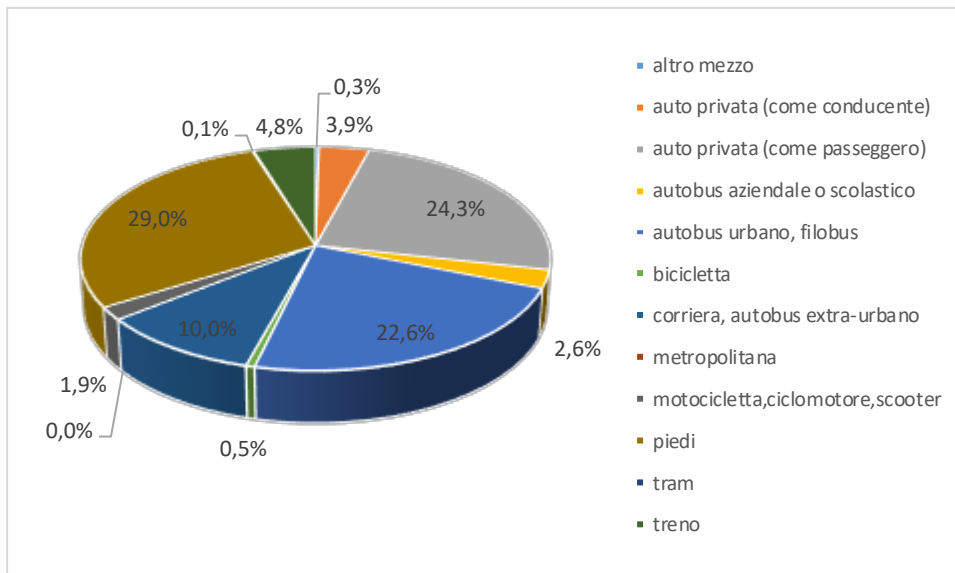


Figura 3.2.2.15d - 2011-Percentuale degli spostamenti complessivi (I-I, I-E, E-I) per scelta modale e per motivo casa-studio

Nella tabella 3.2.2.15 e nei grafici 3.2.2.15a//b/c/d, sono stati illustrati gli spostamenti complessivi da/verso Salerno, per scelta modale e per motivo casa-lavoro/casa-studio. Resta tutto costante nel tempo. Inoltre, si osserva che, lo spostamento preferito dagli utenti per il motivo lavoro è l'auto privata (come conducente) e, per il motivo studio, il modo piedi-bicicletta.

• SPOSTAMENTI COMPLESSIVI INTERNI A SALERNO PER FASCIA ORARIA (h)

Tabella 3.2.2.16 - Spostamenti complessivi interni a Salerno per fascia oraria h

h	2001		2011	
	#	%	#	%
prima delle 7,15	15520	33,4%	7015	15,7%
dalle 7,15 alle 8,14	20551	44,2%	25387	56,8%
dalle 8,15 alle 9,14	9710	20,9%	9910	22,2%
dopo le 9,15	744	1,6%	2421	5,4%
Tot _{i-l,h}	46525	100%	44732	100%

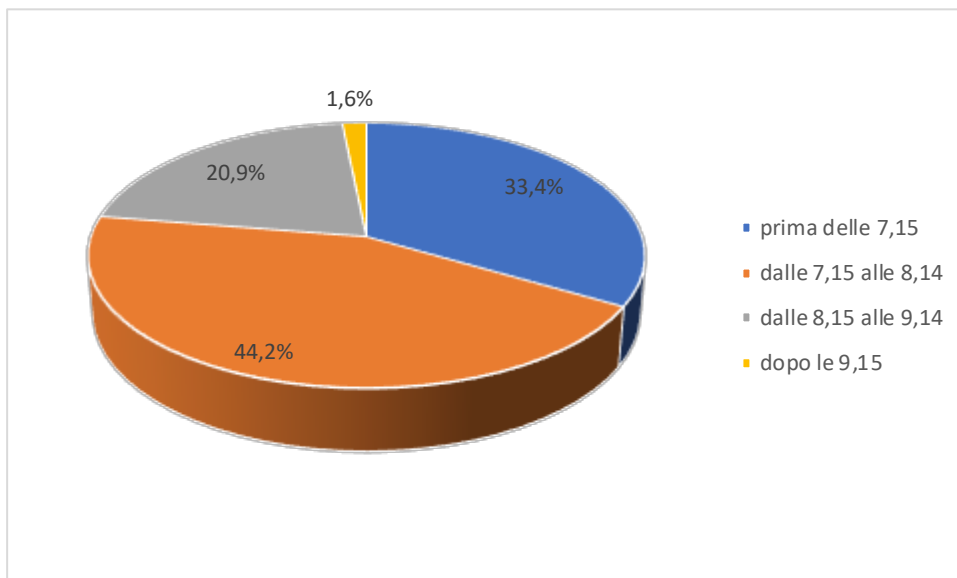


Figura 3.2.2.16a-2001-Percentuale di spostamenti I-I per fascia oraria h

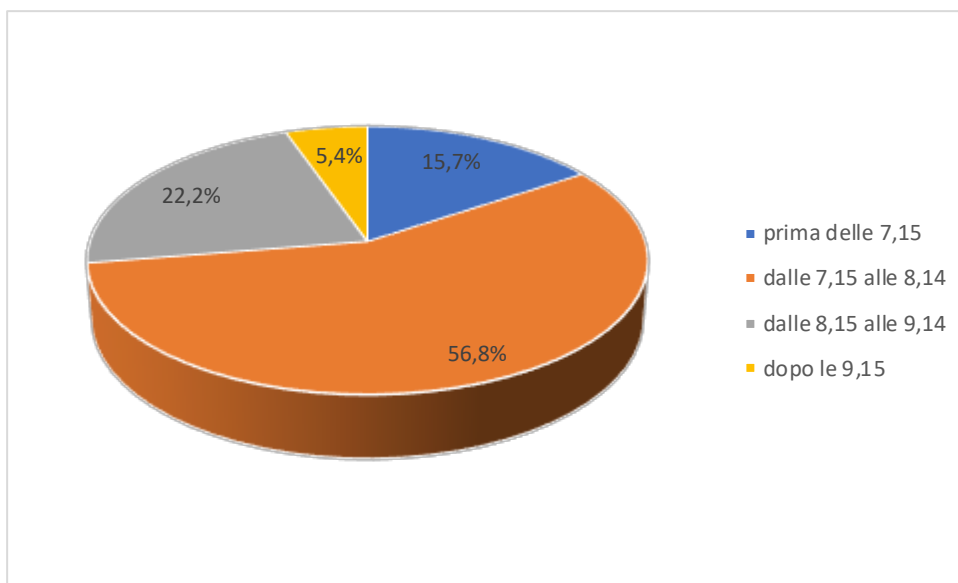


Figura 3.2.2.16b - 2011-Percentuale di spostamenti I-I per fascia oraria h

Nella tabella 3.2.2.16 e nei grafici 3.2.2.16a/b, sono stati illustrati gli spostamenti complessivi interni a Salerno per fasce orarie. Questi, sono stati raggruppati in quattro intervalli. Si evince che, c'è stata una diminuzione tra i due censimenti, da 46525 a 44732, così come è stato visto nelle analisi iniziali. In particolare si osserva che, gli spostamenti prima delle 7:15 sono diminuiti, mentre, gli spostamenti negli altri tre intervalli sono aumentati. Inoltre, si osserva che, gli spostamenti preferiti dagli utenti avvengono, in entrambi i casi, tra le 7:15 alle 8:14, con percentuale rispettivamente del 44 e 56%.

- SPOSTAMENTI COMPLESSIVI DA SALERNO PER FASCIA ORARIA (h)

Tabella 3.2.2.17-Spostamenti complessivi da Salerno per fascia oraria h

h	2001		2011	
	#	%	#	%
prima delle 7,15	4169	33,1%	3936	31,5%
dalle 7,15 alle 8,14	5535	43,9%	6318	50,5%
dalle 8,15 alle 9,14	2726	21,6%	1584	12,7%
dopo le 9,15	168	1,3%	672	5,4%
Tot _{I-E,h}	12598	100%	12510	100%

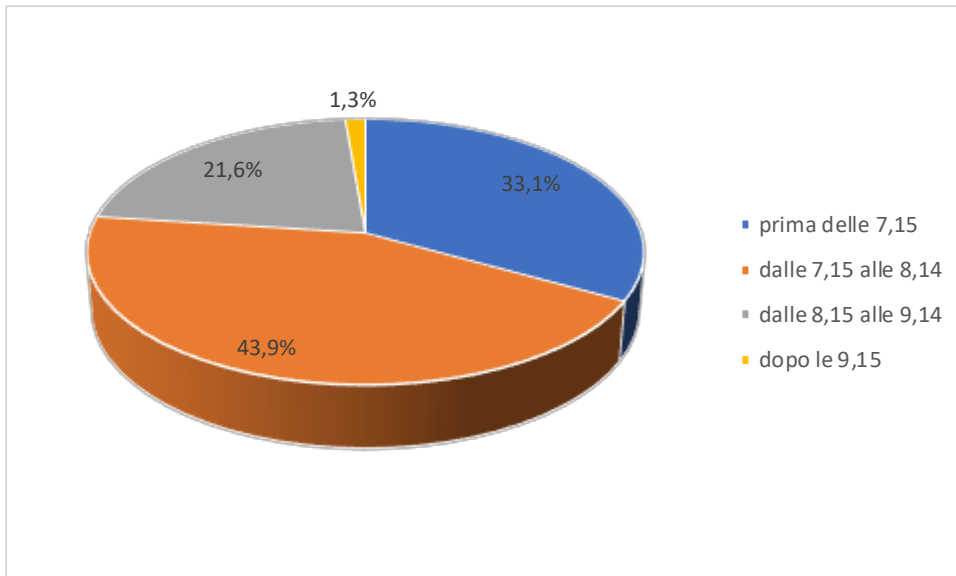


Figura 3.2.2.17a-2001-Percentuale di spostamenti I-E per fascia oraria h

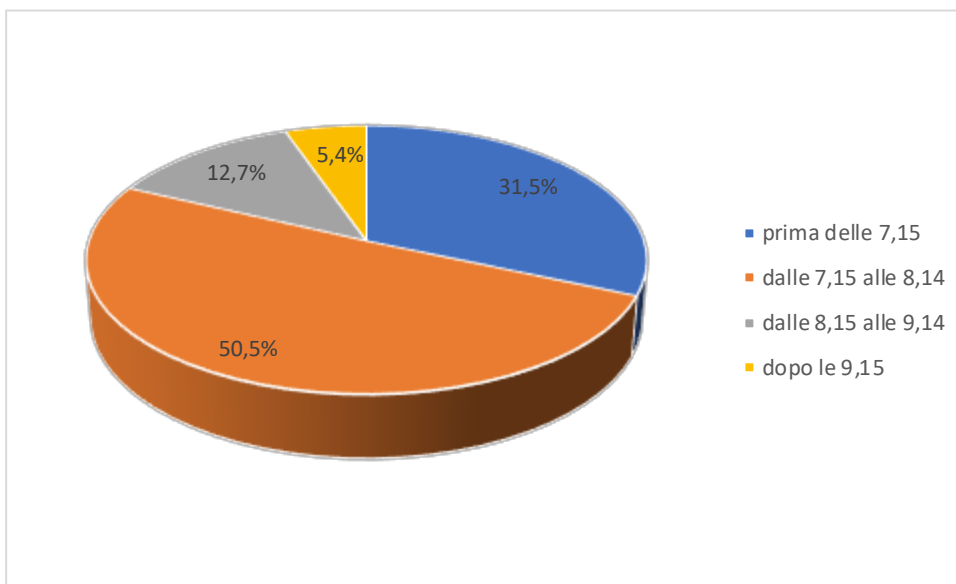


Figura 3.2.2.17b-2011-Percentuale di spostamenti I-E per fascia oraria h

Nella tabella 3.2.2.17 e nei grafici 3.2.2.17a/b, sono stati illustrati gli spostamenti complessivi da Salerno per fasce orarie. Questi, sono stati raggruppati in quattro intervalli. Si evince che, c'è stata una diminuzione tra i due censimenti, da 12598 a 12510, così come è stato visto nelle analisi iniziali. In particolare si osserva che, gli spostamenti prima delle 7:15 sono diminuiti, dalle 7:15 alle 8:14 sono aumentati, dalle 8:15 alle 9:14 sono diminuiti e dopo le 9:15 sono aumentati. Inoltre, si osserva che, gli spostamenti preferiti dagli utenti avvengono, in entrambi i casi, tra le 7:15 alle 8:14, con percentuale rispettivamente del 44 e 50%.

- SPOSTAMENTI COMPLESSIVI VERSO SALERNO PER FASCIA ORARIA (h)

Tabella 3.2.2.18-Spostamenti complessivi verso Salerno

h	2001		2011	
	#	%	#	%
prima delle 7,15	11115	34,1%	16080	47,8%
dalle 7,15 alle 8,14	14083	43,2%	12992	38,6%
dalle 8,15 alle 9,14	6840	21,0%	2794	8,3%
dopo le 9,15	574	1,8%	1751	5,2%
Tot _{E-I,h}	32612	100%	33616	100%

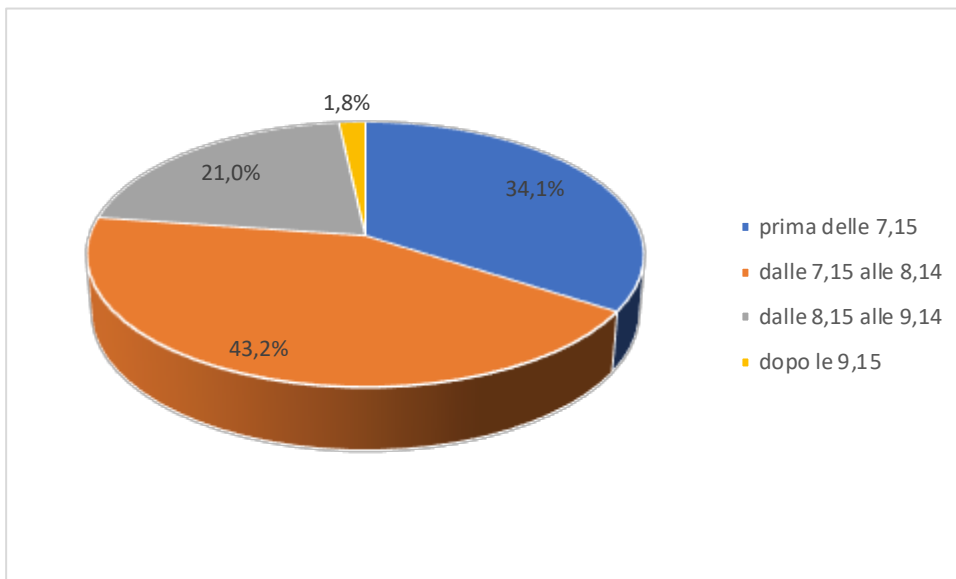


Figura 3.2.2.18a-2001-Percentuale di spostamenti E-I per fascia oraria h

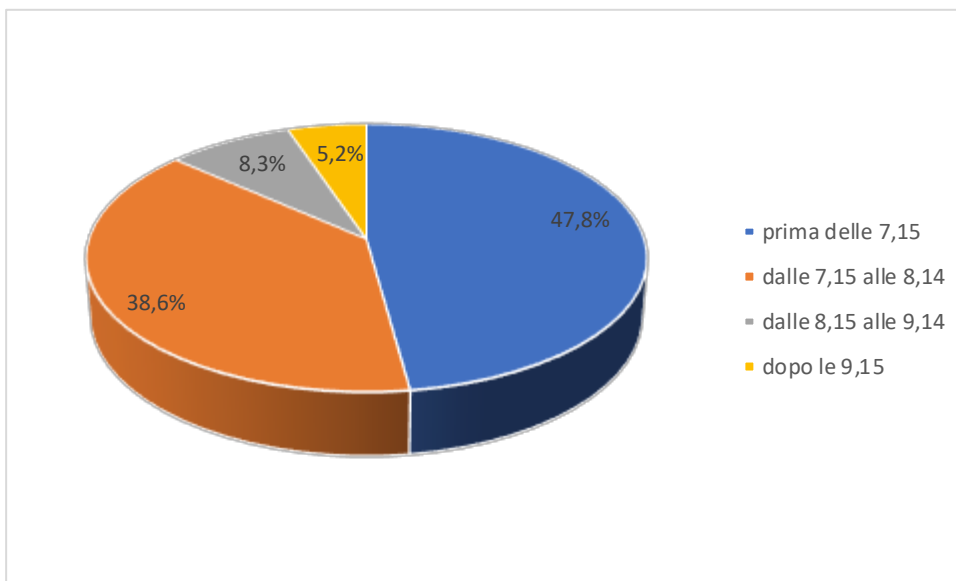


Figura 3.2.2.18b-2011-Percentuale di spostamenti E-I per fascia oraria h

Nella tabella 3.2.2.18 e nei grafici 3.2.2.18a/b, sono stati illustrati gli spostamenti complessivi verso Salerno per fasce orarie. Questi, sono stati raggruppati in quattro intervalli. Si evince che, c'è stato un aumento tra i due censimenti, da 32612 a 33616, come è stato visto nelle analisi iniziali. In particolare si osserva che, gli spostamenti prima delle 7:15 sono aumentati, dalle 7:15 alle 8:14 sono diminuiti, dalle 8:15 alle 9:14 sono diminuiti e dopo le 9:15 sono aumentati. Inoltre, si osserva che, gli spostamenti preferiti dagli utenti, nel 2001, sono tra le 7:15 alle 8:14, mentre, nel 2011, sono preferiti quelli prima delle 7:14, con percentuale rispettivamente del 43% e 48%. Questo moto può essere la conseguenza, da parte degli utenti che arrivano a Salerno, di evitare il traffico nella città e, quindi, anticipare l'orario dello spostamento.

- **SPOSTAMENTI COMPLESSIVI DA/VERSO SALERNO PER FASCIA ORARIA (h)**

Tabella 3.2.2.19-Spostamenti complessivi da/verso Salerno per fascia oraria

h	2001		2011	
	#	%	#	%
prima delle 7,15	30804	33,6%	27031	29,8%
dalle 7,15 alle 8,14	40169	43,8%	44696	49,2%
dalle 8,15 alle 9,14	19276	21,0%	14287	15,7%
dopo le 9,15	1486	1,6%	4844	5,3%
Tot _{da/verso,h}	91735	100%	90859	100%

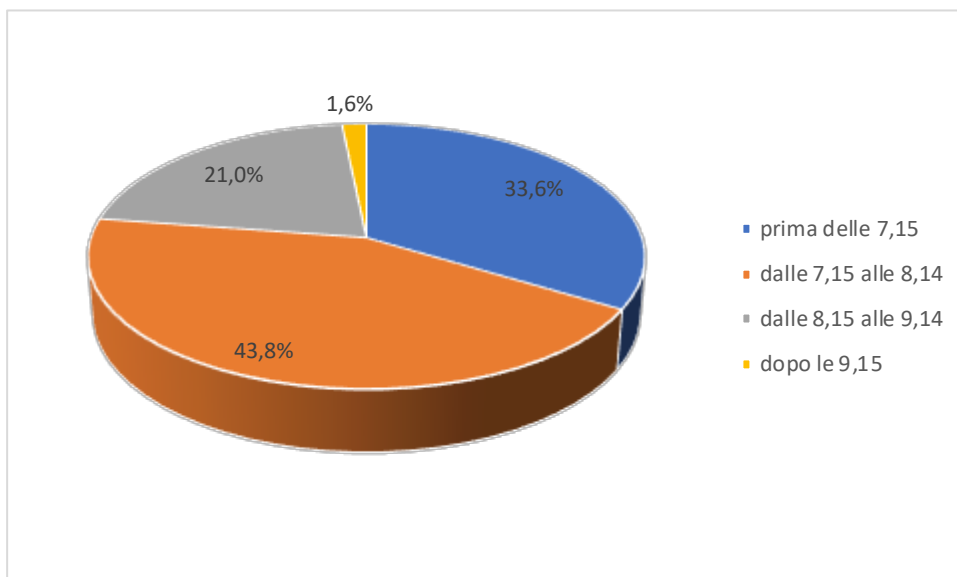


Figura 3.2.2.19a-2001-Percentuale di spostamenti (I-I, I-E, E-I) per fascia oraria h

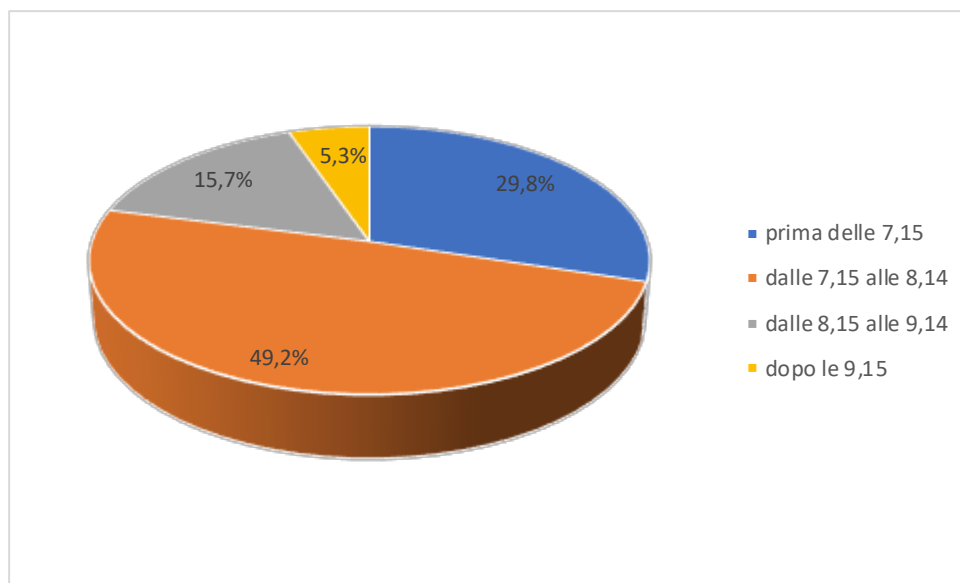


Figura 3.2.2.19b-2011-Percentuale di spostamenti (I-I, I-E, E-I) per fascia oraria h

Nella tabella 3.2.2.19 e nei grafici 3.2.2.19a/b, sono stati illustrati gli spostamenti complessivi da/verso Salerno per fasce orarie. Questi, sono stati raggruppati in quattro intervalli. Si evince che, c'è stata una diminuzione tra i due censimenti, da 91735 a 90859, come è stato visto nelle analisi iniziali. In particolare si osserva che, gli spostamenti prima delle 7:15 sono diminuiti, dalle 7:15 alle 8:14 sono aumentati, dalle 8:15 alle 9:14 sono diminuiti e dopo le 9:15 sono aumentati. Inoltre, si osserva che, gli spostamenti preferiti dagli utenti avvengono, in entrambi i casi, tra le 7:15 alle 8:14, con percentuale rispettivamente del 44 e 49%.

- **SPOSTAMENTI COMPLESSIVI I-I PER FASCIA ORARIA (h) E PER MOTIVO CASA-LAVORO/CASA-STUDIO**

Tabella 3.2.2.20-Spostamenti complessivi I-I per fascia oraria h e per motivo casa-lavoro/casa-studio

h	2001				2011			
	k				k			
	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio
prima delle 7,15	9495	6025	38,2%	27,8%	6258	756	23,7%	4,1%
dalle 7,15 alle 8,14	10719	9832	43,1%	45,4%	11895	13492	45,0%	73,6%
dalle 8,15 alle 9,14	4353	5357	17,5%	24,7%	6060	3849	22,9%	21,0%
dopo le 9,15	293	451	1,2%	2,1%	2197	224	8,3%	1,2%
Tot _{-,h}	24860	21665	100%	100%	26411	18322	100%	100%

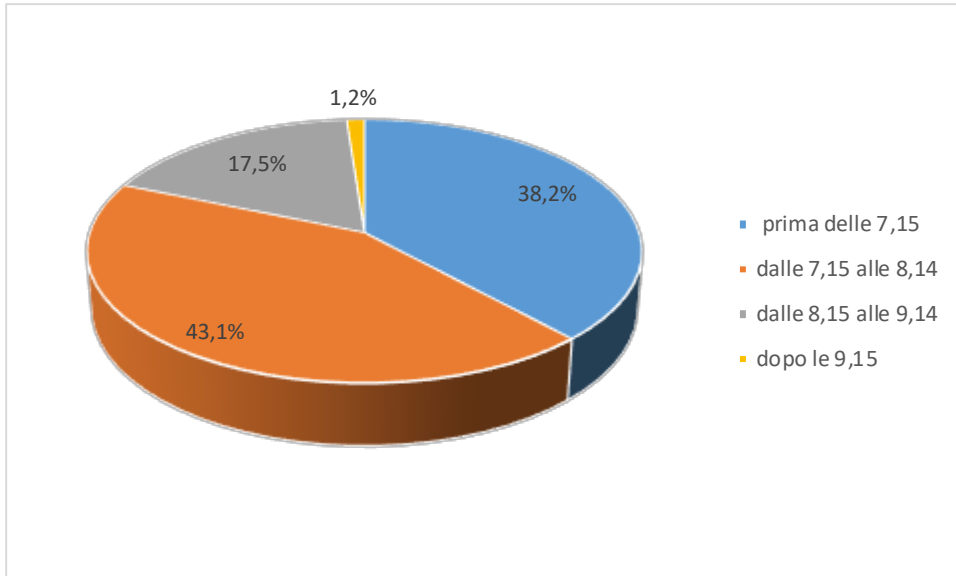


Figura 3.2.2.20a-2011- Percentuale degli spostamenti I-I per fascia oraria h e per motivo casa-lavoro

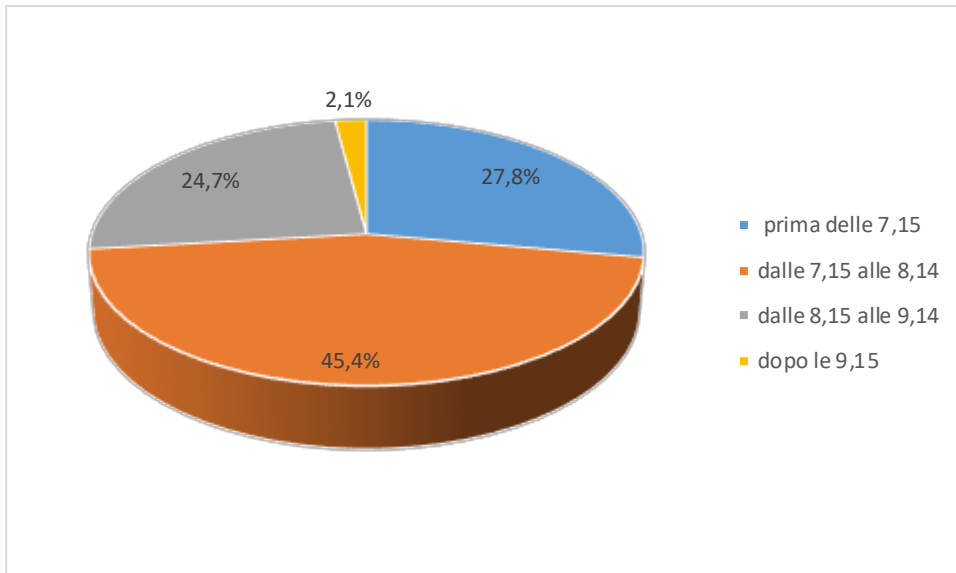


Figura 3.2.2.20b-2001- Percentuale degli spostamenti I-I per fascia oraria h e per motivo casa-studio

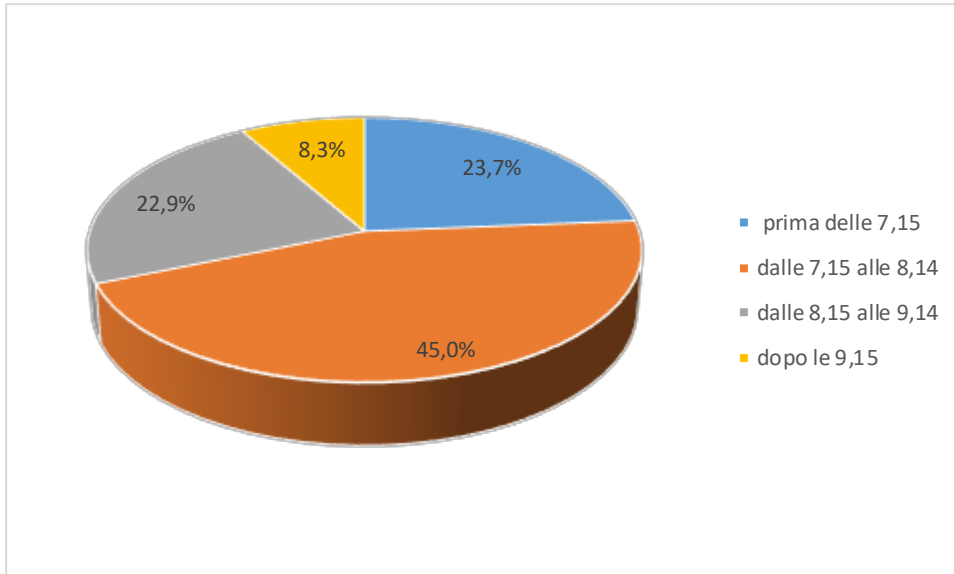


Figura 3.2.2.20c -2011- Percentuale degli spostamenti I-I per fascia oraria h e per motivo casa-lavoro

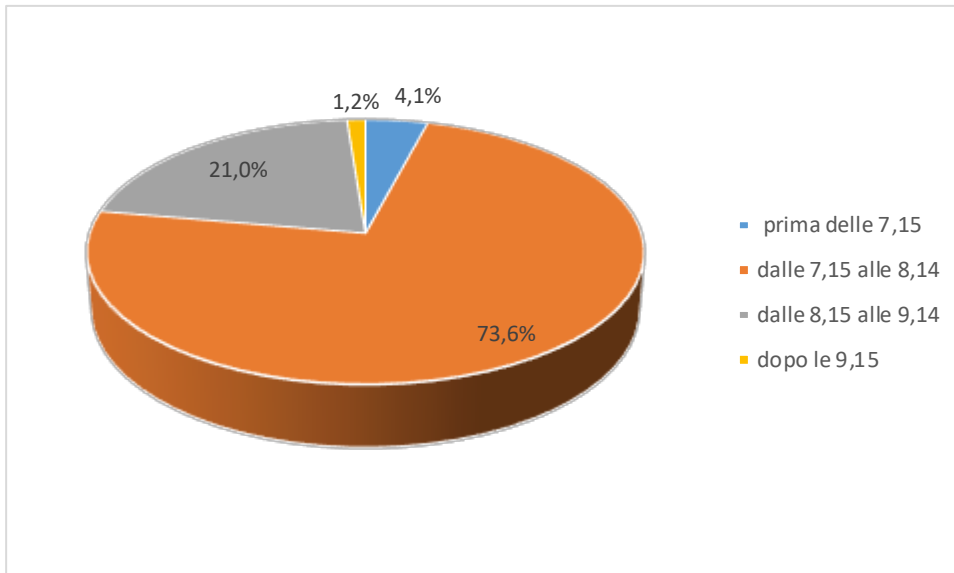


Figura 3.2.2.20d -2011-Percentuale degli spostamenti I-I per fascia oraria h e per motivo casa-studio

Nella tabella 3.2.2.20 e nei grafici 3.2.2.20a/b/c/d, sono stati illustrati gli spostamenti complessivi interni a Salerno per fasce orarie e per motivo casa-lavoro/casa-studio. Questi, sono stati raggruppati in quattro intervalli. Resta tutto costante nel tempo, ossia, si preferisce lo spostamento tra le 7:15 e le 8:14 sia per il motivo studio che per il motivo lavoro. Per il motivo studio, questo spostamento, è variato dal 45% al 74%.

• SPOSTAMENTI COMPLESSIVI DA SALERNO PER FASCIA ORARIA (h) E PER MOTIVO CASA-LAVORO/CASA-STUDIO

Tabella 3.2.2.21 - Spostamenti complessivi I-E per fascia oraria h e per motivo casa-lavoro/casa-studio

h	2001				2011			
	k				k			
	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio
prima delle 7,15	3080	1089	37,0%	25,4%	3210	726	35,8%	20,5%
dalle 7,15 alle 8,14	3612	1923	43,4%	44,9%	4282	2036	47,7%	57,6%
dalle 8,15 alle 9,14	1553	1173	18,7%	27,4%	977	607	10,9%	17,2%
dopo le 9,15	73	95	0,9%	2,2%	504	168	5,6%	4,8%
TotI-ε,h	8318	4280	100%	100%	8973	3537	100%	100%

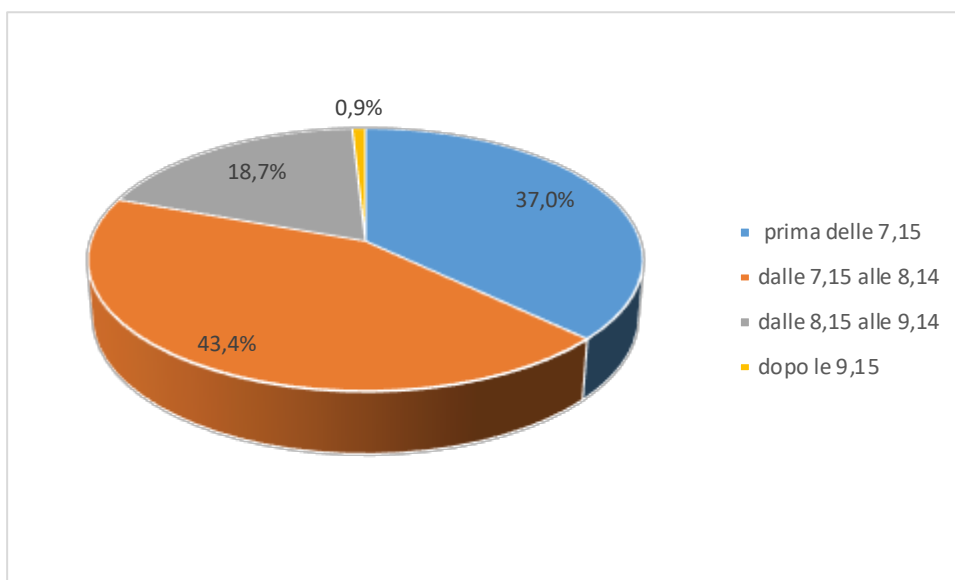


Figura 3.2.2.21a-2001- Percentuale degli spostamenti I-E per fascia oraria h e per motivo casa-lavoro

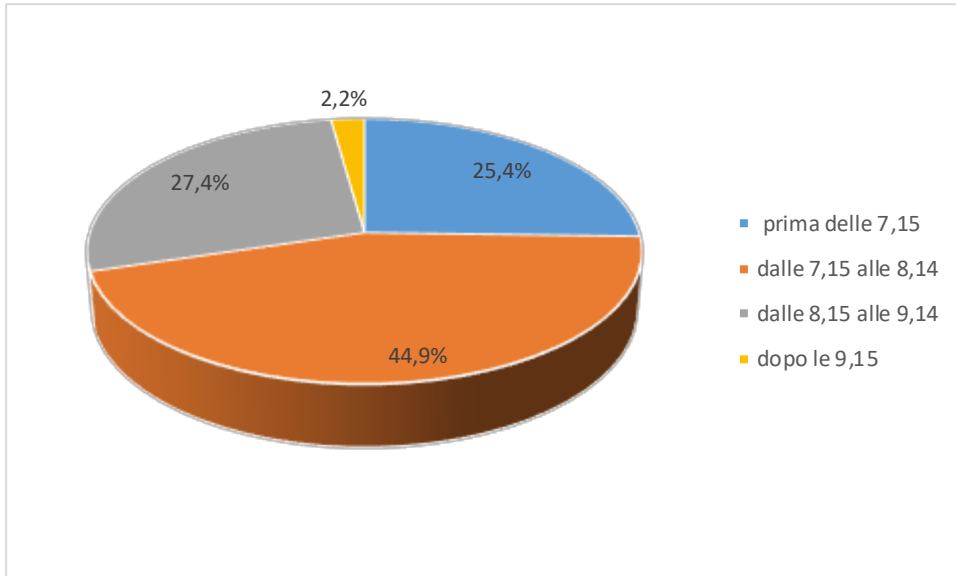


Figura 3.2.2.21b - 2001- Percentuale degli spostamenti I-E per fascia oraria h e per motivo casa-studio

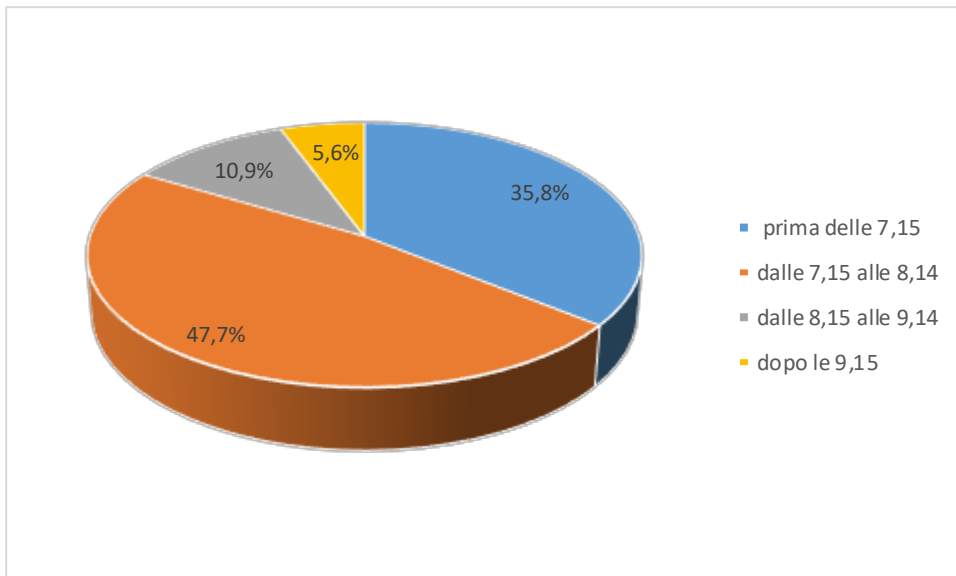


Figura 3.2.2.21c - 2011- Percentuale degli spostamenti I-E per fascia oraria h e per motivo casa-lavoro

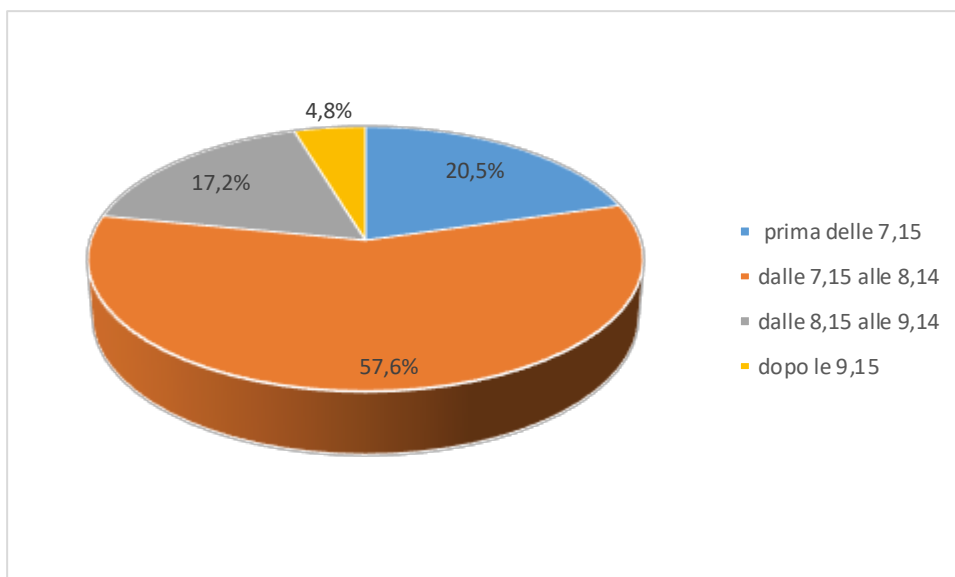


Figura 3.2.2.21d - 2011- Percentuale degli spostamenti I-E per fascia oraria h e per motivo casa-studio

Nella tabella 3.2.2.21 e nei grafici 3.2.2.21a/b/c/d, sono stati illustrati gli spostamenti complessivi da Salerno per fasce orarie e per motivo casa-lavoro/casa-studio. Questi, sono stati raggruppati in quattro intervalli. Resta tutto quasi costante e, in particolare, nell'orario 7:15-8:14, gli spostamenti vengono consolidati nel tempo; per il motivo lavoro dal 43% al 48% e per il motivo studio dal 45% al 58%.

- SPOSTAMENTI COMPLESSIVI VERSO SALERNO PER FASCIA ORARIA (h) E PER MOTIVO CASA-LAVORO/CASA-STUDIO

Tabella 3.2.2.22-Spostamenti complessivi E-I per fascia oraria (h) e per motivo casa-lavoro/casa-studio

h	2001				2011			
	k				k			
	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio
prima delle 7,15	8233	2882	40,8%	23,2%	11218	4862	47,6%	48,4%
dalle 7,15 alle 8,14	8466	5617	41,9%	45,2%	8377	4615	35,5%	45,9%
dalle 8,15 alle 9,14	3229	3611	16,0%	29,1%	2419	375	10,3%	3,7%
dopo le 9,15	257	317	1,3%	2,6%	1560	191	6,6%	1,9%
Tot _{E-I,h}	20185	12427	100%	100%	23573	10043	100%	100%

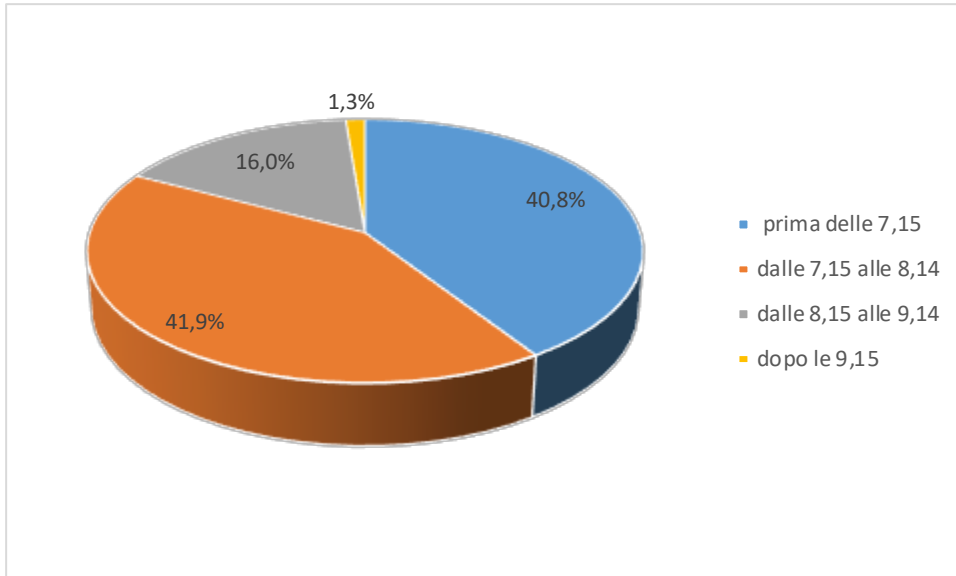


Figura 3.2.2.22a-2001- Percentuale degli spostamenti E-I per fascia oraria (h) e per motivo casa-lavoro

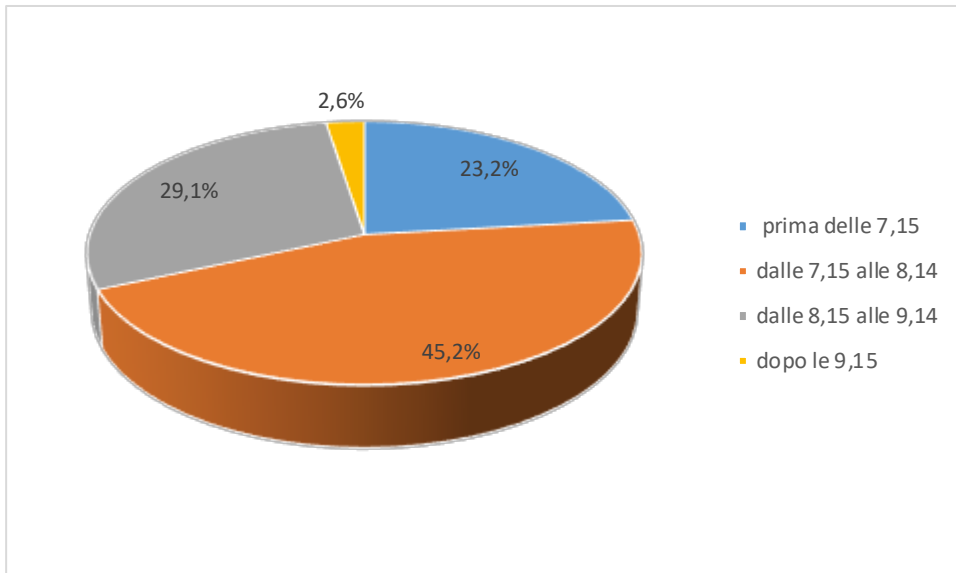


Figura 3.2.2.22b-2001- Percentuale degli spostamenti E-I per fascia oraria h e per motivo casa-studio

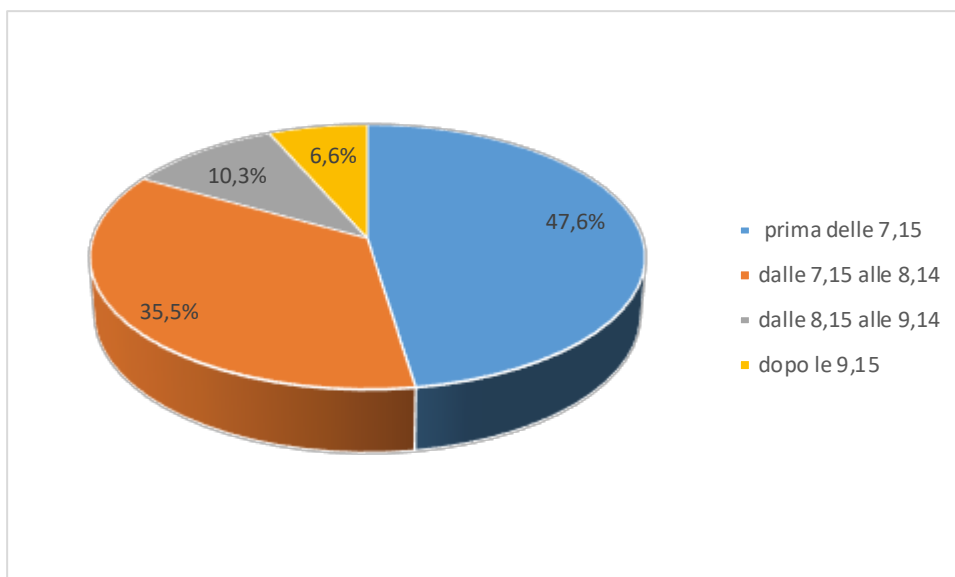


Figura 3.2.2.22c - 2011- Percentuale degli spostamenti E-I per fascia oraria (h) e per motivo casa-lavoro

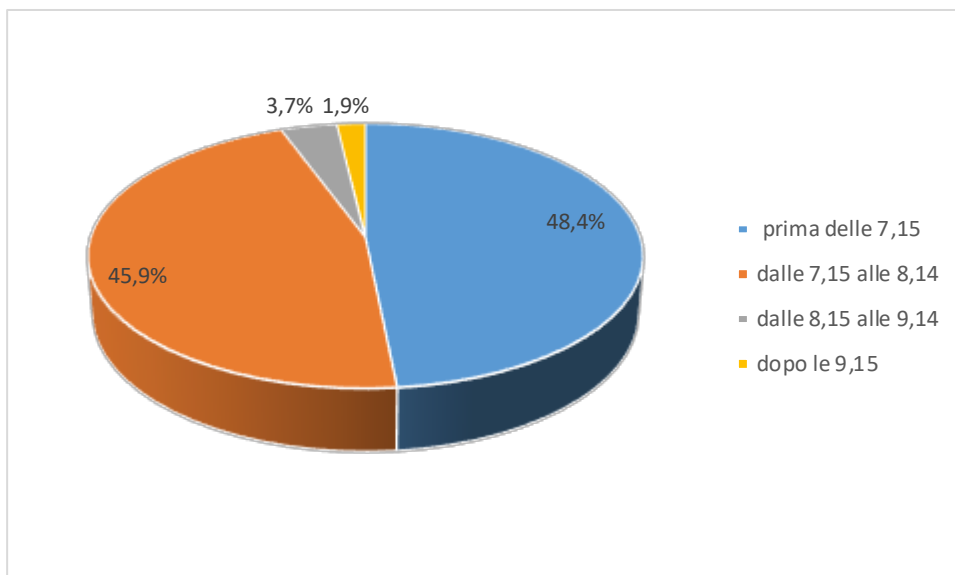


Figura 3.2.2.22d - 2011- Percentuale degli spostamenti E-I per fascia oraria h e per motivo casa-studio

Nella tabella 3.2.2.22 e nei grafici 3.2.2.22a/b/c/d, sono stati illustrati gli spostamenti complessivi verso Salerno per fasce orarie e per motivo casa-lavoro/casa-studio. Questi, sono stati raggruppati in quattro intervalli. Per gli spostamenti E-I si ha una inversione di tendenza: nel 2001 si preferiva spostarsi tra le 7:15 e le 8:14 con il 41% e nel 2011 risulta preferire la fascia prima delle 7:15, con il 48%.

• SPOSTAMENTI COMPLESSIVI DA/VERSO SALERNO PER FASCIA ORARIA (h) E PER MOTIVO CASA-LAVORO/CASA-STUDIO

Tabella 3.2.2.23 - Spostamenti complessivi da/verso Salerno per fascia oraria (h) e per motivo casa-lavoro/casa-studio

h	2001				2011			
	k				k			
	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio
prima delle 7,15	20808	9996	39,0%	26,1%	20687	6345	35,1%	19,9%
dalle 7,15 alle 8,14	22797	17372	42,7%	45,3%	24554	20142	41,6%	63,1%
dalle 8,15 alle 9,14	9135	10141	17,1%	26,4%	9456	4832	16,0%	15,1%
dopo le 9,15	623	863	1,2%	2,2%	4261	583	7,2%	1,8%
Tot _{da-verso,h}	53363	38372	100%	100%	58957	31902	100%	100%

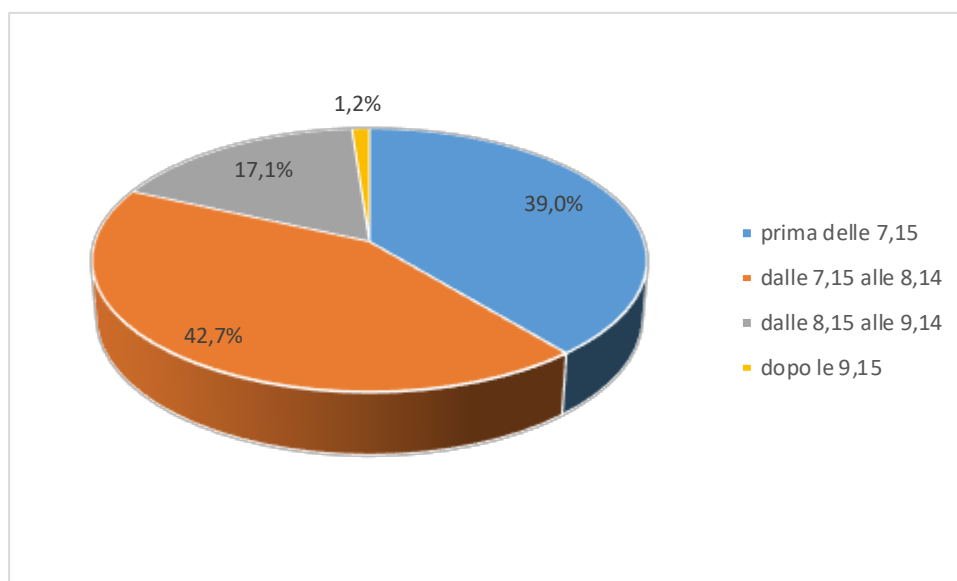


Figura 3.2.2.23a - 2001- Percentuale degli spostamenti complessivi (I-I, I-E, E-I) per fascia oraria h e per motivo lavoro

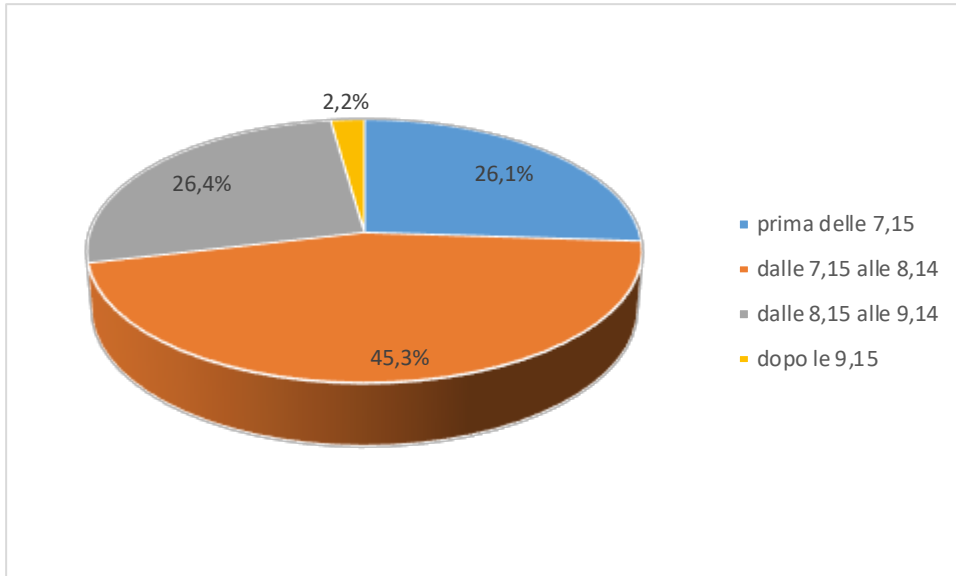


Figura 3.2.2.23b - 2001- Percentuale degli spostamenti complessivi (I-I, I-E, E-I) per fascia oraria h e per motivo studio

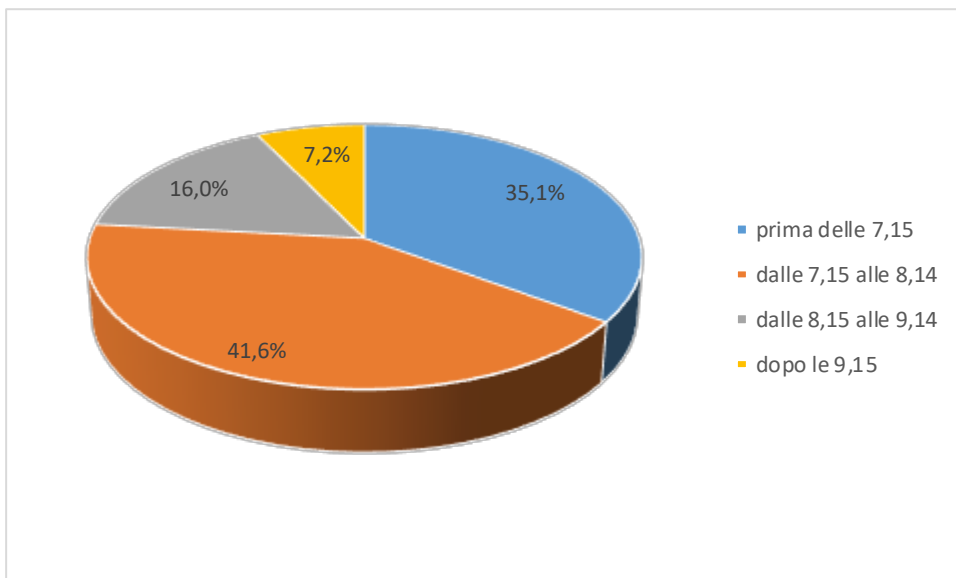


Figura 3.2.2.23c - 2011- Percentuale degli spostamenti complessivi (I-I, I-E, E-I) per fascia oraria h e per motivo lavoro

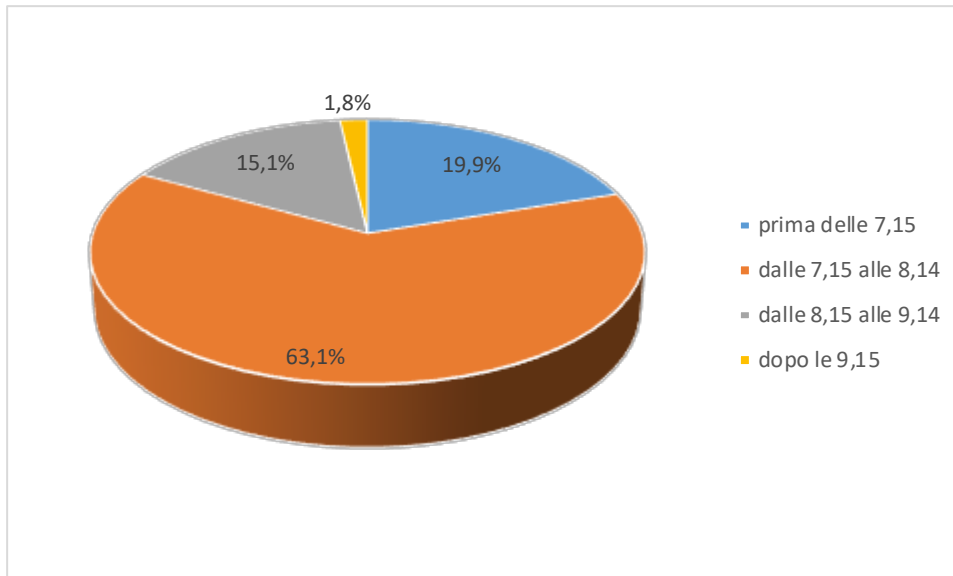


Figura 3.2.2.23d - 2011- Percentuale degli spostamenti complessivi (I-I, I-E, E-I) per fascia oraria h e per motivo studio

Nella tabella 3.2.2.23 e nei grafici 3.2.2.23a/b, sono stati illustrati gli spostamenti complessivi da/verso Salerno per fasce orarie e per motivo casa-lavoro/casa-studio. Questi, sono stati raggruppati in quattro intervalli. Resta tutto quasi costante e, in particolare, nell'orario 7:15-8:14, gli spostamenti per il motivo studio vengono consolidati dal 45% al 63%.

2.3 Analisi spaziale a livello provinciale

La ripartizione geografica della mobilità sistemata è analizzata facendo un confronto tra gli ultimi due censimenti ISTAT, seguendo un livello di aggregazione territoriale crescente ed è discussa per entrambi i motivi dello spostamento sistematici (casa-lavoro e casa-studio), nonché per motivi diversi da quelli sistematici (casa-altri motivi), distinguendo spostamenti emessi e spostamenti attratti tenendo conto della scelta modale degli utenti. A partire dall'analisi provinciale, si propone un'analisi da/verso i capoluoghi di provincia e da/verso i comuni che emettono/atraggono quote di mobilità superiori al 2% degli spostamenti totali emessi/attratti dal comune di Salerno.

La ripartizione provinciale degli spostamenti evidenzia chiaramente che il sistema della mobilità del comune di Salerno è un sistema che va oltre l'area di studio e che le interazioni con le altre province sono considerevoli.

- SPOSTAMENTI EMESSI CONSIDERANDO TUTTI I CAPOLUOGHI DI PROVINCIA PER TUTTI I MOTIVI

Tabella 3.2.3.1 - Spostamenti emessi per tutti i motivi

D	2001		2011	
	#	%	#	%
Salerno	56069	94,8%	53947	94,2%
Napoli	2228	3,8%	2305	4,0%
Avellino	400	0,7%	472	0,8%
Caserta	179	0,3%	208	0,4%
Benevento	37	0,1%	60	0,1%
Altro	210	0,4%	250	0,4%
Tot _{emessi}	59123	100%	57243	100%

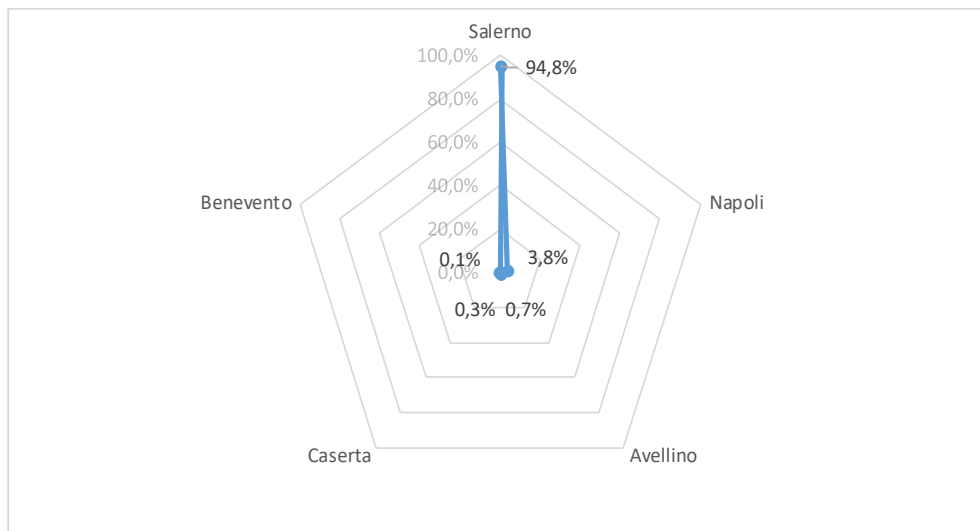


Figura 3.2.3.1a-2001- Ripartizione geografica degli spostamenti emessi per tutti i motivi

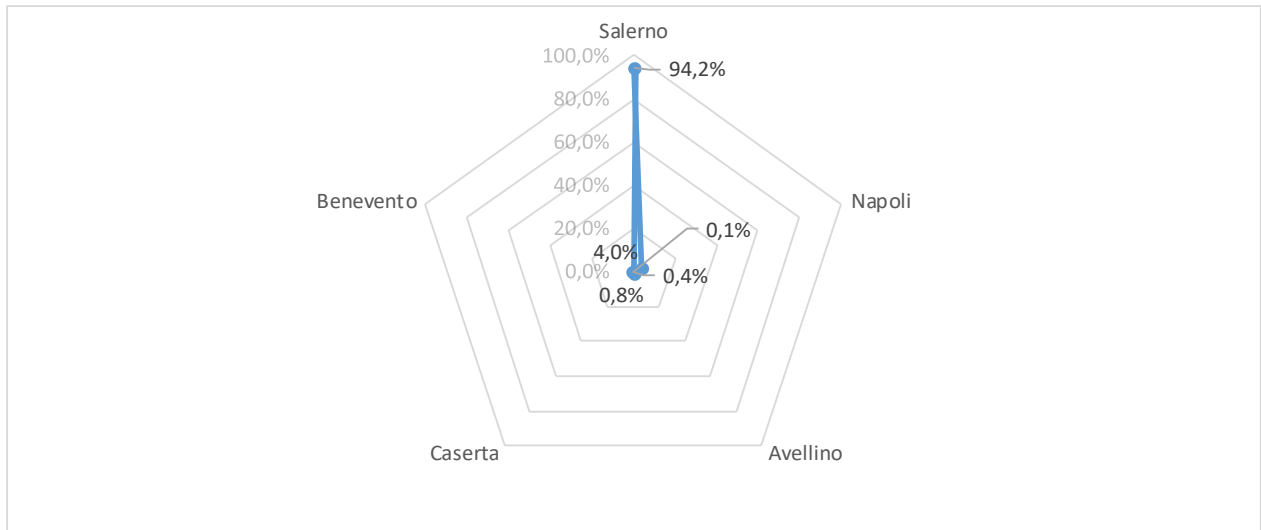


Figura 3.2.3.1b-2011- Ripartizione geografica degli spostamenti emessi per tutti i motivi

Nella tabella 3.2.3.1 e nei grafici 3.2.3.1a/b, sono stati illustrati gli spostamenti emessi per tutti i motivi. Questi, sono stati analizzati considerando le province della Regione Campania e le altre province raggruppate in "altro". Si evince che, c'è stata una diminuzione tra i due censimenti, da 91735 a 90859, come è stato visto nelle analisi iniziali. In particolare si osserva che, gli spostamenti a Salerno diminuiscono, mentre, quelli per le altre province aumentano. Inoltre, la percentuale maggiore risulta, in entrambi i casi, Salerno con circa il 94/95%.

- SPOSTAMENTI ATTRATTI CONSIDERANDO TUTTI I CAPOLUOGHI DI PROVINCIA PER TUTTI I MOTIVI

Tabella 3.2.3.2-Spostamenti attratti per tutti i motivi

D	2001		2011	
	#	%	#	%
Salerno	75261	95,0%	73928	94,4%
Napoli	2144	2,8%	2209	2,8%
Avellino	1144	1,5%	1229	1,6%
Caserta	274	0,4%	371	0,5%
Benevento	102	0,2%	99	0,1%
Altro	217	0,3%	511	0,7%
Tot _{attratti}	79142	100%	78349	100%

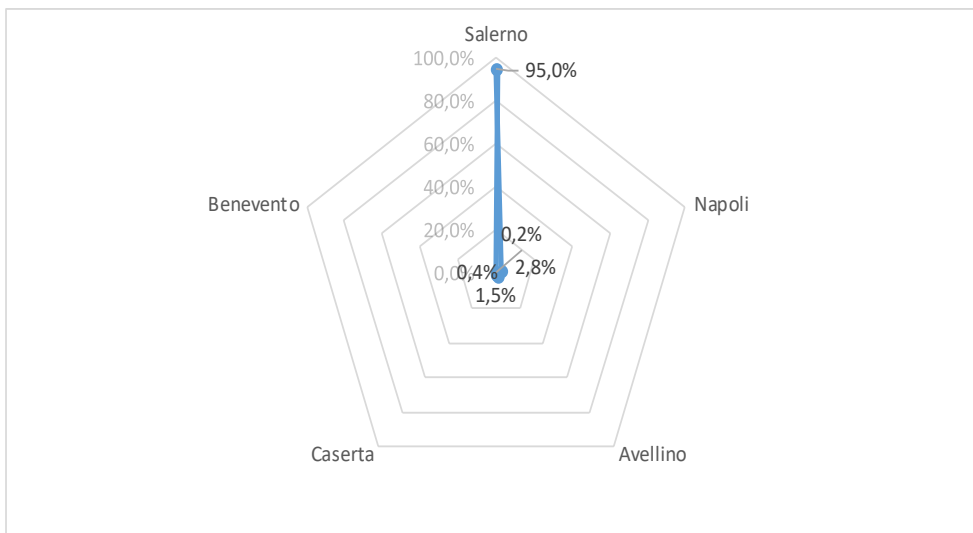


Figura 3.2.3.2a-2001- Ripartizione geografica degli spostamenti attratti per tutti i motivi

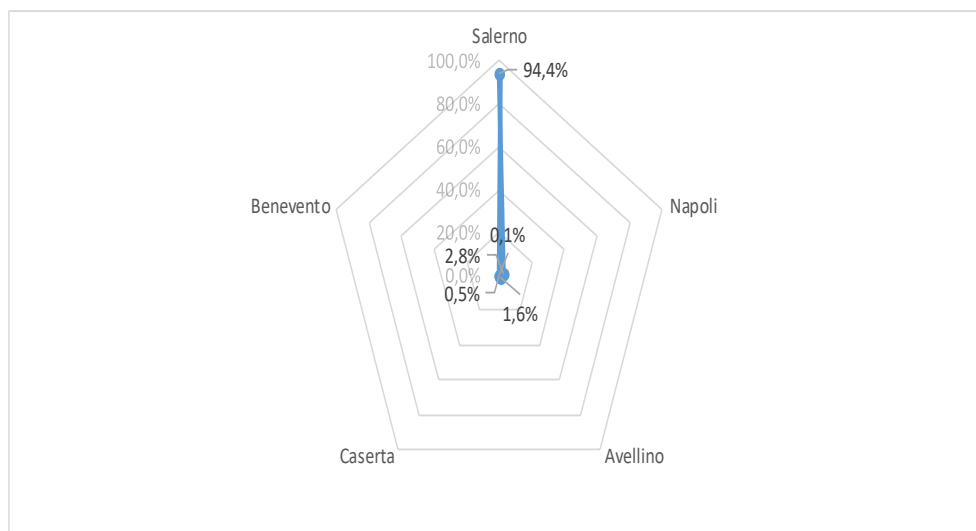


Figura 3.2.3.2b-2011- Ripartizione geografica degli spostamenti attratti per tutti i motivi

Nella tabella 3.2.3.2 e nei grafici 3.2.3.2a/b, sono stati illustrati gli spostamenti attratti per tutti i motivi. Questi, sono stati analizzati considerando le province della Regione Campania e le altre province raggruppate in "altro". Si evince che, c'è stata una diminuzione tra i due censimenti, da 79142 a 78349, come è stato visto nelle analisi iniziali. In particolare si osserva che, gli spostamenti a Salerno e Benevento diminuiscono, mentre, quelli per le altre province aumentano. Inoltre, la percentuale maggiore risulta, in entrambi i casi, Salerno con circa il 94/95%.

- **SPOSTAMENTI EMESSI CONSIDERANDO TUTTI I CAPOLUOGHI DI PROVINCIA PER MOTIVO CASA-LAVORO E CASA-STUDIO**

Tabella 3.2.3.3-Spostamenti emessi per motivo casa-lavoro e casa-studio

Capoluogo	2001				2011			
	k				k			
	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio
Salerno	31014	25055	93,5%	96,6%	32892	21056	93,0%	96,3%
Napoli	1467	761	4,4%	2,9%	1637	668	4,6%	3,1%
Avellino	378	22	1,1%	0,1%	459	14	1,3%	0,1%
Caserta	105	74	0,3%	0,3%	140	67	0,4%	0,3%
Benevento	26	11	0,1%	0,0%	50	9	0,3%	0,1%
Altro	188	22	0,6%	0,1%	206	45	0,5%	0,1%
Tot _{emessi}	33178	25945	100%	100%	35384	21859	100%	100%

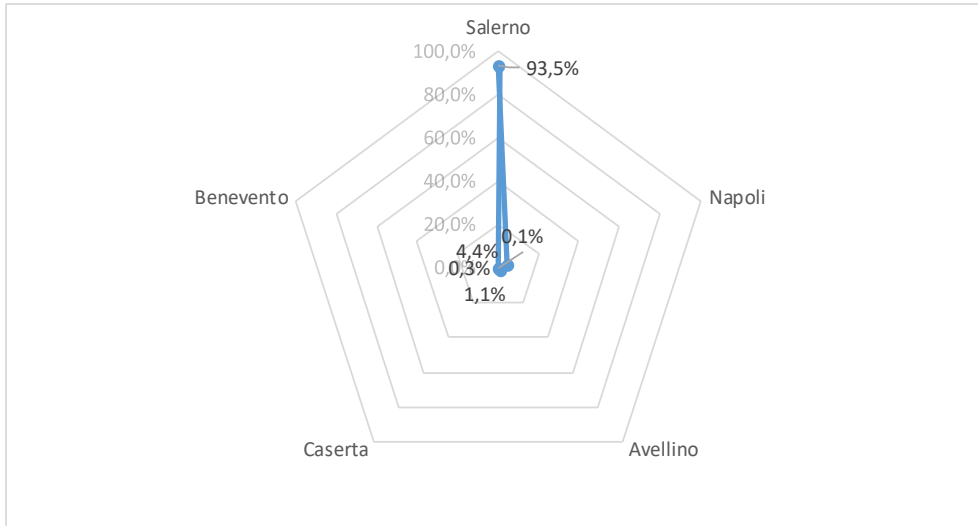


Figura 3.2.3.3a-2001- Ripartizione geografica degli spostamenti emessi per motivo casa-lavoro

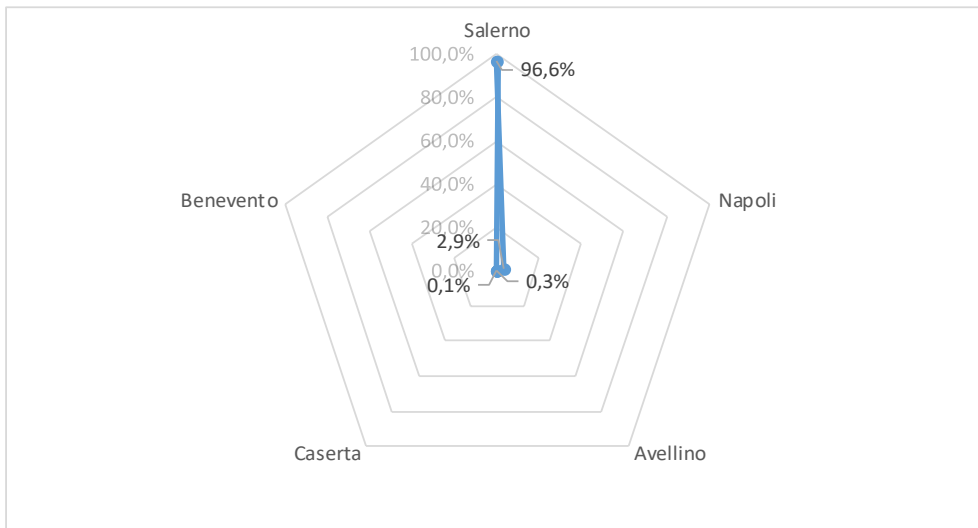


Figura 3.2.3.3b-2001- Ripartizione geografica degli spostamenti emessi per motivo casa-studio

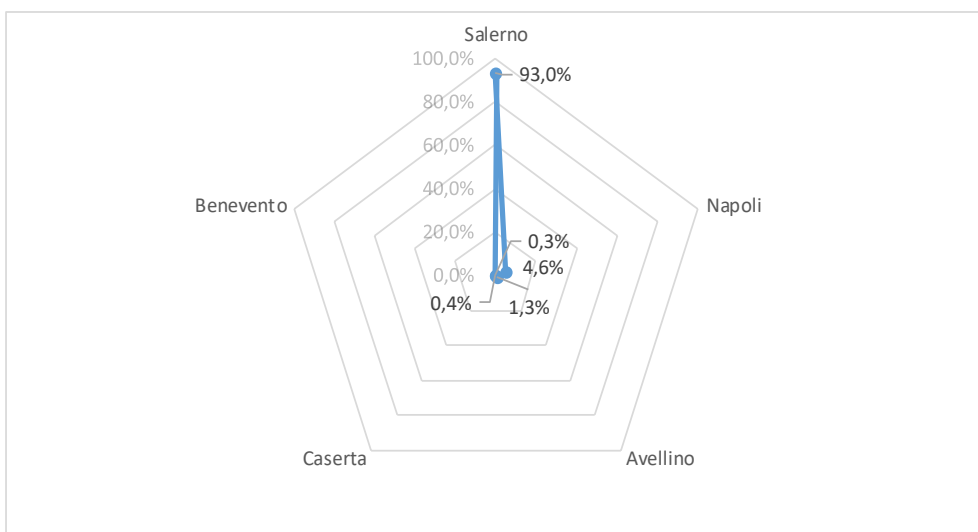


Figura 3.2.3.3c-2011- Ripartizione geografica degli spostamenti emessi per motivo casa-lavoro

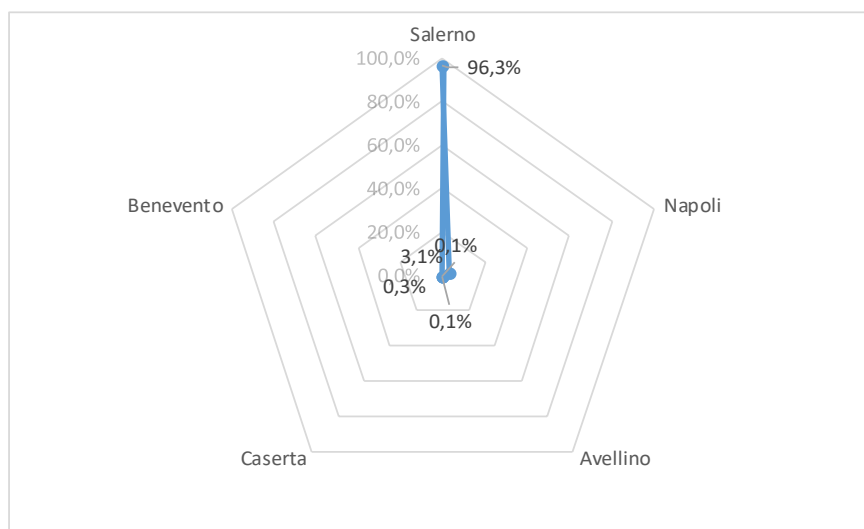


Figura 3.2.3.3d-2011- Ripartizione geografica degli spostamenti emessi per motivo casa-studio

Nella tabella 3.2.3.3 e nei grafici 3.2.3.3a/b/c/d, sono stati illustrati gli spostamenti emessi per motivo casa-lavoro/casa-studio. Questi, sono stati analizzati considerando le province della Regione Campania e le altre province raggruppate in "altro". Si evince che, c'è stato un aumento degli spostamenti per il motivo lavoro, da 33178 a 35384, e una diminuzione per il motivo studio, da 25945 a 21859. In particolare si osserva che, questa tendenza, è comune ad ogni provincia eccetto "Altro" dove aumenta anche lo spostamento per lo studio. Inoltre, la percentuale maggiore risulta, in entrambi i casi, Salerno con il circa il 93% per il lavoro e 96% per lo studio.

• SPOSTAMENTI ATTRATTI CONSIDERANDO TUTTI I CAPOLUOGHI DI PROVINCIA PER MOTIVO CASA-LAVORO/CASA-STUDIO

Tabella 3.2.3.4-Spostamenti attratti per motivo casa-lavoro/casa-studio

Capoluogo	2001				2011			
	k				k			
	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio
Salerno	42503	32758	94,3%	96,1%	46664	27264	93,4%	96,1%
Napoli	1489	655	3,3%	1,9%	1686	523	3,4%	1,8%
Avellino	684	460	1,5%	1,3%	896	333	1,8%	1,2%
Caserta	206	68	0,5%	0,2%	298	73	0,6%	0,3%
Benevento	44	58	0,1%	0,2%	70	18	0,1%	0,1%
Altro	124	93	0,3%	0,3%	370	153	0,7%	0,5%
Tot _{attratti}	45050	34092	100%	100%	49984	28365	100%	100%

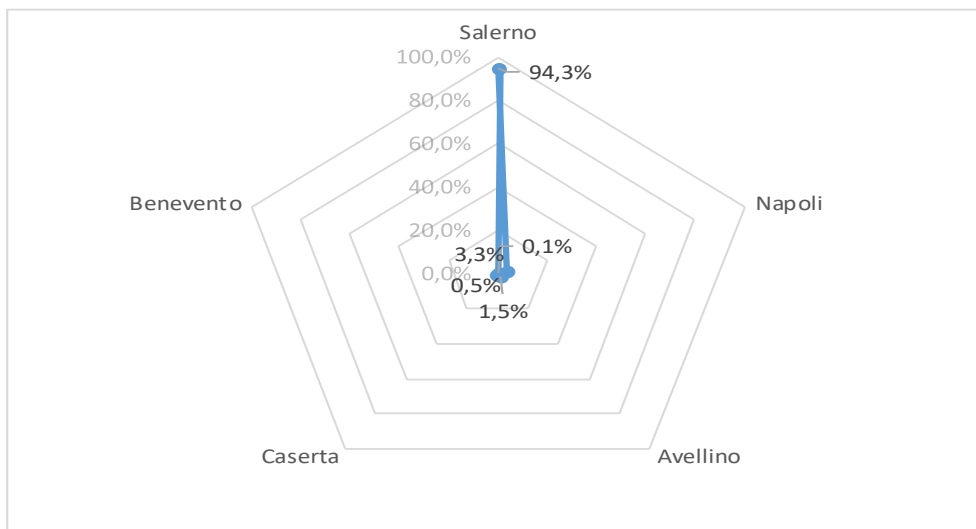


Figura 3.2.3.4a-2001- Ripartizione geografica degli spostamenti attratti per motivo casa-lavoro

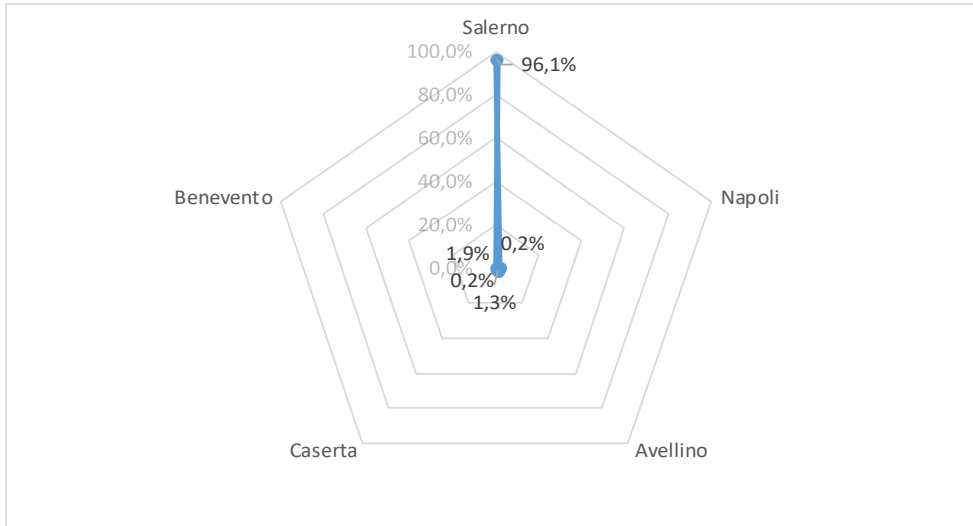


Figura 3.2.3.4b-2001-Ripartizione geografica degli spostamenti attratti per motivo casa-studio

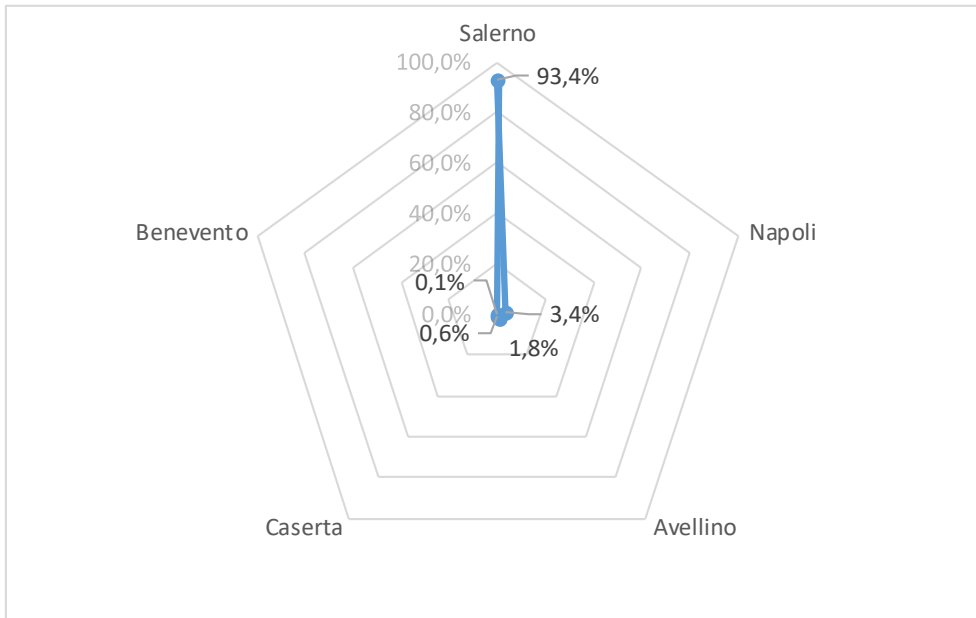


Figura 3.2.3.4c-2011- Ripartizione geografica degli spostamenti attratti per motivo casa-lavoro

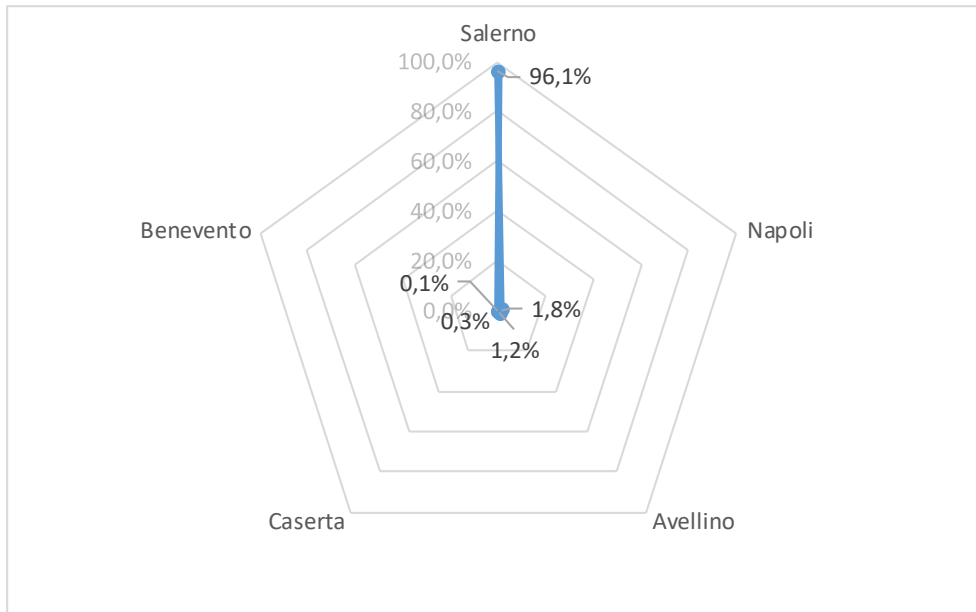


Figura 3.2.3.4d-2011- Ripartizione geografica degli spostamenti attratti per motivo casa-studio

Nella tabella 3.2.3.4 e nei grafici 3.2.3.4a/b/c/d, sono stati illustrati gli spostamenti attratti per motivo casa-lavoro/casa-studio. Questi, sono stati analizzati considerando le province della Regione Campania e le altre province raggruppate in "altro". Si evince che, c'è stato un aumento degli spostamenti per il motivo lavoro, da 45050 a 49984, e una diminuzione per il motivo studio, da 34092 a 28365. In particolare si osserva che, questa tendenza, è comune ad ogni provincia eccetto Caserta e "Altro" dove aumenta anche lo spostamento per lo studio. Inoltre, la percentuale maggiore risulta, in entrambi i casi, Salerno con il circa il 93/94% per il lavoro e 96% per lo studio.

Nelle analisi della mobilità modale, l'ISTAT, fornisce voci che indicano il modo usato dagli utenti. Nei due censimenti, queste, non tutte combaciano. Ossia, nel 2011, si vedono alcune modalità singole che, nel 2001, sono raggruppate. Per fare il confronto tra i due censimenti, bisogna che, gli elementi oggetto di studio, siano gli stessi. Quindi, in queste valutazioni e, in particolare nelle tabelle, sono stati raggruppati i modi che nel 2011 erano stati scissi. Mentre, nei grafici a torta, restano le percentuali della mobilità così come vengono forniti nel censimento.

- SPOSTAMENTI EMESSI CONSIDERANDO TUTTI I CAPOLUOGHI DI PROVINCIA PER SCELTA MODALE E PER TUTTI I MOTIVI

Tabella 3.2.3.5-Spostamenti emessi per scelta modale e per tutti i motivi

m	2001		2011	
	#	%	#	%
auto privata (come conducente)	20045	33,9%	19462	34,0%
auto privata (come passeggero)	7474	12,6%	7763	13,6%
autobus aziendale o scolastico	850	1,4%	809	1,4%
autobus urbano, filobus	5354	9,1%	6566	11,5%
bicicletta, a piedi, altro mezzo	18414	31,1%	17307	30,2%
corriera, autobus extra-urbano	2879	4,9%	1617	2,8%
metropolitana	2	0,0%	3	0,0%
motocicletta,ciclomotore,scooter	3165	5,4%	2438	4,3%
tram	89	0,2%	11	0,0%
treno	851	1,4%	1267	2,2%
Tot_{emessi}	59123	100%	57243	100%

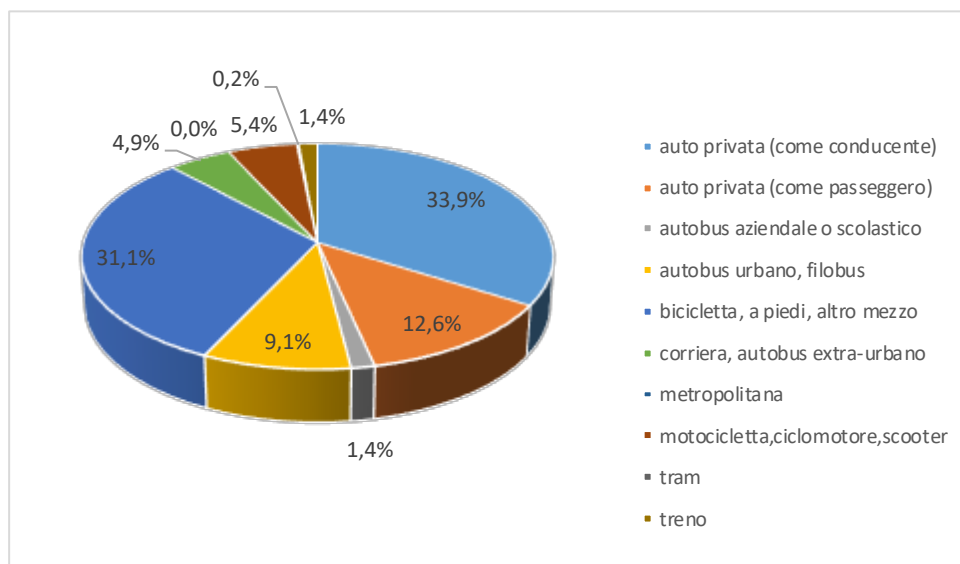


Figura 3.2.3.5a-2001- Percentuale totale degli spostamenti emessi per scelta modale e per tutti i motivi

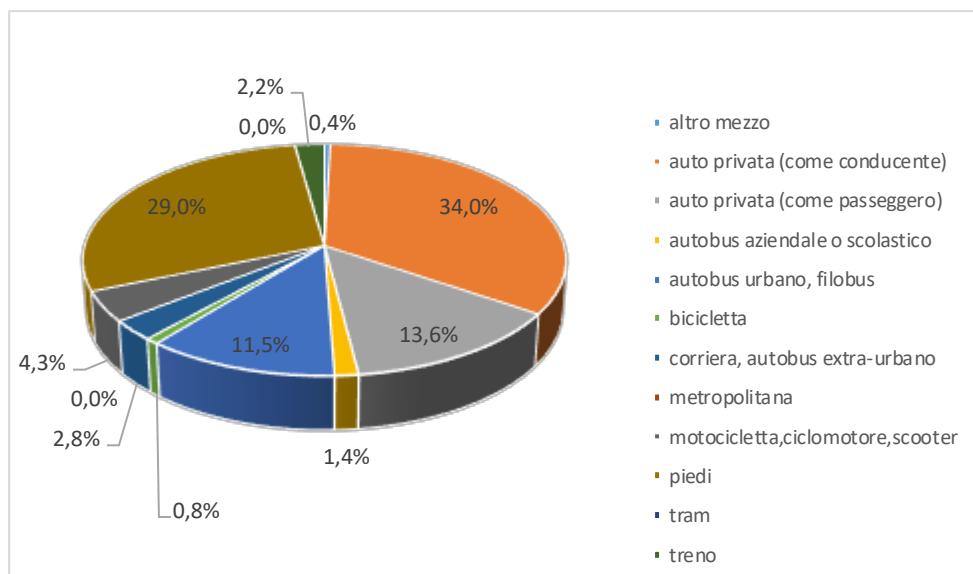


Figura 3.2.3.5b-2011- Percentuale totale degli spostamenti emessi per scelta modale e per tutti i motivi

Nella tabella 3.2.3.5 e nei grafici 3.2.3.5a/b, sono stati illustrati gli spostamenti emessi per scelta modale e per tutti i motivi. Questi, sono stati analizzati considerando tutte le province. Si evince che, c'è stata una diminuzione degli spostamenti, da 59123 a 57243. In particolare si osserva che, gli spostamenti con auto private (come conducente) diminuiscono, auto private (come passeggero) aumentano, piedi-bicicletta diminuiscono, autobus scolastico diminuiscono, autobus urbano aumentano, autobus extra-urbano diminuiscono, motociclette diminuiscono, il tram diminuiscono, la metropolitana aumentano, treno aumentano. Inoltre, si osserva che, lo spostamento preferito dagli utenti è, in entrambi i casi, auto private come conducente con percentuale del 34%.

- SPOSTAMENTI ATTRATTI CONSIDERANDO TUTTI I CAPOLUOGHI DI PROVINCIA PER SCELTA MODALE E PER TUTTI I MOTIVI

Tabella 3.2.3.6-Spostamenti attratti per scelta modale e per tutti i motivi

m	2001		2011	
	#	%	#	%
auto privata (come conducente)	28985	36,6%	29421	37,6%
auto privata (come passeggero)	9773	12,3%	10632	13,6%
autobus aziendale o scolastico	1265	1,6%	1121	1,4%
autobus urbano, filobus	8048	10,2%	10073	12,9%
bicicletta, a piedi, altro mezzo	18496	23,4%	17586	22,4%
corriera, autobus extra-urbano	5896	7,4%	3455	4,4%
motocicletta,ciclomotore,scooter	3754	4,7%	2818	3,6%
tram	103	0,1%	32	0,0%
treno	2822	3,6%	3193	4,1%
metropolitana	0	0,0%	19	0,0%
Tot _{attratti}	79142	100%	78349	100%

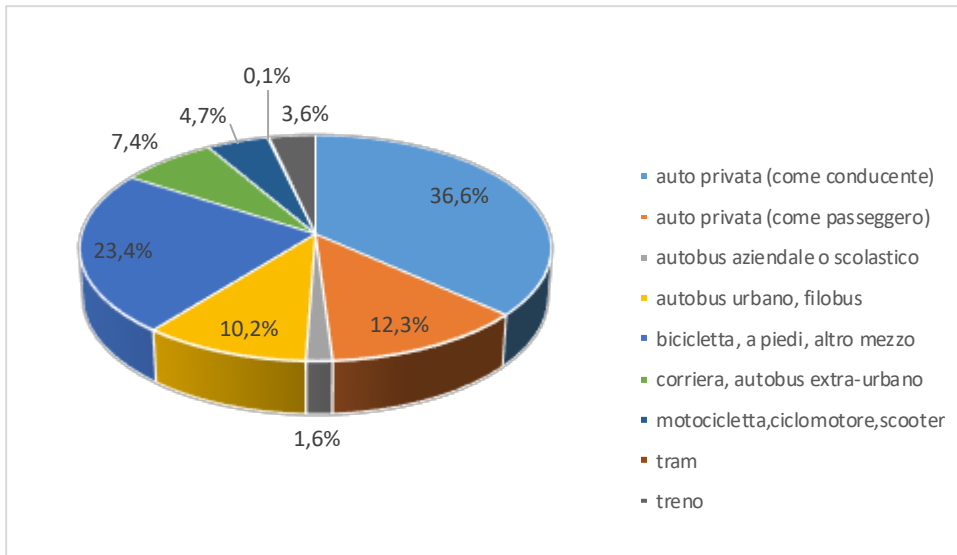


Figura 3.2.3.6a-2001- Percentuale totale degli spostamenti attratti per scelta modale e per tutti i motivi

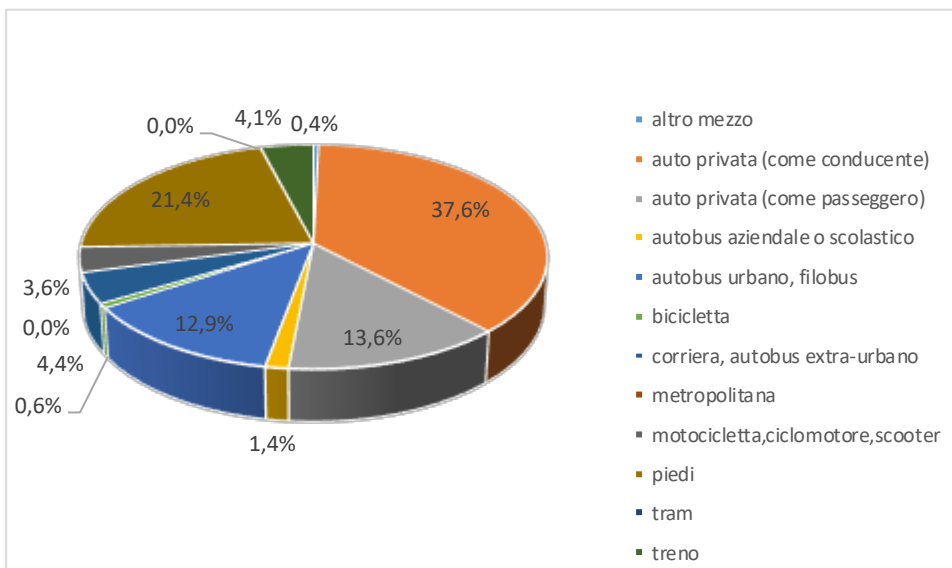


Figura 3.2.3.6b-2011- Percentuale totale degli spostamenti attratti per scelta modale e per tutti i motivi

Nella tabella 3.2.3.6 e nei grafici 3.2.3.6a/b, sono stati illustrati gli spostamenti attratti per scelta modale e per tutti i motivi. Questi, sono stati analizzati considerando tutte le province. Si evince che, c'è stata una diminuzione degli spostamenti, da 79142 a 78349. In particolare si osserva che, gli spostamenti con auto private (come conducente) aumentano, auto private (come passeggero) aumentano, piedi-bicicletta diminuiscono, autobus scolastico diminuiscono, autobus urbano aumentano, autobus extra-urbano diminuiscono, motociclette diminuiscono, il tram diminuiscono, la metropolitana aumentano, treno aumentano. Inoltre, si osserva che, lo spostamento preferito dagli utenti è, in entrambi i casi, auto private come conducente con percentuale rispettivamente 37 e 38%.

• SPOSTAMENTI EMESSI CONSIDERANDO TUTTI I CAPOLUOGHI DI PROVINCIA PER SCELTA MODALE E PER MOTIVO CASA-LAVORO/CASA-STUDIO

Tabella 3.2.3.7-Spostamenti emessi per scelta modale e per motivo casa-lavoro/casa-studio

m	2001				2011			
	k				k			
	#	#	%	%	#	#	%	%
	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio
auto privata (come conducente)	18356	1689	55,3%	6,5%	18622	839	52,6%	3,8%
auto privata (come passeggero)	1778	5696	5,4%	22,0%	2057	5706	5,8%	26,1%
autobus aziendale o scolastico	75	775	0,2%	3,0%	197	613	0,6%	2,8%
autobus urbano, filobus	2407	2947	7,3%	11,4%	3086	3480	8,7%	15,9%
bicicletta, a piedi, altro mezzo	6939	11475	20,9%	44,2%	7895	9412	22,3%	43%
corriera, autobus extra-urbano	1017	1862	3,1%	7,2%	642	975	1,8%	4,5%
metropolitana	1	1	0,0%	0,0%	3	0	0,0%	0,0%
motocicletta,ciclomotore,scooter	1930	1235	5,8%	4,8%	1929	509	5,5%	2,3%
tram	49	40	0,1%	0,2%	0	11	0,0%	0,0%
treno	626	225	1,9%	0,9%	953	314	2,7%	1,4%
Tot _{emessi}	33178	25945	100%	100%	35384	21859	100%	100%

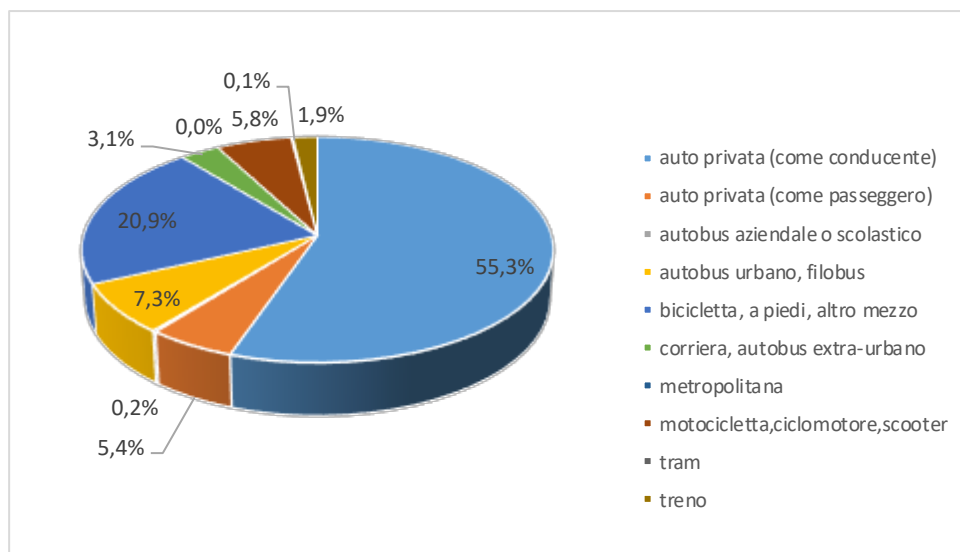


Figura 3.2.3.7a-2001- Percentuale totale degli spostamenti emessi per scelta modale e per motivo casa-lavoro

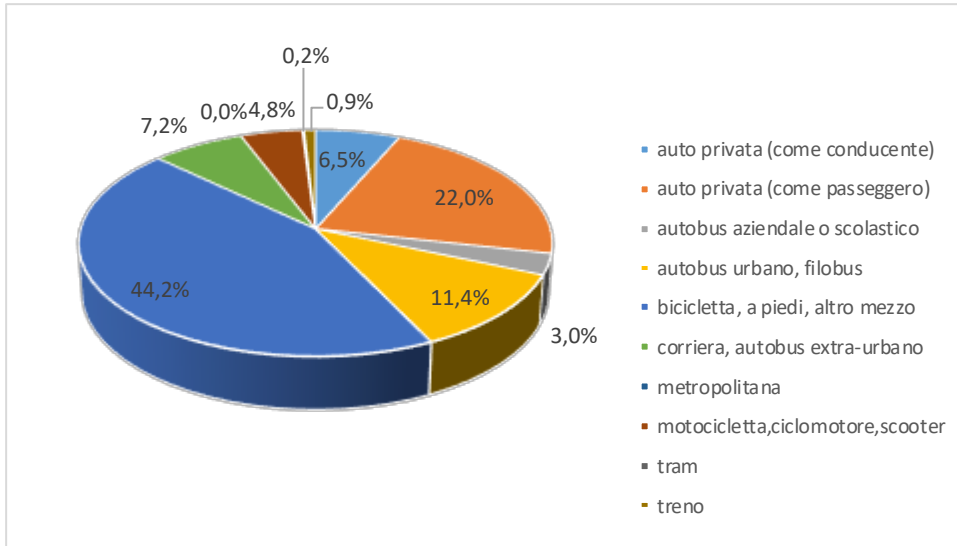


Figura 3.2.2.7b - 2001- Percentuale totale degli spostamenti emessi per scelta modale e per motivo casa-studio

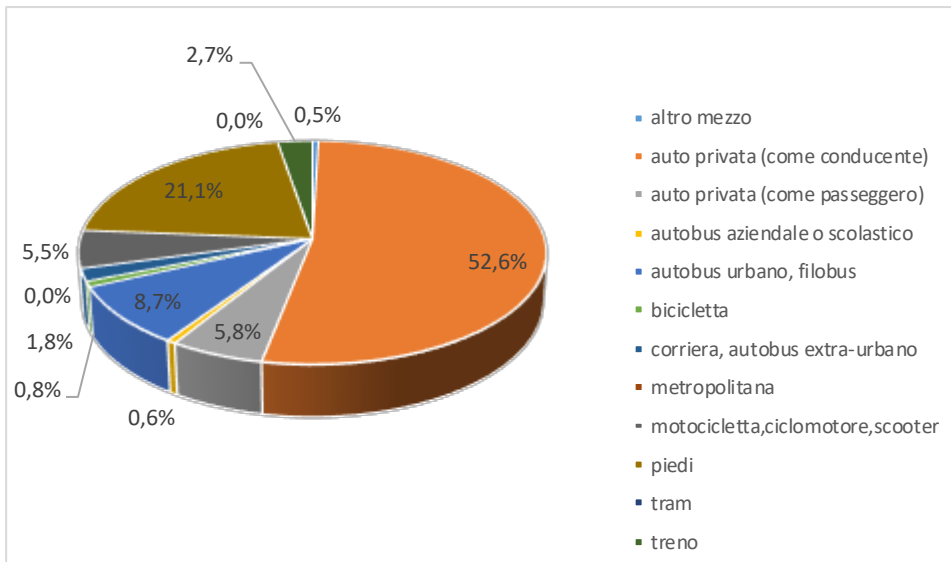


Figura 3.2.3.7c - 2011- Percentuale totale degli spostamenti emessi per scelta modale e per motivo casa-lavoro

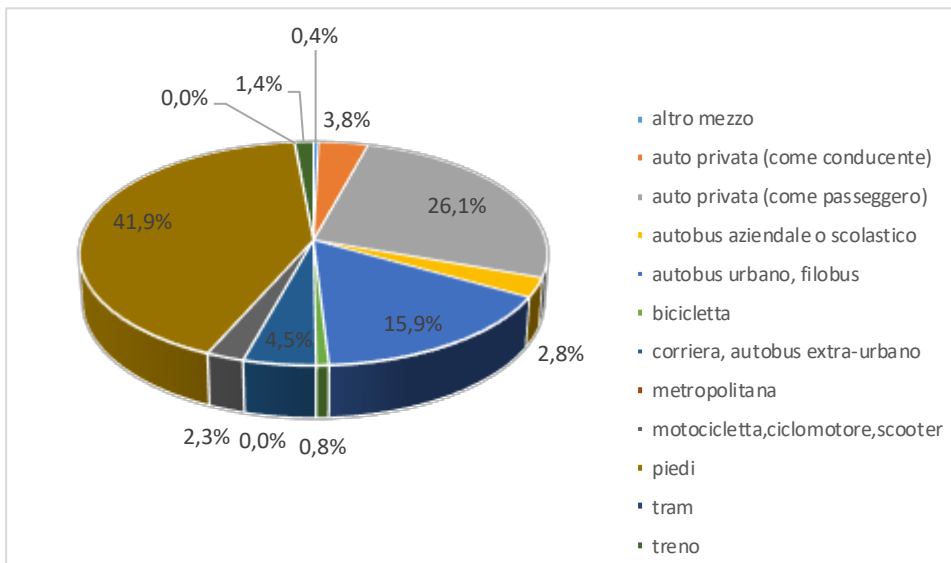


Figura 3.2.3.7d - 2011- Percentuale totale degli spostamenti emessi per scelta modale e per motivo casa-studio

Nella tabella 3.2.3.7 e nei grafici 3.2.3.7a/b/c/d, sono stati illustrati gli spostamenti emessi per scelta modale e per motivo casa-lavoro/casa-studio. Questi, sono stati analizzati considerando tutte le province. Si evince che, c'è stato un aumento degli spostamenti per il motivo lavoro, da 33178 a 35384, e una diminuzione per il motivo studio, da 25945 a 21859. In particolare si osserva che, gli spostamenti per motivo lavoro con auto private (come conducente) aumentano, auto private (come passeggero) aumentano, piedi-bicicletta aumentano, autobus scolastico aumentano, autobus urbano aumentano, autobus extra-urbano diminuiscono, motociclette diminuiscono, il tram diminuiscono, la metropolitana aumentano, treno aumentano, mentre, gli spostamenti per motivo studio con auto private (come conducente) diminuiscono, auto private (come passeggero) aumentano, piedi-bicicletta diminuiscono, autobus scolastico diminuiscono, autobus urbano aumentano, autobus extra-urbano diminuiscono, motociclette diminuiscono, il tram diminuiscono, la metropolitana diminuiscono, treno aumentano. Inoltre, si osserva che, lo spostamento preferito dagli utenti è, in entrambi i casi, auto private come conducente per quanto riguarda il lavoro, con percentuale rispettivamente 55 e 52% e bicicletta-piedi per quanto riguarda lo studio, con percentuale rispettivamente 44 e 43%.

- **SPOSTAMENTI ATTRATTI CONSIDERANDO TUTTI I CAPOLUOGHI DI PROVINCIA PER SCELTA MODALE E PER MOTIVO CASA-LAVORO/CASA-STUDIO**

Tabella 3.2.3.8-Spostamenti attratti per scelta modale e per motivo casa-lavoro/casa-studio

m	2001				2011			
	k				k			
	#	#	%	%	#	#	%	%
	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio
auto privata (come conducente)	27209	1776	60,4%	5,2%	28814	606	57,6%	2,1%
auto privata (come passeggero)	2546	7227	5,7%	21,2%	3245	7387	6,5%	26,0%
autobus aziendale o scolastico	263	1002	0,6%	2,9%	327	794	0,7%	2,8%
autobus urbano, filobus	2965	5083	6,6%	14,9%	4076	5997	8,2%	21,1%
bicicletta, a piedi, altro mezzo	7001	11495	15,5%	33,7%	8120	9466	16,2%	33,4%
corriera, autobus extra-urbano	1302	4594	2,9%	13,5%	1147	2307	2,3%	8,1%
metropolitana	0	0	0,0%	0,0%	14	6	0,0%	0,0%
motocicletta,ciclomotore,scooter	2169	1585	4,8%	4,6%	2258	561	4,5%	2,0%
tram	54	49	0,1%	0,1%	6	26	0,0%	0,1%
treno	1541	1281	3,4%	3,8%	1977	1216	4,0%	4,3%
Totattratti	45050	34092	100%	100%	49984	28365	100%	100%

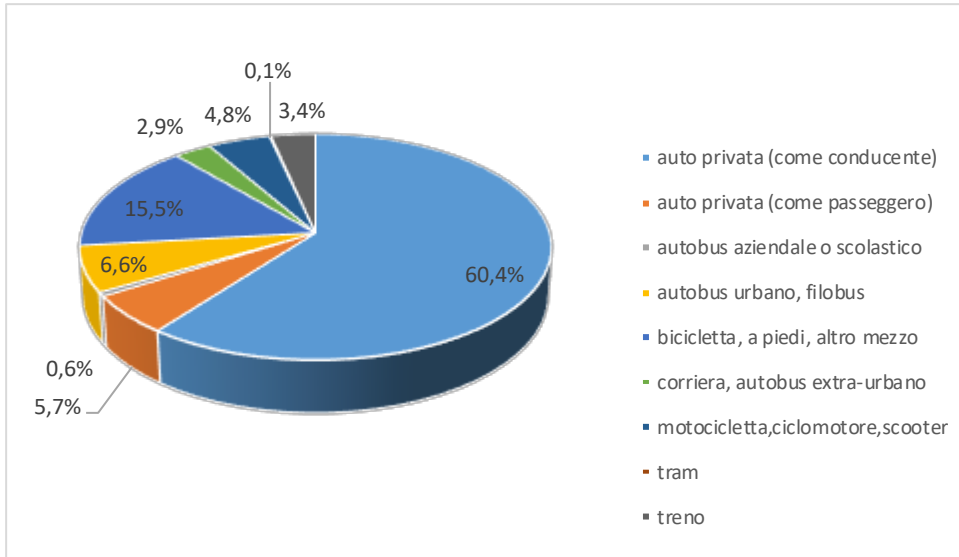


Figura 3.2.3.8a - 2001- Percentuale totale degli spostamenti attratti per scelta modale e per motivo casa-lavoro

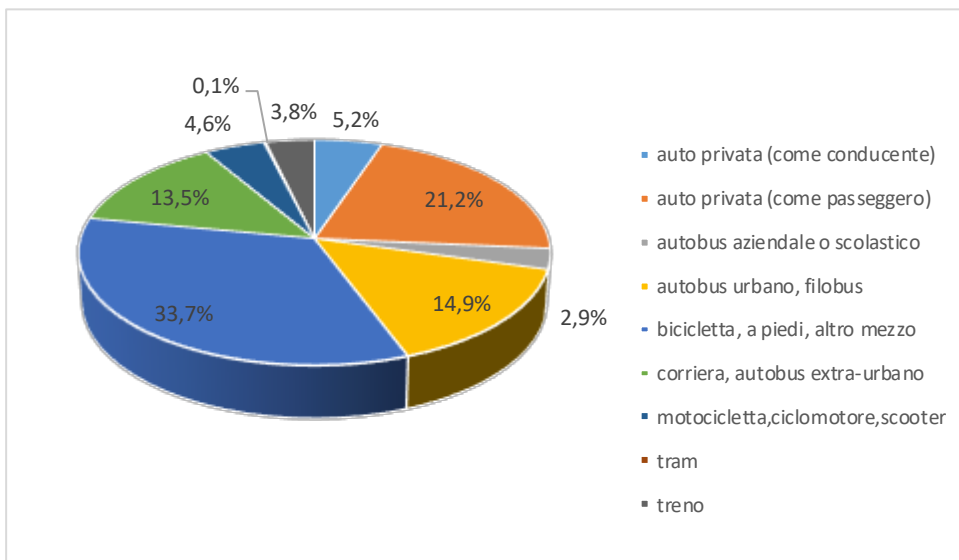


Figura 3.2.3.8b - 2001- Percentuale totale degli spostamenti attratti per scelta modale e per motivo casa-studio

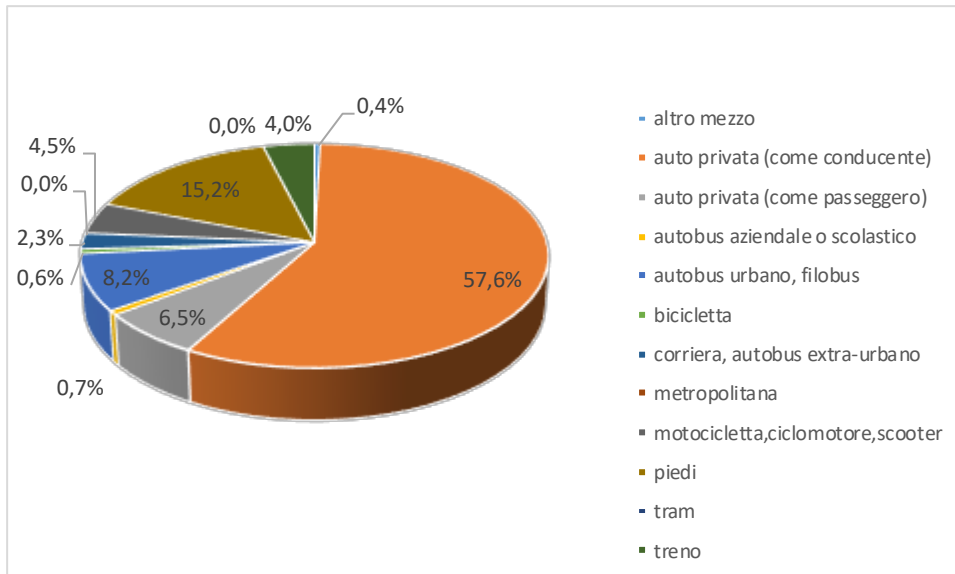


Figura 3.2.3.8c - 2011- Percentuale totale degli spostamenti attratti per scelta modale e per motivo casa-lavoro

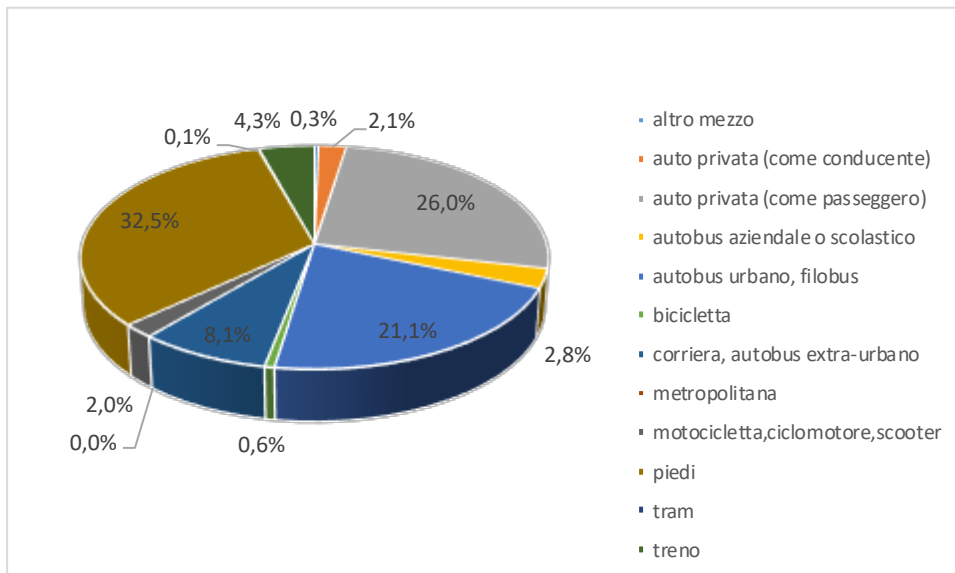


Figura 3.2.3.8d -2011- Percentuale totale degli spostamenti attratti per scelta modale e per motivo casa-studio

Nella tabella 3.2.3.8 e nei grafici 3.2.3.8a/b/c/d, sono stati illustrati gli spostamenti attratti per scelta modale e per motivo casa-lavoro/casa-studio. Questi, sono stati analizzati considerando tutte le province. Si evince che, c'è stato un aumento degli spostamenti per il motivo lavoro, da 45050 a 49984, e una diminuzione per il motivo studio, da 30092 a 28365. In particolare si osserva che, gli spostamenti per motivo lavoro con auto private (come conducente) aumentano, auto private (come passeggero) aumentano, piedi-bicicletta aumentano, autobus scolastico aumentano, autobus urbano aumentano, autobus extra-urbano diminuiscono, motociclette aumentano, il tram diminuiscono, la metropolitana aumentano, treno aumentano, mentre, gli spostamenti per motivo studio con auto private (come conducente) diminuiscono,

auto private (come passeggero) aumentano, piedi-bicicletta diminuiscono, autobus scolastico diminuiscono, autobus urbano aumentano, autobus extra-urbano diminuiscono, motociclette diminuiscono, il tram diminuiscono, la metropolitana aumentano, treno diminuiscono. Inoltre, si osserva che, lo spostamento preferito dagli utenti è, in entrambi i casi, auto private come conducente per quanto riguarda il lavoro, con percentuale rispettivamente 60 e 58% e bicicletta-piedi per quanto riguarda lo studio, con percentuale rispettivamente 34 e 33%.

- SPOSTAMENTI EMESSI E ATTRATTI CONSIDERANDO I CAPOLUOGHI DI PROVINCIA DELLA REGIONE CAMPANIA

Di seguito viene riproposta un'analisi della mobilità riferita soltanto ai capoluoghi della regione Campania.

SPOSTAMENTI EMESSI VERSO I CAPOLUOGHI PER TUTTI I MOTIVI

Tabella 3.2.3.9-Spostamenti emessi verso i capoluoghi per tutti i motivi

D	2001		2011	
	#	%	#	%
Salerno	56069	95,2%	53947	94,7%
Napoli	2228	3,8%	2305	4,0%
Avellino	400	0,7%	472	0,8%
Caserta	179	0,3%	208	0,4%
Benevento	37	0,1%	60	0,1%
Tot _{emessi}	58913	100%	56992	100%

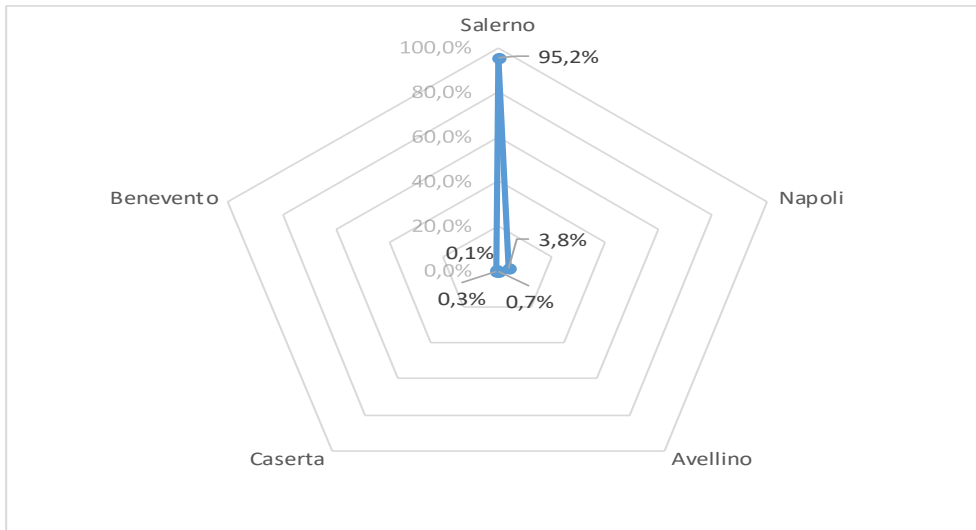


Figura 3.2.3.9a -2001- Ripartizione geografica degli spostamenti emessi verso i capoluoghi per tutti i motivi

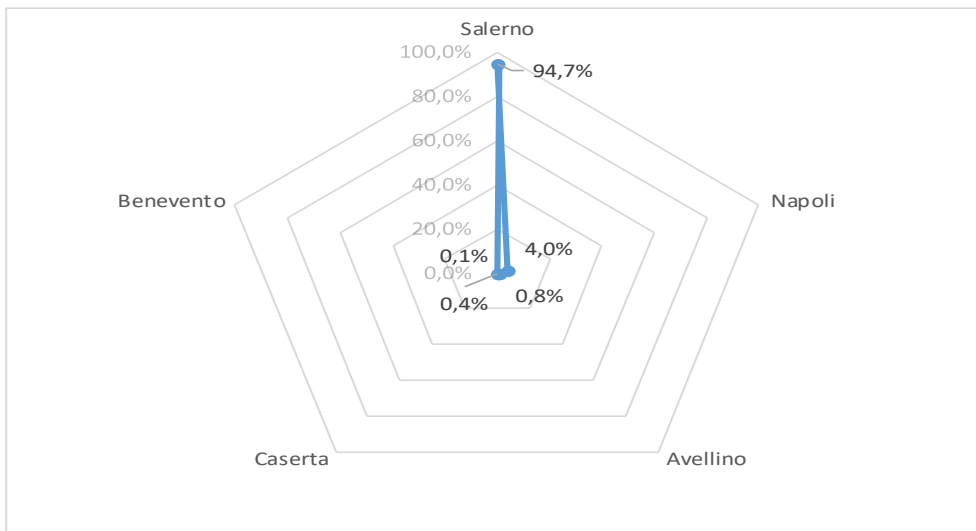


Figura 3.2.3.9b-2011-Ripartizione geografica degli spostamenti emessi verso i capoluoghi per tutti i motivi

Nella tabella 3.2.2.9 e nei grafici 3.2.2.9a/b, sono stati illustrati gli spostamenti emessi per tutti i motivi. Questi, sono stati analizzati considerando le province della Regione Campania. Si evince che, c'è stata una diminuzione tra i due censimenti, da 58913 a 56992. In particolare si osserva che, gli spostamenti a Salerno diminuiscono, mentre, quelli per le altre province aumentano.

Inoltre, la percentuale maggiore risulta, in entrambi i casi, Salerno con circa il 95%.

• SPOSTAMENTI ATTRATTI DAI CAPOLUOGHI PER TUTTI I MOTIVI

Tabella 3.2.3.10-Spostamenti attratti dai capoluoghi per tutti i motivi

D	2001		2011	
	#	%	#	%
Salerno	75261	95,4%	73928	95,0%
Napoli	2144	2,7%	2209	2,8%
Avellino	1144	1,4%	1229	1,6%
Caserta	274	0,3%	371	0,5%
Benevento	102	0,1%	88	0,1%
Totale	78925	100%	77826	100%

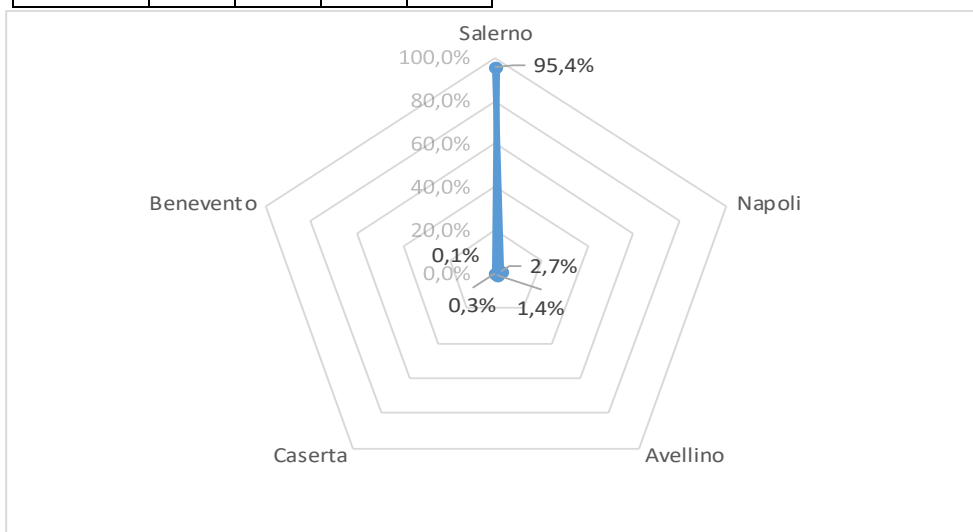


Figura 3.2.3.10a -2001- Ripartizione geografica degli spostamenti attratti dai capoluoghi per tutti i motivi

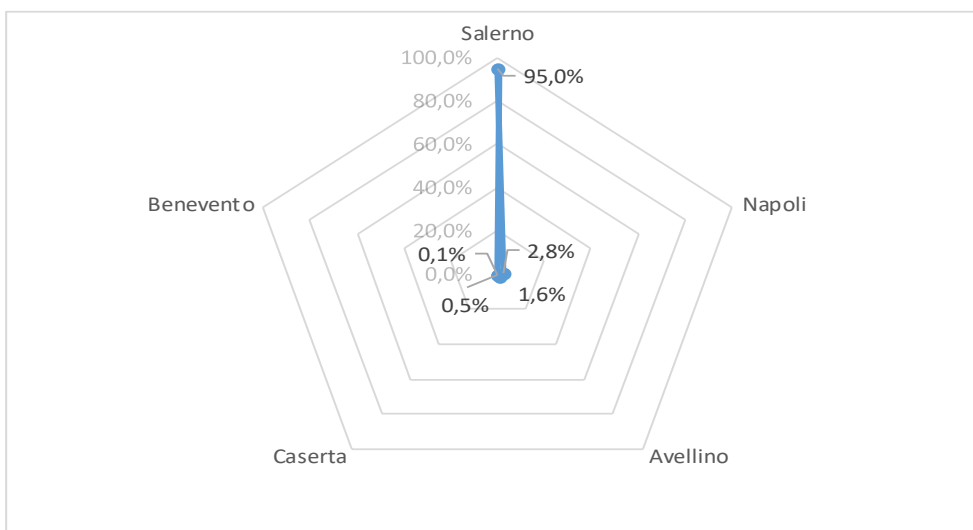


Figura 3.2.3.10b -2011-Ripartizione geografica degli spostamenti attratti dai capoluoghi per tutti i motivi

Nella tabella 3.2.3.10 e nei grafici 3.2.3.10a/b, sono stati illustrati gli spostamenti attratti per tutti i motivi. Questi, sono stati analizzati considerando le province della Regione Campania. Si evince che, c'è stata una diminuzione tra i due censimenti, da 78925 a 77826. In particolare si osserva che, gli spostamenti a Salerno e Benevento diminuiscono, mentre, quelli per le altre province aumentano. Inoltre, la percentuale maggiore risulta, in entrambi i casi, Salerno con circa il 95%.

- SPOSTAMENTI EMESSI VERSO I CAPOLUOGHI PER I MOTIVI CASA-LAVORO/CASA-STUDIO

Tabella 3.2.3.11-Spostamenti emessi verso i capoluoghi per motivo casa-lavoro/casa-studio

D	2001				2011			
	k				k			
	#	#	%	%	#	#	%	%
	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio
Salerno	31014	25055	94,0%	96,7%	32892	21056	93,5%	96,5%
Napoli	1467	761	4,4%	2,9%	1637	668	4,7%	3,1%
Avellino	378	22	1,1%	0,1%	459	14	1,3%	0,1%
Caserta	105	74	0,3%	0,3%	140	67	0,4%	0,3%
Benevento	26	11	0,1%	0,0%	50	9	0,1%	0,0%
Tot _{emessi}	32990	25923	100%	100%	35178	21814	100%	100%

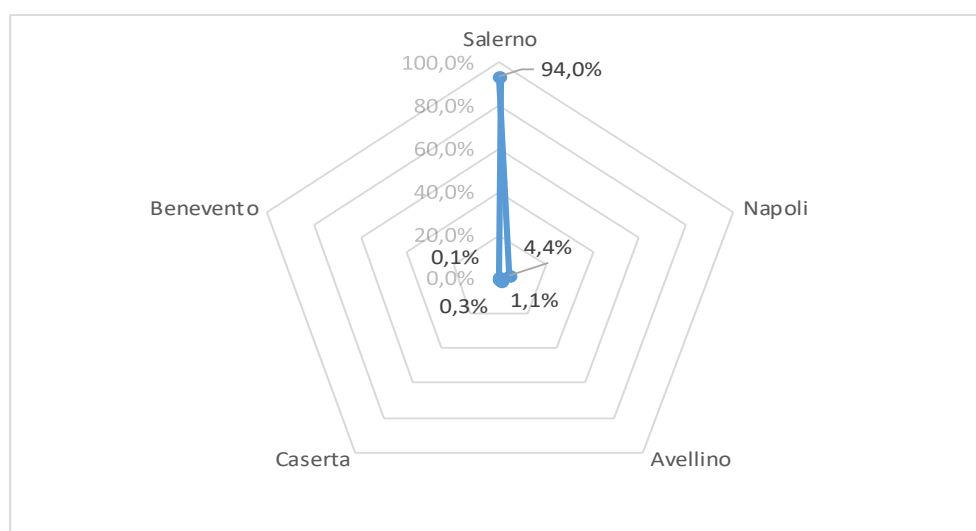


Figura 3.2.3.11a-2001-Ripartizione geografica degli spostamenti emessi verso i capoluoghi per motivo casa-lavoro

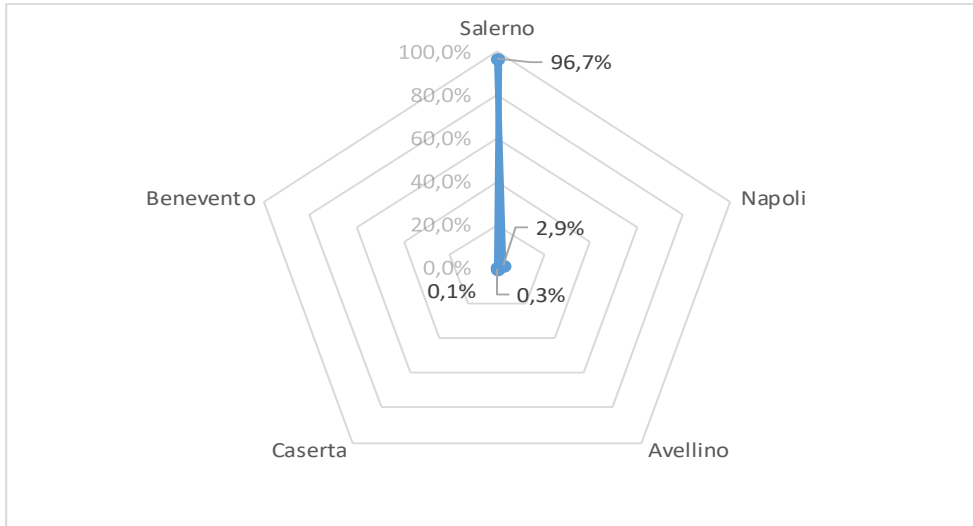


Figura 3.2.3.11b-2001-Ripartizione geografica degli spostamenti emessi verso i capoluoghi per motivo casa-studio

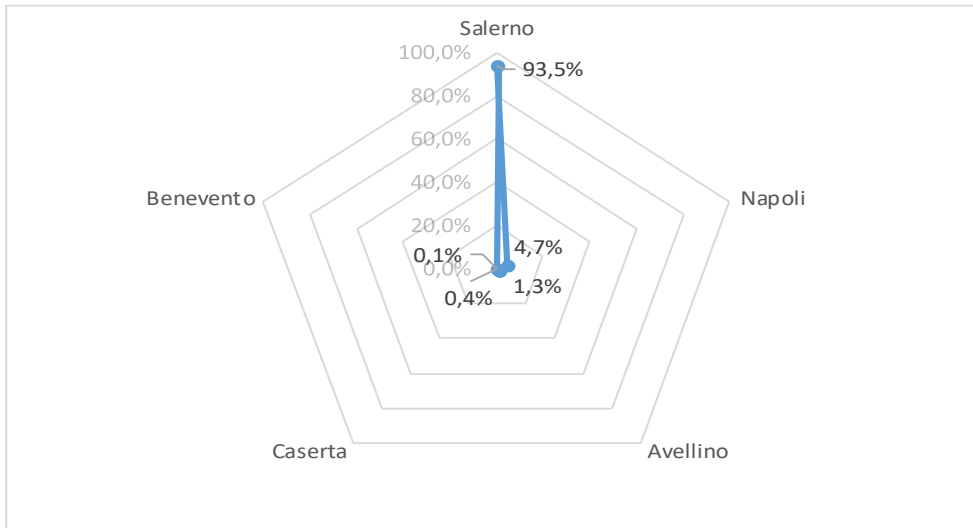


Figura 3.2.3.11c-2011-Ripartizione geografica degli spostamenti emessi verso i capoluoghi per motivo casa-lavoro

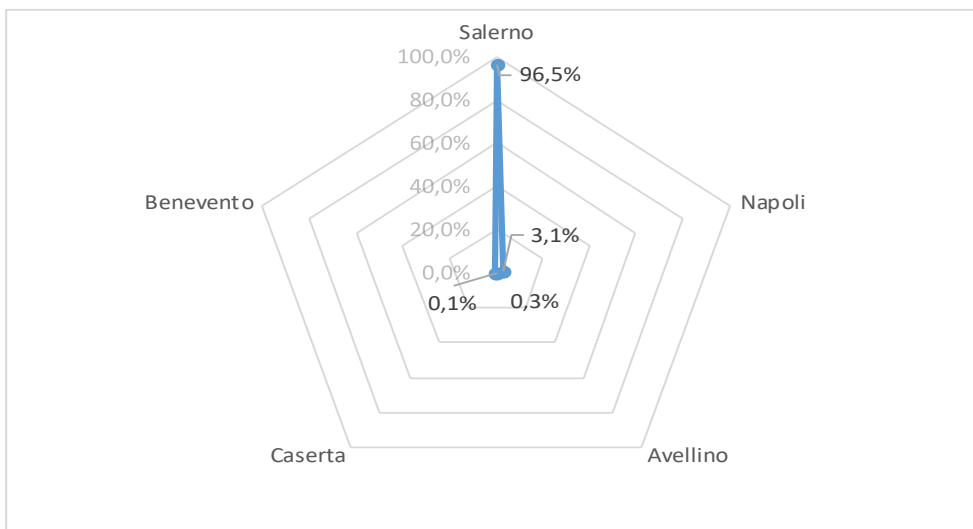


Figura 3.2.3.11d-2011-Ripartizione geografica degli spostamenti emessi verso i capoluoghi per motivo casa-studio

Nella tabella 3.2.2.11 e nei grafici 3.2.2.11a/b/c/d, sono stati illustrati gli spostamenti emessi per motivo casa-lavoro/casa-studio. Questi, sono stati analizzati considerando le province della Regione Campania. Si evince che, c'è stato un aumento degli spostamenti per il motivo lavoro, da 32990 a 35178, e una diminuzione per il motivo studio, da 25923 a 21814. In particolare si osserva che, questa tendenza, è comune ad ogni provincia. Inoltre, la percentuale maggiore risulta, in entrambi i casi, Salerno con il circa il 94% per il lavoro e 97% per lo studio.

- SPOSTAMENTI ATTRATTI DAI CAPOLUOGHI PER MOTIVI CASA-LAVORO/CASA-STUDIO

Tabella 3.2.3.12-Spostamenti attratti dai capoluoghi per motivo casa-lavoro/casa-studio

O	2001				2011			
	k				k			
	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio
Salerno	42503	32758	94,6%	96,3%	46664	27264	94,1%	96,6%
Napoli	1489	655	3,3%	1,9%	1686	523	3,4%	1,9%
Avellino	684	460	1,5%	1,4%	896	333	1,8%	1,2%
Caserta	206	68	0,5%	0,2%	298	73	0,6%	0,3%
Benevento	44	58	0,1%	0,2%	70	18	0,1%	0,1%
Tot _{attratti}	44926	33999	100%	100%	49614	28211	100%	100%

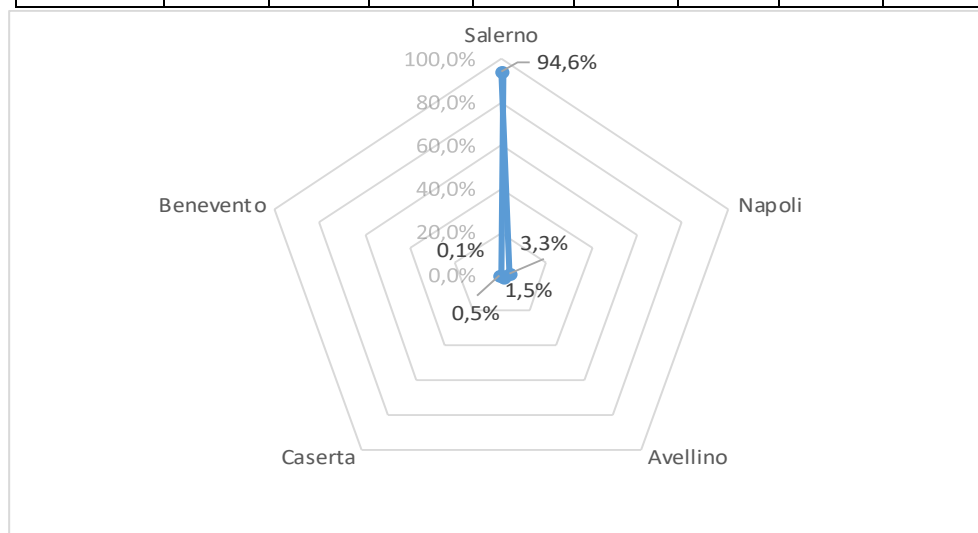


Figura 3.2.3.12a-2001- Ripartizione geografica degli spostamenti attratti dai capoluoghi per motivo casa-lavoro

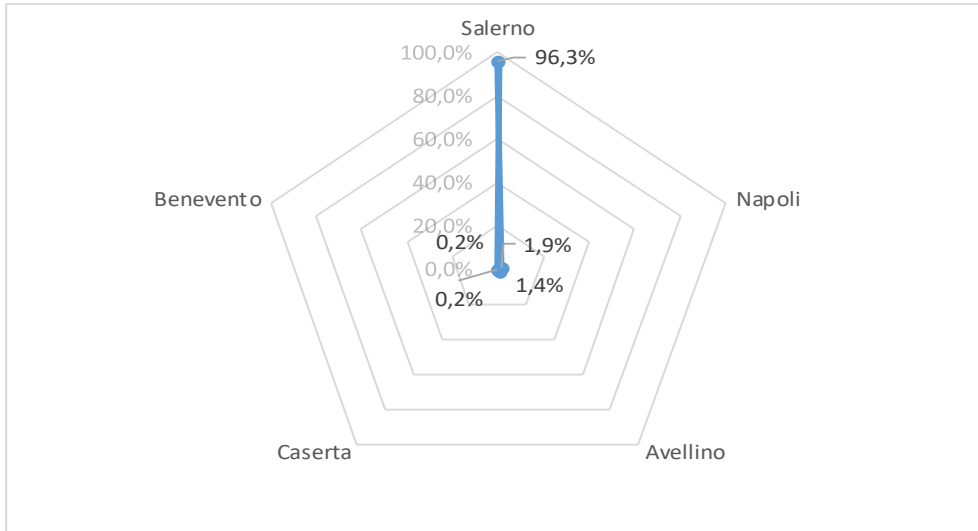


Figura 3.2.3.12b-2001- Ripartizione geografica degli spostamenti attratti dai capoluoghi per motivo casa-studio

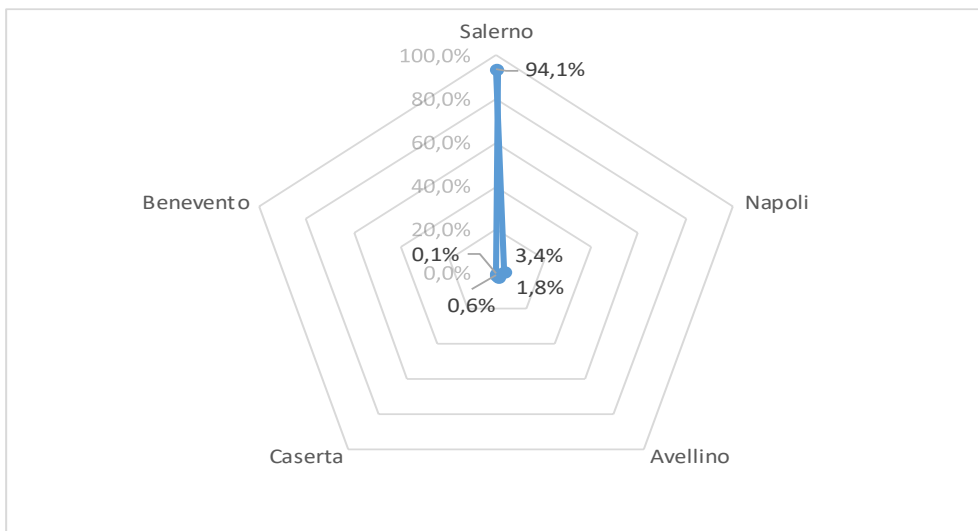


Figura 3.2.3.12c-2011-Ripartizione geografica degli spostamenti attratti dai capoluoghi per motivo casa-lavoro

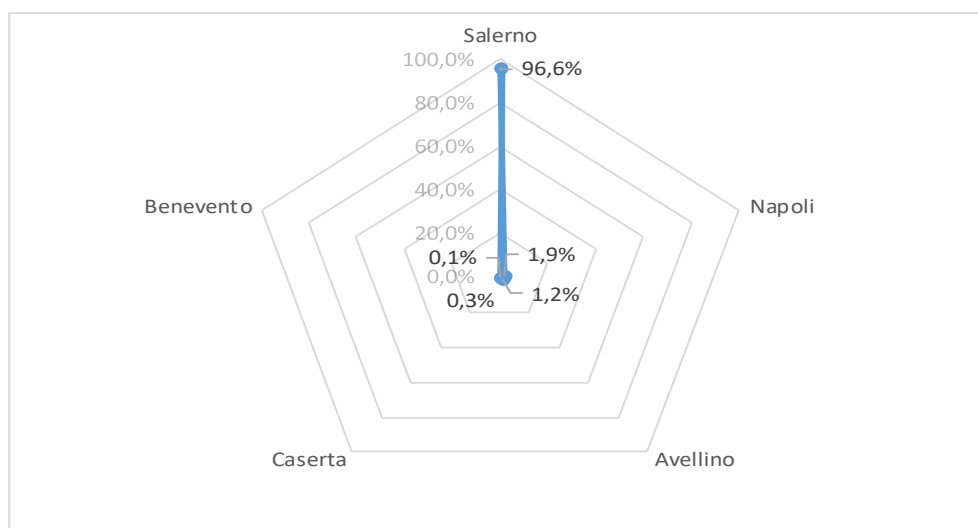


Figura 3.2.3.12d-2011-Ripartizione geografica degli spostamenti attratti dai capoluoghi per motivo casa-studio

Nella tabella 3.2.3.12 e nei grafici 3.2.3.12a/b/c/d, sono stati illustrati gli spostamenti attratti per motivo casa-lavoro/casa-studio. Questi, sono stati analizzati considerando le province della Regione Campania. Si evince che, c'è stato un aumento degli spostamenti per il motivo lavoro, da 44926 a 49614, e una diminuzione per il motivo studio, da 33999 a 28211. In particolare si osserva che, questa tendenza, è comune ad ogni provincia eccetto Caserta, dove aumenta anche lo spostamento per lo studio. Inoltre, la percentuale maggiore risulta, in entrambi i casi, Salerno con il circa il 94/95% per il lavoro e 96/97% per lo studio.

- SPOSTAMENTI EMESSI VERSO I CAPOLUOGHI PER SCELTA MODALE E PER TUTTI I MOTIVI

Tabella 3.2.3.13-Spostamenti emessi per scelta modale e per tutti i motivi

m	2001		2011	
	#	%	#	%
auto privata (come conducente)	19929	33,8%	19374	34,0%
auto privata (come passeggero)	7460	12,7%	7750	13,6%
autobus aziendale o scolastico	850	1,4%	809	1,4%
autobus urbano, filobus	5354	9,1%	6565	11,5%
bicicletta, a piedi, altro mezzo	18413	31,3%	17307	30,4%
corriera, autobus extra-urbano	2840	4,8%	1564	2,7%
metropolitana	2	0,0%	3	0,0%
motocicletta,ciclomotore,scooter	3164	5,4%	2437	4,3%
tram	89	0,2%	11	0,0%
treno	812	1,4%	1171	2,1%
Tot _{emessi}	58913	100%	56992	100%

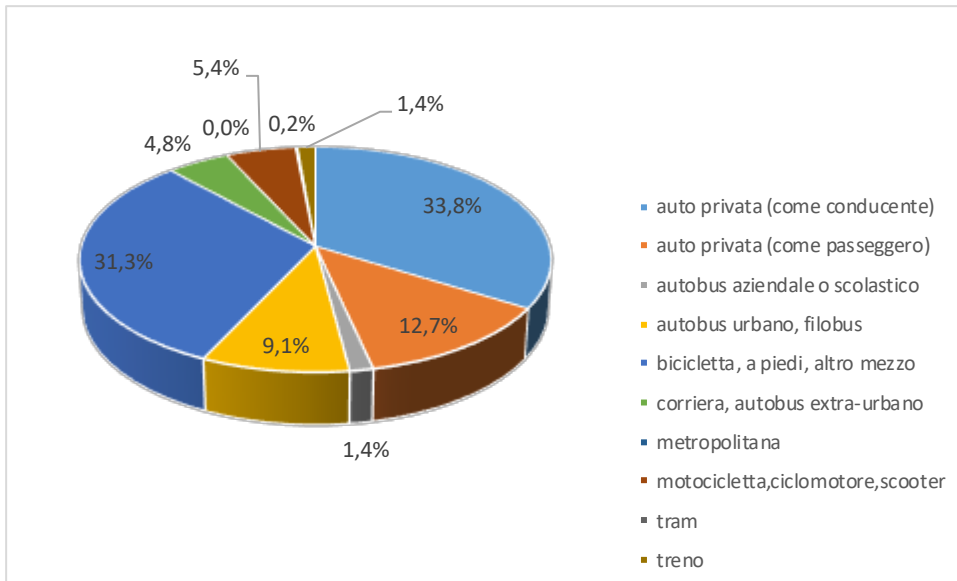


Figura 3.2.3.13a-2001-Percentuale di spostamenti emessi verso i capoluoghi per scelta modale e per tutti i motivi

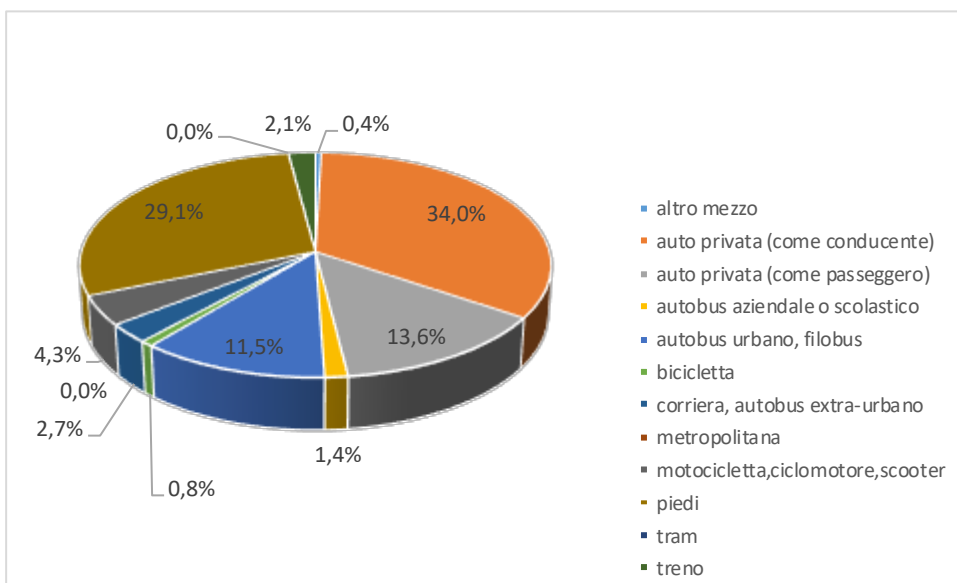


Figura 3.2.3.13b - 2011-Percentuale degli spostamenti emessi verso i capoluoghi per scelta modale e per tutti i motivi

Nella tabella 3.2.3.13 e nei grafici 3.2.3.13a/b, sono stati illustrati gli spostamenti emessi verso i capoluoghi per scelta modale e per tutti i motivi. Questi, sono stati analizzati considerando i capoluoghi di provincia della sola regione Campania. Si evince che, c'è stata una diminuzione degli spostamenti, da 58913 a 56992. In particolare si osserva che, gli spostamenti con auto private (come conducente) diminuiscono, auto private (come passeggero) aumentano, piedi-bicicletta diminuiscono, autobus scolastico diminuiscono, autobus urbano aumentano, autobus extra-urbano diminuiscono, motociclette diminuiscono, il tram diminuiscono, la metropolitana

aumentano, treno aumentano. Inoltre, si osserva che, lo spostamento preferito dagli utenti è, in entrambi i casi, auto private come conducente con percentuale del 34%.

- SPOSTAMENTI ATTRATTI DAI CAPOLUOGHI PER SCELTA MODALE E PER TUTTI I MOTIVI

Tabella 3.2.3.14-Spostamenti attratti dai capoluoghi per scelta modale e per tutti i motivi

m	2001		2011	
	#	%	#	%
auto privata (come conducente)	28906	36,6%	29152	37,5%
auto privata (come passeggero)	9757	12,4%	10562	13,6%
autobus aziendale o scolastico	1255	1,6%	1115	1,4%
autobus urbano, filobus	8046	10,2%	10069	12,9%
bicicletta, a piedi, altro mezzo	18496	23,4%	17585	22,6%
corriera, autobus extra-urbano	5840	7,4%	3355	4,3%
metropolitana	0	0,0%	19	0,0%
motocicletta,ciclomotore,scooter	3754	4,8%	2816	3,6%
tram	103	0,1%	32	0,0%
treno	2768	3,5%	3121	4,0%
Tot _{attratti}	78925	100%	77826	100%

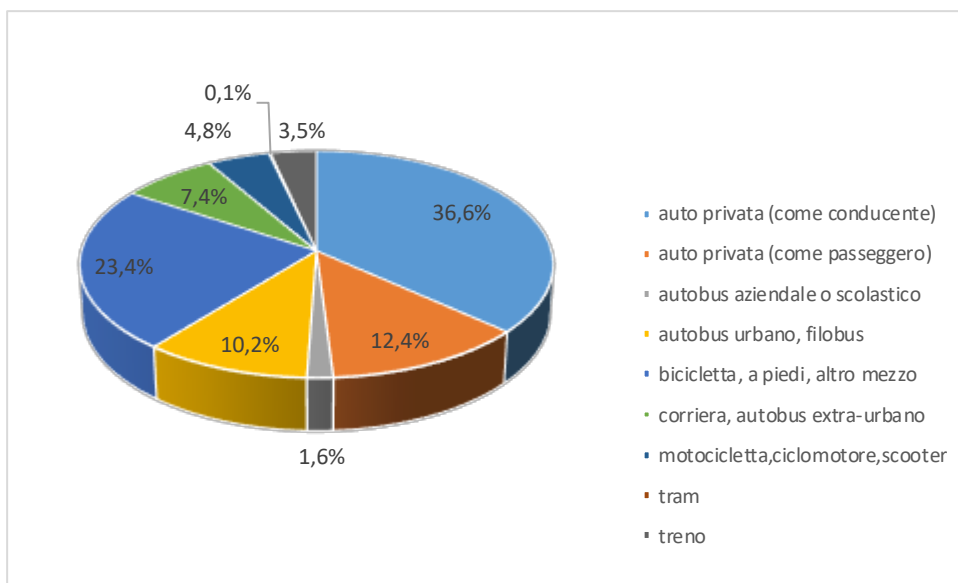


Figura 3.2.3.14a-2001-Percentuale di spostamenti attratti dai capoluoghi per scelta modale e per tutti i motivi

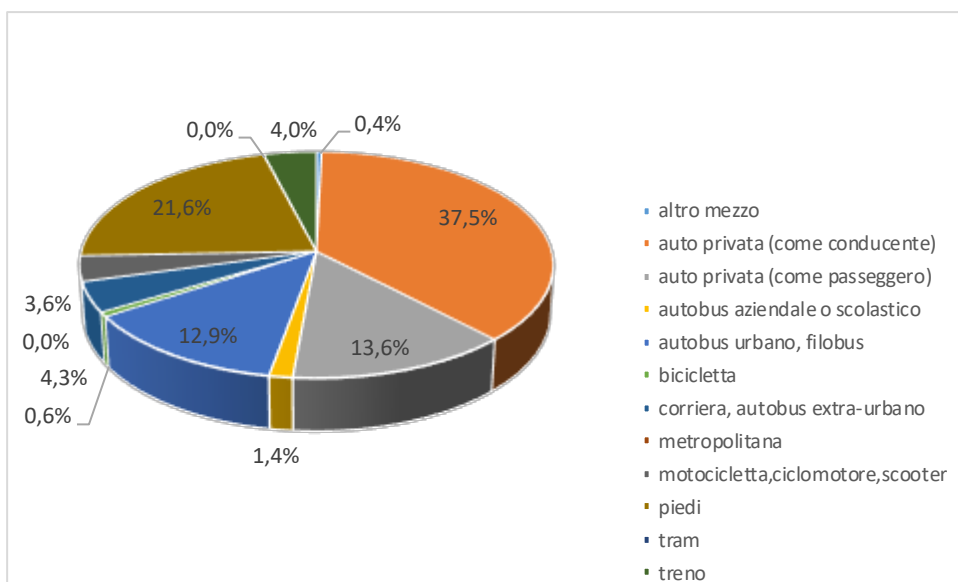


Figura 3.2.3.14b-2011-Percentuale di spostamenti attratti dai capoluoghi per scelta modale e per tutti i motivi

Nella tabella 3.2.3.14 e nei grafici 3.2.3.14a/b, sono stati illustrati gli spostamenti attratti dai capoluoghi per scelta modale e per tutti i motivi. Questi, sono stati analizzati considerando i capoluoghi di provincia della sola regione Campania. Si evince che, c'è stata una diminuzione degli spostamenti, da 78925 a 77826. In particolare si osserva che, gli spostamenti con auto private (come conducente) aumentano, auto private (come passeggero) aumentano, piedi-bicicletta diminuiscono, autobus scolastico diminuiscono, autobus urbano aumentano, autobus extra-urbano diminuiscono, motociclette diminuiscono, il tram diminuiscono, la metropolitana aumentano, treno aumentano. Inoltre, si osserva che, lo spostamento preferito dagli utenti è, in entrambi i casi, auto private come conducente con percentuale rispettivamente 37 e 38%.

• SPOSTAMENTI EMESSI VERSO I CAPOLUOGHI PER SCELTA MODALE E PER MOTIVO CASA-LAVORO/CASA-STUDIO

Tabella 3.2.3.15-Spostamenti emessi per scelta modale e per motivo casa-lavoro/casa-studio

m	2001				2011			
	k				k			
	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio	# Lavoro	# Studio	% Lavoro	% Studio
auto privata (come conducente)	18246	1683	55,3%	6,5%	18543	831	52,7%	3,8%
auto privata (come passeggero)	1768	5692	5,4%	22,0%	2047	5704	5,8%	26,1%
autobus aziendale o scolastico	75	775	0,2%	3,0%	197	613	0,6%	2,8%
autobus urbano, filobus	2407	2947	7,3%	11,4%	3085	3480	8,8%	16,0%
bicicletta, a piedi, altro mezzo	6938	11475	21,0%	44,3%	7895	9412	22,4%	43,1%
corriera, autobus extra-urbano	979	1861	3,0%	7,2%	605	960	1,7%	4,4%
metropolitana	1	1	0,0%	0,0%	3		0,0%	0,0%
motocicletta,ciclomotore,scooter	1929	1235	5,8%	4,8%	1928	509	5,5%	2,3%
tram	49	40	0,1%	0,2%		11	0,0%	0,0%
treno	598	214	1,8%	0,8%	876	296	2,5%	1,4%
Tot _{emessi}	32990	25923	100%	100%	35178	21814	100%	100%

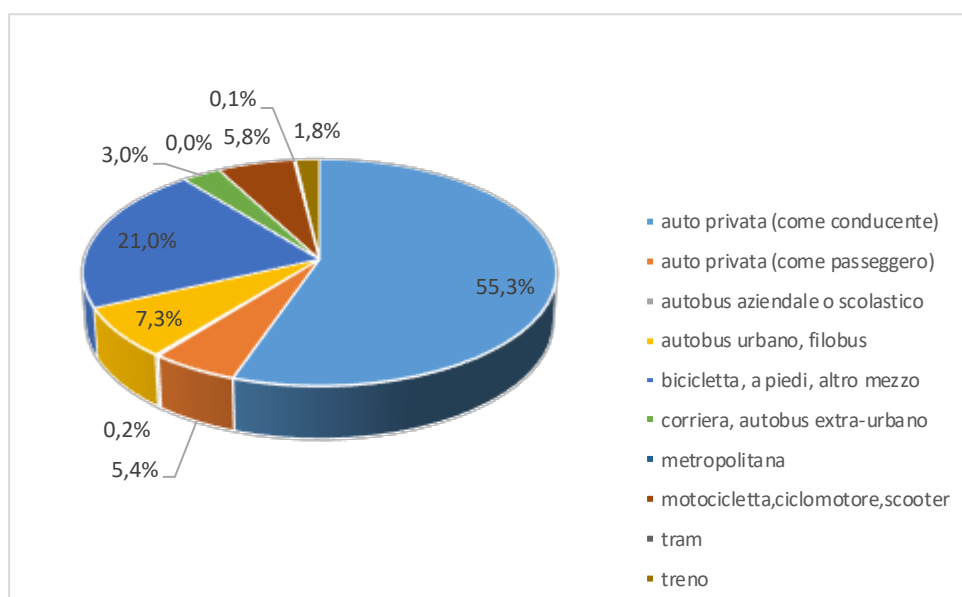


Figura 3.2.3.15a-2001- Percentuale di spostamenti emessi verso i capoluoghi per scelta modale e per motivo casa-lavoro

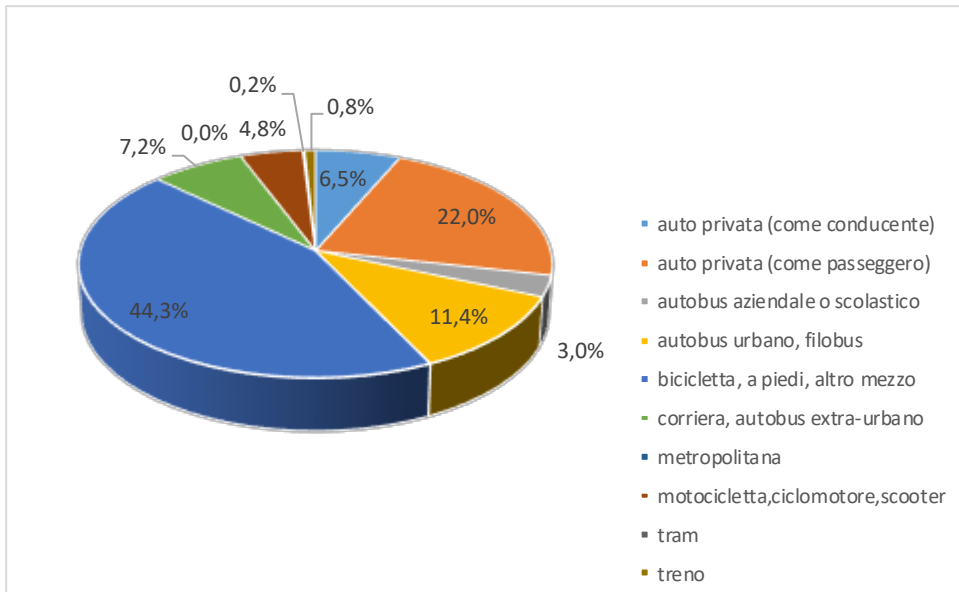


Figura 3.2.3.15b-2001- Percentuale di spostamenti emessi verso i capoluoghi per scelta modale e per motivo casa-studio

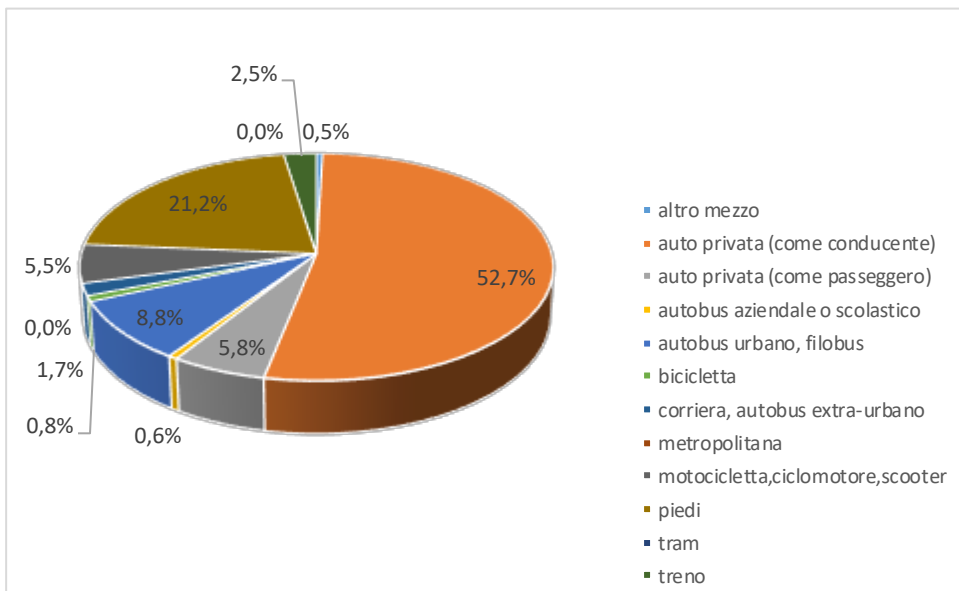


Figura 3.2.3.15c-2011- Percentuale di spostamenti emessi verso i capoluoghi per scelta modale e per motivo casa-lavoro

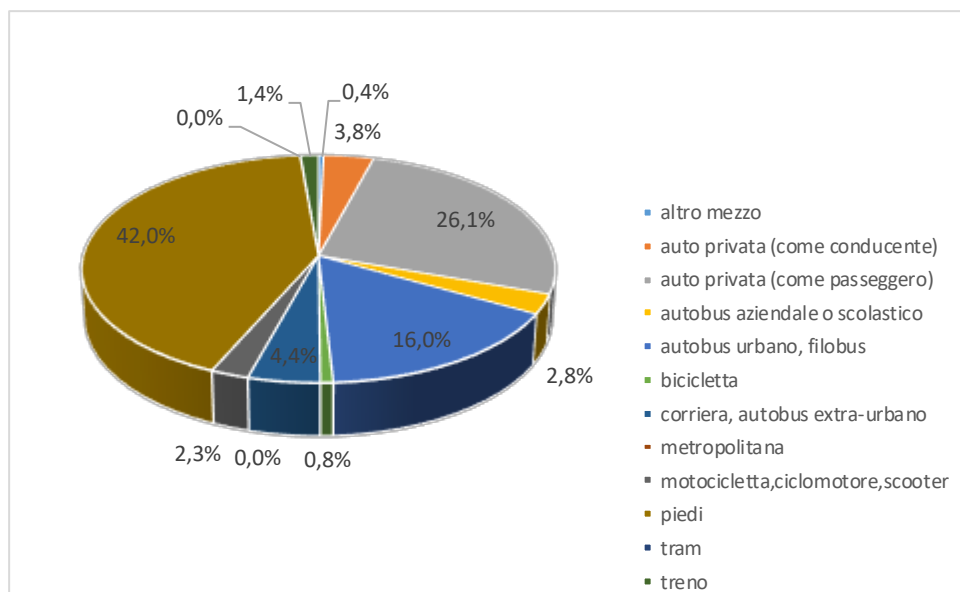


Figura 3.2.3.15d-2011- Percentuale di spostamenti emessi verso i capoluoghi per scelta modale e per motivo casa-studio

Nella tabella 3.2.3.15 e nei grafici 3.2.3.15a/b/c/d, sono stati illustrati gli spostamenti emessi verso i capoluoghi per scelta modale e per motivo casa-lavoro/casa-studio. Questi, sono stati analizzati considerando i capoluoghi di provincia della sola regione Campania. Si evince che, c'è stato un aumento degli spostamenti per il motivo lavoro, da 32990 a 35178, e una diminuzione per il motivo studio, da 25923 a 21814. In particolare si osserva che, gli spostamenti per motivo lavoro con auto private (come conducente) aumentano, auto private (come passeggero) aumentano, piedi-bicicletta aumentano, autobus scolastico aumentano, autobus urbano aumentano, autobus extra-urbano diminuiscono, motociclette diminuiscono, il tram diminuiscono, la metropolitana aumentano, treno aumentano, mentre, gli spostamenti per motivo studio con auto private (come conducente) diminuiscono, auto private (come passeggero) aumentano, piedi-bicicletta diminuiscono, autobus scolastico diminuiscono, autobus urbano aumentano, autobus extra-urbano diminuiscono, motociclette diminuiscono, il tram diminuiscono, la metropolitana diminuiscono, treno aumentano. Inoltre, si osserva che, lo spostamento preferito dagli utenti è, in entrambi i casi, auto private come conducente per quanto riguarda il lavoro, con percentuale rispettivamente 55 e 53% e bicicletta-piedi per quanto riguarda lo studio, con percentuale rispettivamente 44 e 43%.

• SPOSTAMENTI ATTRATTI DAI CAPOLUOGHI PER SCELTA MODALE E PER MOTIVO CASA-LAVORO/CASA-STUDIO

Tabella 3.2.3.16-Spostamenti attratti dai capoluoghi per scelta modale e per motivo casa-lavoro/casa-studio

m	2001				2011			
	k				k			
	#	#	%	%	#	#	%	%
	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio
auto privata (come conducente)	27142	1764	60,4%	5,2%	28560	592	57,6%	2,1%
auto privata (come passeggero)	2536	7221	5,6%	21,2%	3212	7350	6,5%	26,1%
autobus aziendale o scolastico	257	998	0,6%	2,9%	321	794	0,6%	2,8%
autobus urbano, filobus	2964	5082	6,6%	14,9%	4075	5994	8,2%	21,2%
bicicletta, a piedi, altro mezzo	7001	11495	15,6%	33,8%	8119	9466	16,4%	33,6%
corriera, autobus extra-urbano	1288	4552	2,9%	13,4%	1117	2237	2,3%	7,9%
metropolitana	0	0	0,0%	0,0%	14	6	0,0%	0,0%
motocicletta,ciclomotore,scooter	2169	1585	4,8%	4,7%	2257	560	4,5%	2,0%
tram	54	49	0,1%	0,1%	6	26	0,0%	0,1%
treno	1515	1253	3,4%	3,7%	1934	1187	3,9%	4,2%
Tot _{attratti}	44926	33999	100%	100%	49614	28211	100%	100%

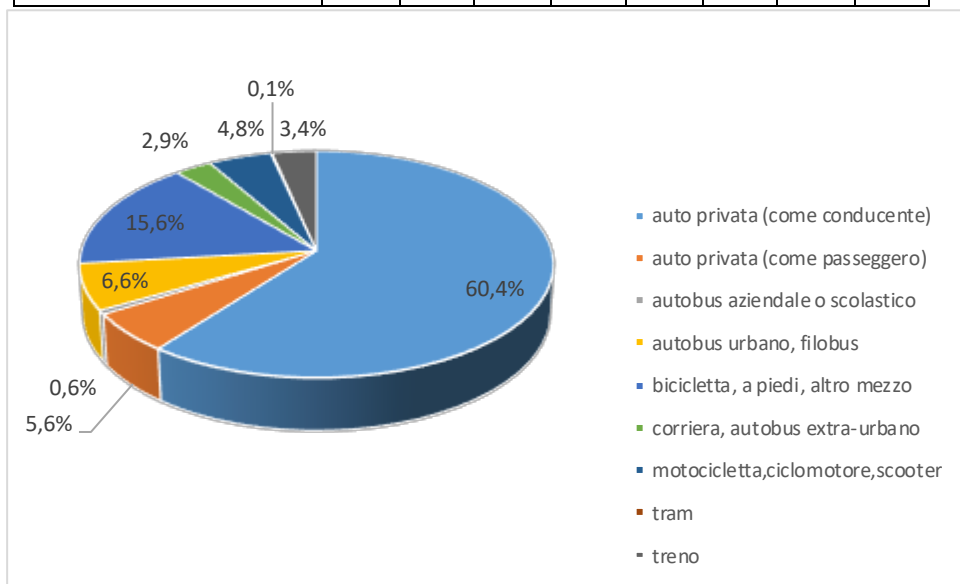


Figura 3.2.3.16a-2001- Percentuale di spostamenti attratti dai capoluoghi per scelta modale e per motivo casa-lavoro

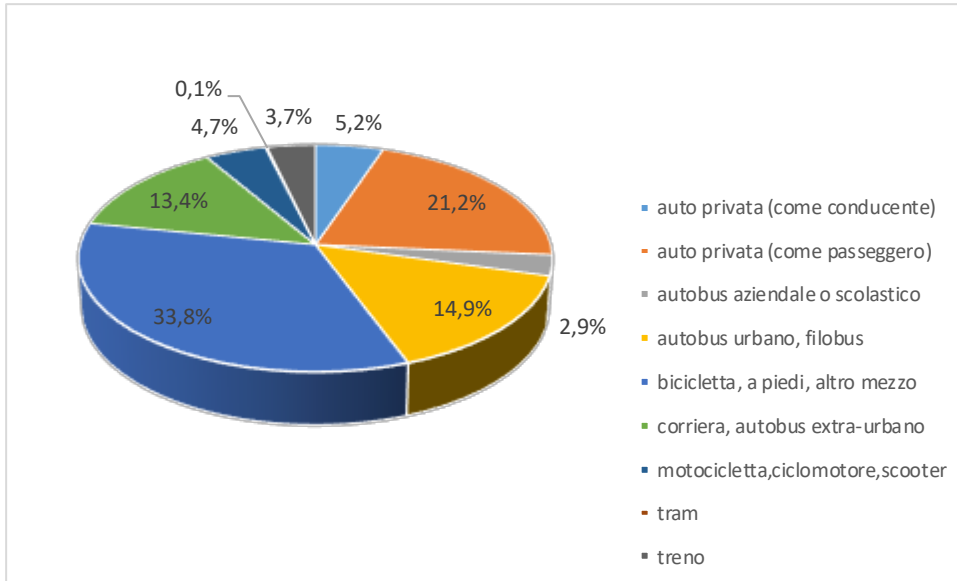


Figura 3.2.3.16b-2001- Percentuale di spostamenti attratti dai capoluoghi per scelta modale e per motivo casa-studio

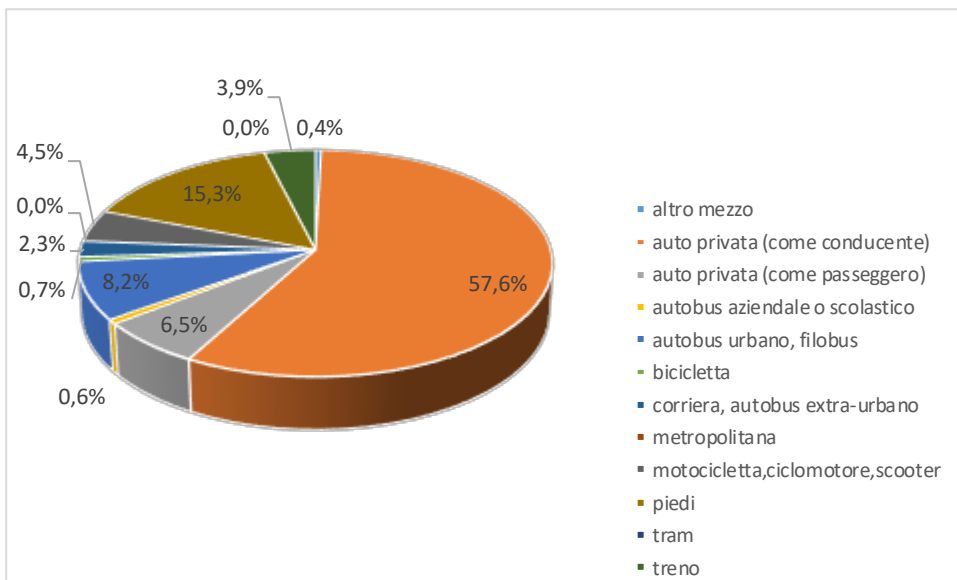


Figura 3.2.3.16c -2011- Percentuale di spostamenti attratti dai capoluoghi per scelta modale e per motivo casa-lavoro

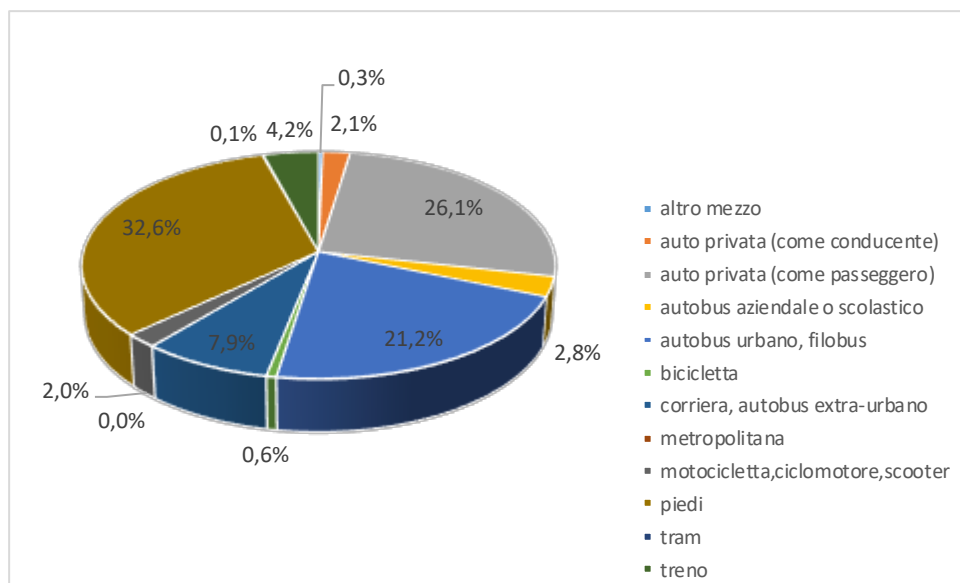


Figura 3.2.3.16d -2011- Percentuale di spostamenti attratti dai capoluoghi per scelta modale e per motivo casa-studio

Nella tabella 3.2.3.16 e nei grafici 3.2.3.16a/b/c/d, sono stati illustrati gli spostamenti attratti dai capoluoghi per scelta modale e per motivo casa-lavoro/casa-studio. Questi, sono stati analizzati considerando i capoluoghi di provincia della sola regione Campania. Si evince che, c'è stato un aumento degli spostamenti per il motivo lavoro, da 44926 a 49614, e una diminuzione per il motivo studio, da 33999 a 28211. In particolare si osserva che, gli spostamenti per motivo lavoro con auto private (come conducente) aumentano, auto private (come passeggero) aumentano, piedi-bicicletta aumentano, autobus scolastico aumentano, autobus urbano aumentano, autobus extra-urbano diminuiscono, motociclette aumentano, il tram diminuiscono, la metropolitana aumentano, treno aumentano, mentre, gli spostamenti per motivo studio con auto private (come conducente) diminuiscono, auto private (come passeggero) aumentano, piedi-bicicletta diminuiscono, autobus scolastico diminuiscono, autobus urbano aumentano, autobus extra-urbano diminuiscono, motociclette diminuiscono, il tram diminuiscono, la metropolitana aumentano, treno diminuiscono. Inoltre, si osserva che, lo spostamento preferito dagli utenti è, in entrambi i casi, auto private come conducente per quanto riguarda il lavoro, con percentuale rispettivamente 60 e 58% e bicicletta-piedi per quanto riguarda lo studio, con percentuale rispettivamente 34 e 34%.

2.4 *Analisi spaziale a livello comunale*

Nei grafici e nelle tabelle successive è analizzata la ripartizione spaziale verso i singoli comuni, ponendo attenzione solo sui comuni che attraggono/emettono spostamenti con percentuali minori e superiori al 2% della mobilità totale attratta/emessa da/verso il comune di Salerno.

- **SPOSTAMENTI VERSO I COMUNI PER TUTTI I MOTIVI**

Tabella 3.2.4.1 - *Spostamenti verso i comuni per tutti i motivi*

2001			2011		
D	#	%	D	#	%
Fisciano	3424	27,2%	Fisciano	3151	25,2%
Napoli	1733	13,8%	Napoli	1704	13,6%
Battipaglia	695	5,5%	Pontecagnano Faiano	965	7,7%
Pontecagnano Faiano	686	5,4%	Battipaglia	682	5,4%
Cava de' Tirreni	578	4,6%	Cava de' Tirreni	582	4,6%
Baronissi	423	3,4%	Baronissi	361	2,9%
Nocera Inferiore	368	2,9%	Nocera Inferiore	302	2,4%
Eboli	267	2,1%	Pellezzano	285	2,3%
Pellezzano	266	2,1%	Eboli	221	1,8%
Mercato San Severino	222	1,8%	Mercato San Severino	210	1,7%
Vietri sul Mare	205	1,6%	Avellino	200	1,6%
Altri comuni	3731	29,6%	Altri comuni	3849	30,8%
Totale complessivo	12598	100%	Totale complessivo	12510	100%

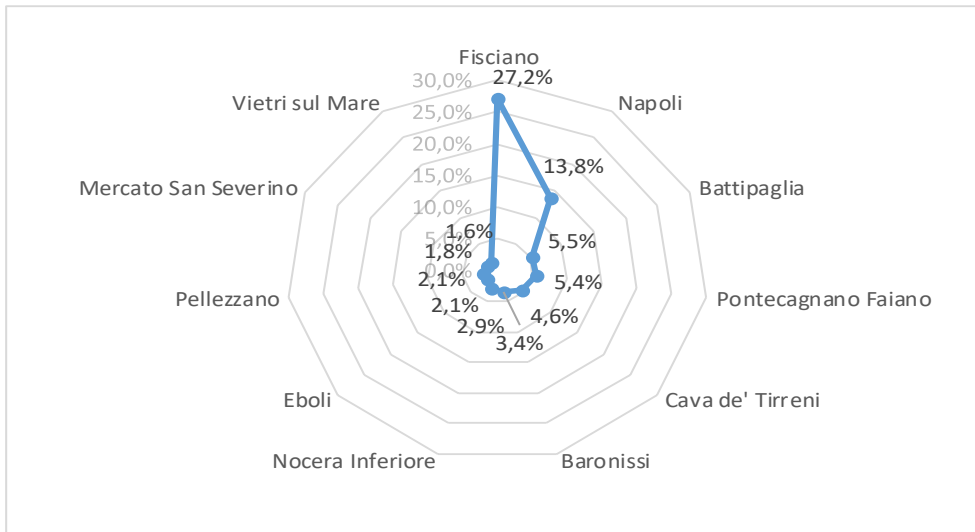


Figura 3.2.4.1a-2001- Ripartizione geografica degli spostamenti verso i comuni per tutti i motivi (comuni con % > 2%)

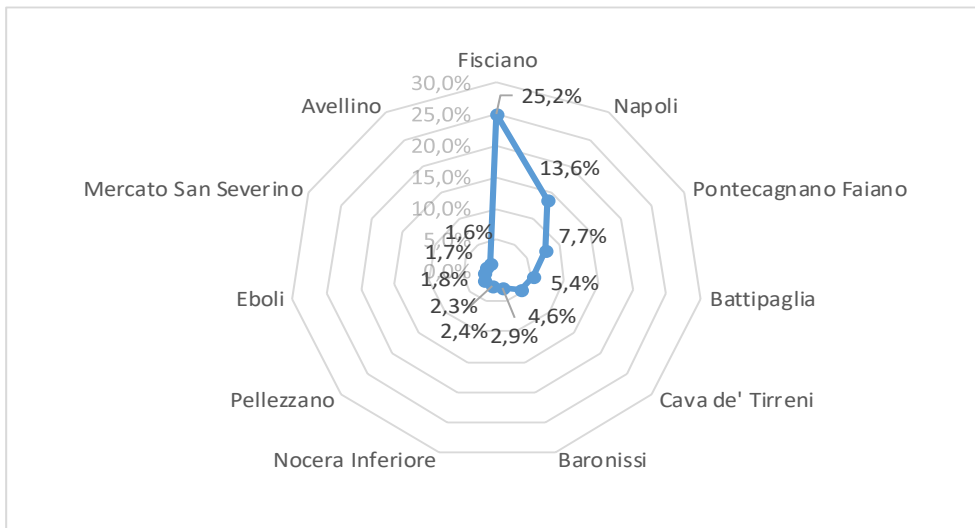


Figura 3.2.4.1b-2011- Ripartizione geografica degli spostamenti verso i comuni per tutti i motivi (comuni con % > 2%)

Nella tabella 3.2.4.1 e nei grafici 3.2.4.1a/b, sono stati illustrati gli spostamenti verso i comuni per tutti i motivi. Questi, sono stati analizzati considerando i comuni con percentuale di spostamenti maggiore del 2% e gli altri raggruppati. Si evince che, c'è stata una diminuzione degli spostamenti totali, da 12598 a 12510. Inoltre, si osserva che, in entrambi i censimenti, Fisciano risulta essere la meta preferita dai Salernitani con una percentuale (27%/25%) superiore più del doppio rispetto a chi lo segue, Napoli (14%). In particolare, gli spostamenti verso Pontecagnano Faiano e Avellino aumentano, mentre, quelli verso Vietri diminuiscono.

• SPOSTAMENTI VERSO SALERNO PER TUTTI I MOTIVI

Tabella 3.2.4.2-Spostamenti verso Salerno per tutti i motivi

2001			2011		
D	#	%	D	#	%
Pontecagnano Faiano	3091	9,5%	Pontecagnano Faiano	3624	10,8%
Baronissi	2368	7,3%	Cava de' Tirreni	2304	6,9%
Cava de' Tirreni	2232	6,8%	Baronissi	2257	6,7%
Pellezzano	2028	6,2%	Pellezzano	2070	6,2%
Battipaglia	1758	5,4%	Battipaglia	1503	4,5%
Fisciano	1170	3,6%	Montecorvino Pugliano	1380	4,1%
Montecorvino Pugliano	1089	3,3%	Fisciano	1181	3,5%
San Cipriano Picentino	1065	3,3%	Mercato San Severino	1067	3,2%
Bellizzi	1051	3,2%	San Cipriano Picentino	1038	3,1%
Mercato San Severino	989	3,0%	Giffoni Valle Piana	1035	3,1%
Vietri sul Mare	926	2,8%	Vietri sul Mare	977	2,9%
Giffoni Valle Piana	805	2,5%	Giffoni Sei Casali	784	2,3%
Nocera Inferiore	718	2,2%	Bellizzi	769	2,3%
Eboli	638	2,0%	Nocera Inferiore	721	2,1%
San Mango Piemonte	598	1,8%	San Mango Piemonte	701	2,1%
Nocera Superiore	568	1,7%	Eboli	618	1,8%
Napoli	532	1,6%	Nocera Superiore	568	1,7%
Giffoni Sei Casali	529	1,6%	Altri comuni	11021	32,8%
Altri comuni	10457	32,1%	-		
Totale complessivo	32612	100%	Totale complessivo	33616	100%

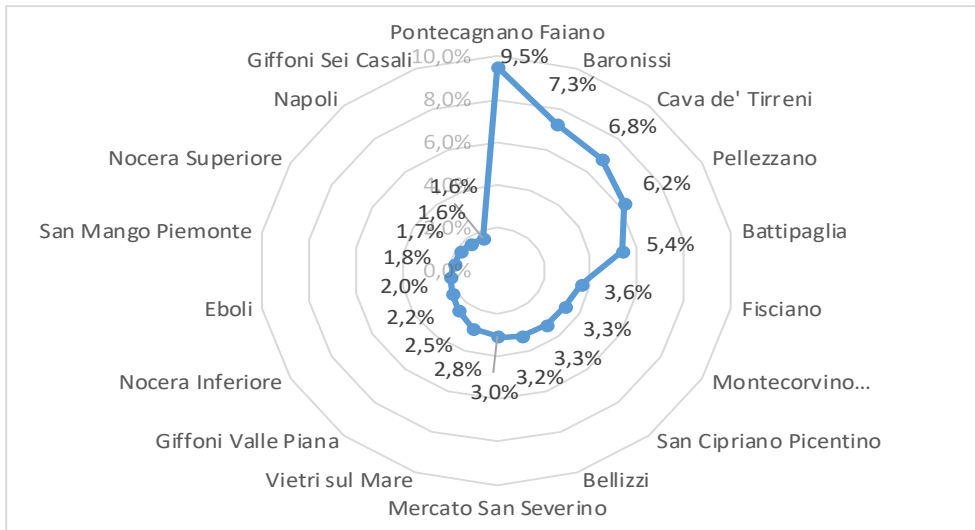


Figura 3.2.4.2a-2001- Ripartizione geografica degli spostamenti verso Salerno per tutti i motivi (comuni con % > 2%)

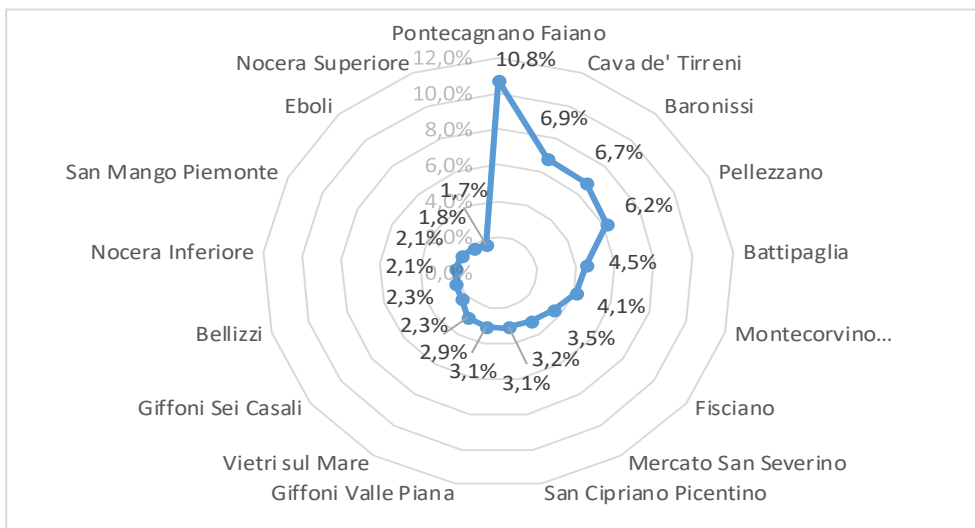


Figura 3.2.4.2B-2011-Ripartizione geografica degli spostamenti verso Salerno per tutti i motivi (comuni con % > 2%)

Nella tabella 3.2.4.2 e nei grafici 3.2.4.2a/b, sono stati illustrati gli spostamenti verso Salerno per tutti i motivi. Questi, sono stati analizzati considerando i comuni con percentuale di spostamenti maggiore del 2% e gli altri raggruppati. Si evince che, c'è stato un aumento degli spostamenti totali, da 32612 a 33616. Inoltre, si osserva che, in entrambi i censimenti, Pontecagnano Faiano, risulta essere il comune con una percentuale (27/25%) maggiore a spostarsi verso Salerno. In particolare, gli spostamenti provenienti da Napoli, l'unico capoluogo di provincia presente nel 2001, sono addirittura inferiori del 2% nel 2011 e, quindi, considerati in "Altri comuni".

• SPOSTAMENTI VERSO I COMUNI PER MOTIVO CASA-LAVORO

Tabella 3.2.4.3-Spostamenti verso i comuni per motivo casa-lavoro

2001			2011		
D	k		D	k	
	# lavoro	% lavoro		# lavoro	% lavoro
Napoli	1020	12,3%	Napoli	1067	11,9%
Battipaglia	662	8,0%	Pontecagnano Faiano	874	9,7%
Fisciano	627	7,5%	Fisciano	706	7,9%
Pontecagnano Faiano	588	7,1%	Battipaglia	681	7,6%
Cava de' Tirreni	528	6,3%	Cava de' Tirreni	567	6,3%
Nocera Inferiore	346	4,2%	Baronissi	322	3,6%
Baronissi	295	3,5%	Nocera Inferiore	288	3,2%
Eboli	253	3,0%	Pellezzano	237	2,6%
Pellezzano	238	2,9%	Eboli	220	2,4%
Mercato San Severino	206	2,5%	Mercato San Severino	207	2,3%
Vietri sul Mare	183	2,2%	Avellino	188	2,1%
Avellino	158	1,9%	Pagani	178	2,0%
Sarno	140	1,7%	Vietri sul Mare	155	1,7%
Angri	134	1,6%	Scafati	139	1,5%
Pagani	126	1,5%	Altri comuni	3144	35,0%
Scafati	123	1,5%	-		
Altri comuni	2691	32,4%	-		
Totale complessivo	8318	100%	Totale complessivo	8973	100%

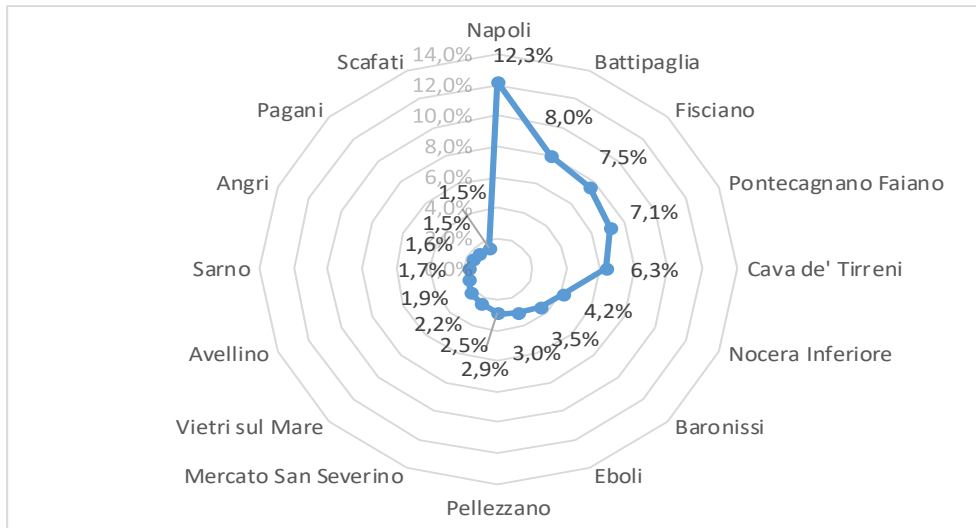


Figura 3.2.4.3a-2001-Ripartizione geografica degli spostamenti verso i comuni per il motivo casa-lavoro (comuni con % > 2%)

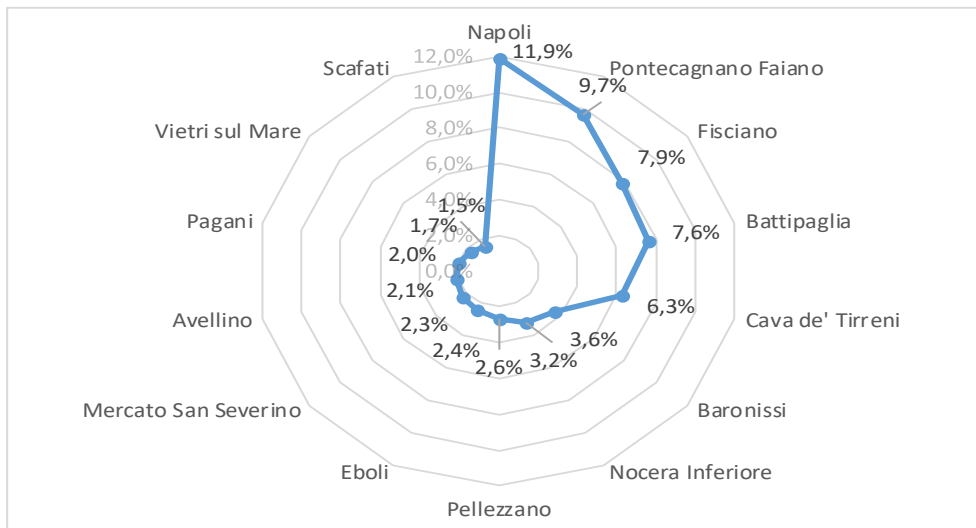


Figura 3.2.4.3b-2011-Ripartizione geografica degli spostamenti verso i comuni per il motivo casa-lavoro (comuni con % > 2%)

Nella tabella 3.2.4.3 e nei grafici 3.2.4.3a/b, sono stati illustrati gli spostamenti verso i comuni per il motivo casa-lavoro. Questi, sono stati analizzati considerando i comuni con percentuale di spostamenti maggiore del 2% e gli altri raggruppati. Si evince che, c'è stato un aumento degli spostamenti totali, da 8318 a 8973. Inoltre, si osserva che, in entrambi i censimenti, Napoli, risulta essere la meta preferita dai Salernitani per lavorare, circa il 12%. Sale di posizione anche Pontecagnano Faiano, circa il 10%. Avellino resta pressoché costante. In particolare, gli spostamenti censiti nel 2011, rispetto al 2001, vedono scivolare due comuni ad una percentuale inferiore del 2%.

• SPOSTAMENTI VERSO I COMUNI PER MOTIVO CASA-STUDIO

Tabella 3.2.4.4-Spostamenti verso i comuni per motivo casa-studio

2001			2011		
D	k		D	k	
	# studio	% studio		# studio	% studio
Fisciano	2797	65,4%	Fisciano	2445	69,1%
Napoli	713	16,7%	Napoli	637	18,0%
Baronissi	128	3,0%	Pontecagnano Faiano	91	2,6%
Pontecagnano Faiano	98	2,3%	Altri comuni	364	10,3%
Altri comuni	544	12,7%	-		
Totale complessivo	4280	100%	Totale complessivo	3537	100%

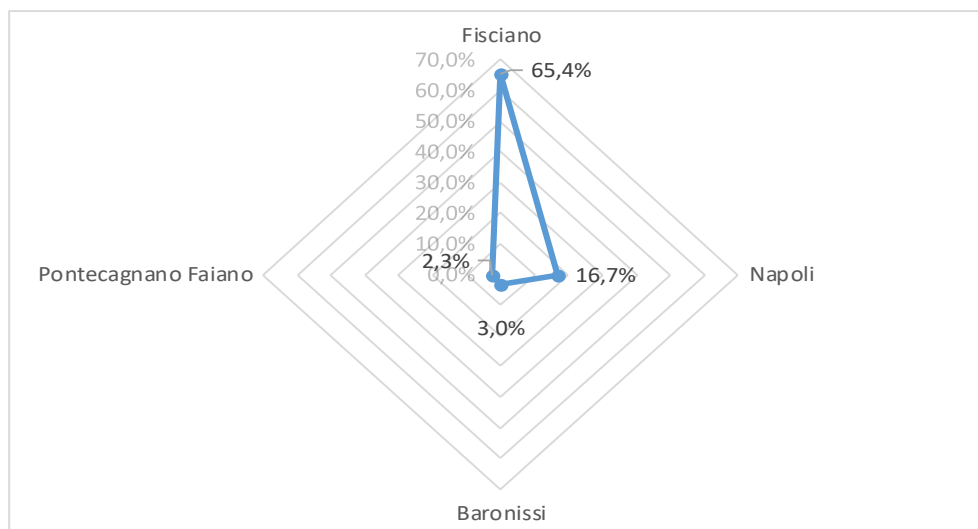


Figura 3.2.4.4a -2001- Ripartizione geografica degli spostamenti verso i comuni per il motivo casa-studio (comuni con % > 2%)

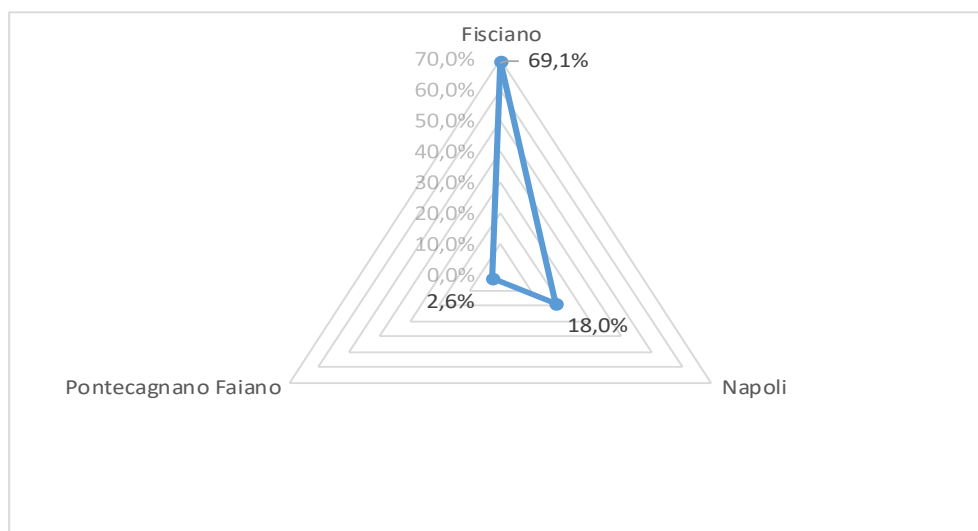


Figura 3.2.4.4b-2011- Ripartizione geografica degli spostamenti verso i comuni per il motivo casa-studio (comuni con % > 2%)

Nella tabella 3.2.4.4 e nei grafici 3.2.4.4a/b, sono stati illustrati gli spostamenti verso i comuni per il motivo casa-studio. Questi, sono stati analizzati considerando i comuni con percentuale di spostamenti maggiore del 2% e gli altri raggruppati. Si evince che, c'è stata una diminuzione degli spostamenti totali, da 4280 a 3537. Inoltre, si osserva che, in entrambi i censimenti, Fisciano, essendo il polo universitario più vicino, risulta essere la meta preferita dai Salernitani per studiare, circa il 65/69%. Gli altri comuni hanno una percentuale di spostamenti decisamente più bassa. Tra questi, primeggia Napoli, con circa 17/18%. In particolare, gli spostamenti censiti nel 2011, rispetto al 2001, vedono scorrere un comune in più ad una percentuale inferiore del 2%.

• SPOSTAMENTI VERSO SALERNO PER MOTIVO CASA-LAVORO

Tabella 3.2.4.5-Spostamenti verso Salerno per motivo casa-lavoro

2001			2011		
O	k		O	k	
	# lavoro	% lavoro		# lavoro	% lavoro
Cava de' Tirreni	1727	8,6%	Pontecagnano Faiano	2284	9,7%
Pontecagnano Faiano	1727	8,6%	Cava de' Tirreni	1892	8,0%
Baronissi	1408	7,0%	Baronissi	1581	6,7%
Pellezzano	1197	5,9%	Pellezzano	1402	5,9%
Battipaglia	1099	5,4%	Battipaglia	1142	4,8%
Montecorvino Pugliano	662	3,3%	Montecorvino Pugliano	864	3,7%
Mercato San Severino	606	3,0%	Mercato San Severino	819	3,5%
Bellizzi	594	2,9%	Fisciano	801	3,4%
Fisciano	589	2,9%	San Cipriano Picentino	661	2,8%
San Cipriano Picentino	574	2,8%	Vietri sul Mare	615	2,6%
Nocera Inferiore	568	2,8%	Giffoni Valle Piana	611	2,6%
Vietri sul Mare	529	2,6%	Nocera Inferiore	602	2,6%
Eboli	480	2,4%	Eboli	519	2,2%
Napoli	443	2,2%	Bellizzi	491	2,1%
Giffoni Valle Piana	443	2,2%	Giffoni Sei Casali	475	2,0%
Nocera Superiore	430	2,1%	Nocera Superiore	463	2,0%
San Mango Piemonte	301	1,5%	San Mango Piemonte	398	1,7%
Altri comuni	6808	33,7%	Napoli	383	1,6%
-			Altri comuni	7571	32,1%
Totale complessivo	20185	100%	Totale complessivo	23573	100%

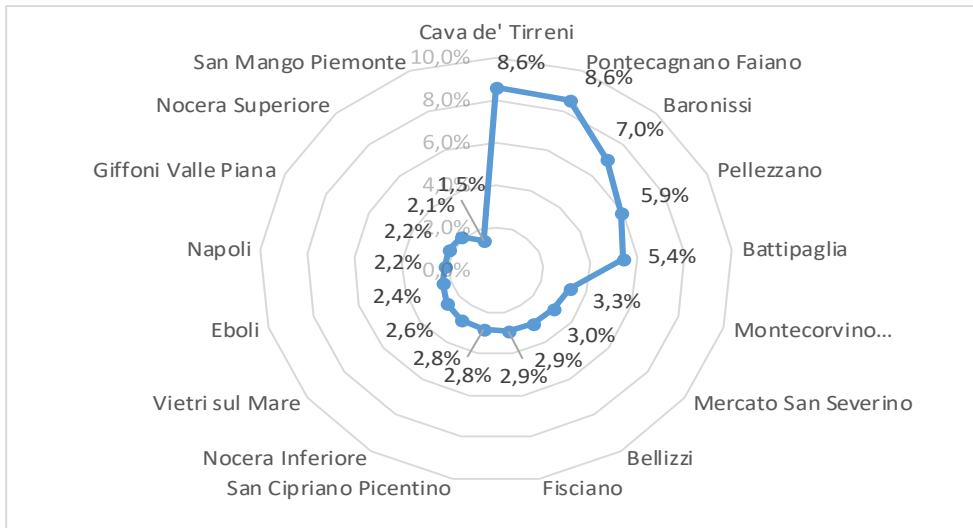


Figura 3.2.4.5a-2001- Ripartizione geografica degli spostamenti verso Salerno per il motivo casa-lavoro (comuni con % > 2%)

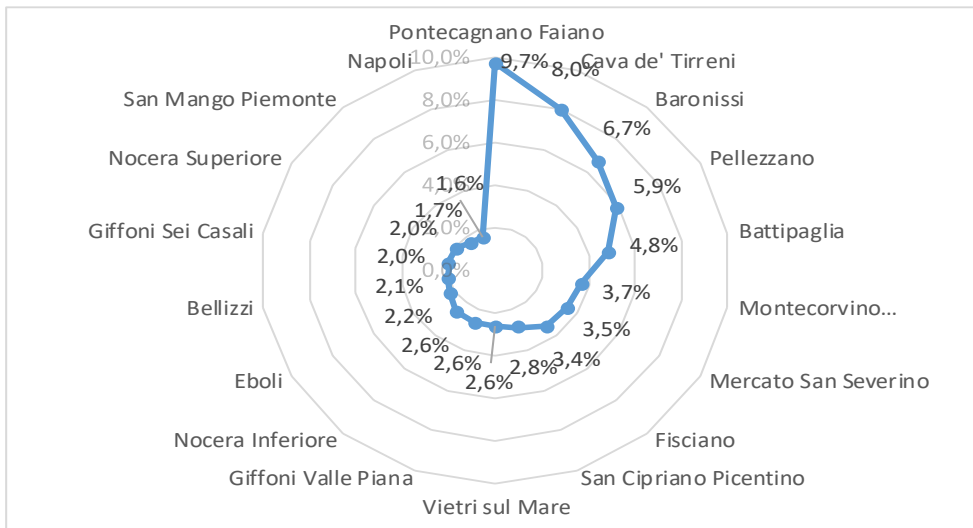


Figura 3.2.4.5b -2011- Ripartizione geografica degli spostamenti verso Salerno per il motivo casa-lavoro (comuni con % > 2%)

Nella tabella 3.2.4.5 e nei grafici 3.2.4.5a/b, sono stati illustrati gli spostamenti verso Salerno per il motivo casa-lavoro. Questi, sono stati analizzati considerando i comuni con percentuale di spostamenti maggiore del 2% e gli altri raggruppati. Si evince che, c'è stato un aumento degli spostamenti totali, da 20185 a 23573. Inoltre, si osserva che, in entrambi i censimenti, Pontecagnano Faiano, risulta essere il comune con una percentuale maggiore (9/10%) a spostarsi verso Salerno. In particolare, gli spostamenti censiti nel 2011, rispetto al 2001, vedono scorrere un comune in più ad una percentuale superiore del 2%.

• SPOSTAMENTI VERSO SALERNO PER MOTIVO CASA-STUDIO

Tabella 3.2.4.6-Spostamenti verso Salerno per motivo casa-studio

2001			2011		
O	k		O	k	
	# studio	% studio		# studio	% studio
Pontecagnano Faiano	1364	11,0%	Pontecagnano Faiano	1341	13,3%
Baronissi	960	7,7%	Baronissi	676	6,7%
Pellezzano	831	6,7%	Pellezzano	668	6,7%
Battipaglia	659	5,3%	Montecorvino Pugliano	516	5,1%
Fisciano	581	4,7%	Giffoni Valle Piana	424	4,2%
Cava de' Tirreni	505	4,1%	Cava de' Tirreni	412	4,1%
San Cipriano Picentino	491	4,0%	Fisciano	380	3,8%
Bellizzi	457	3,7%	San Cipriano Picentino	377	3,8%
Montecorvino Pugliano	427	3,4%	Vietri sul Mare	362	3,6%
Vietri sul Mare	397	3,2%	Battipaglia	361	3,6%
Mercato San Severino	383	3,1%	Giffoni Sei Casali	309	3,1%
Giffoni Valle Piana	362	2,9%	San Mango Piemonte	303	3,0%
San Mango Piemonte	297	2,4%	Bellizzi	278	2,8%
Giffoni Sei Casali	254	2,0%	Mercato San Severino	248	2,5%
Montecorvino Rovella	224	1,8%	Montecorvino Rovella	184	1,8%
Scafati	187	1,5%	Altri comuni	3205	31,9%
Altri comuni	4048	32,6%	-		
Totale complessivo	12427	100%	Totale complessivo	10043	100%

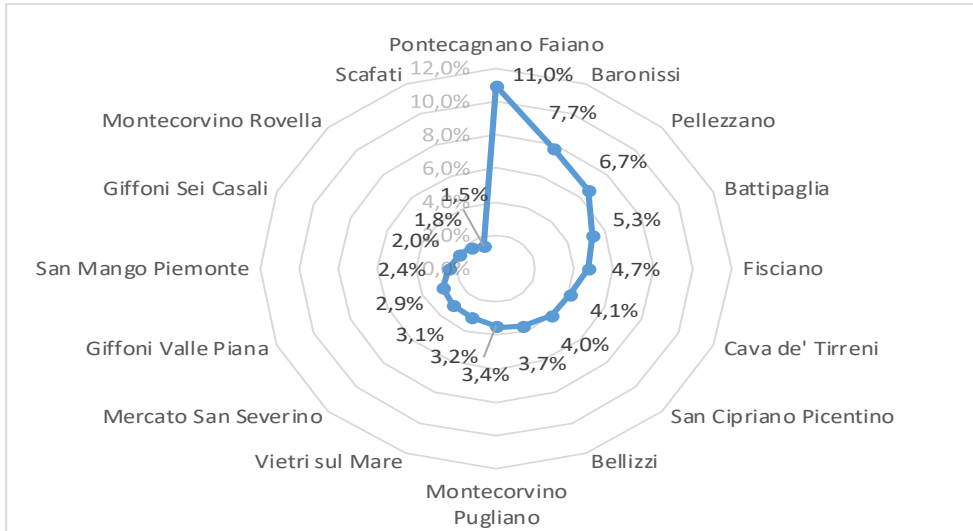


Figura 3.2.4.6° -2001- Ripartizione geografica degli spostamenti verso Salerno per il motivo casa-studio (comuni con % > 2%)

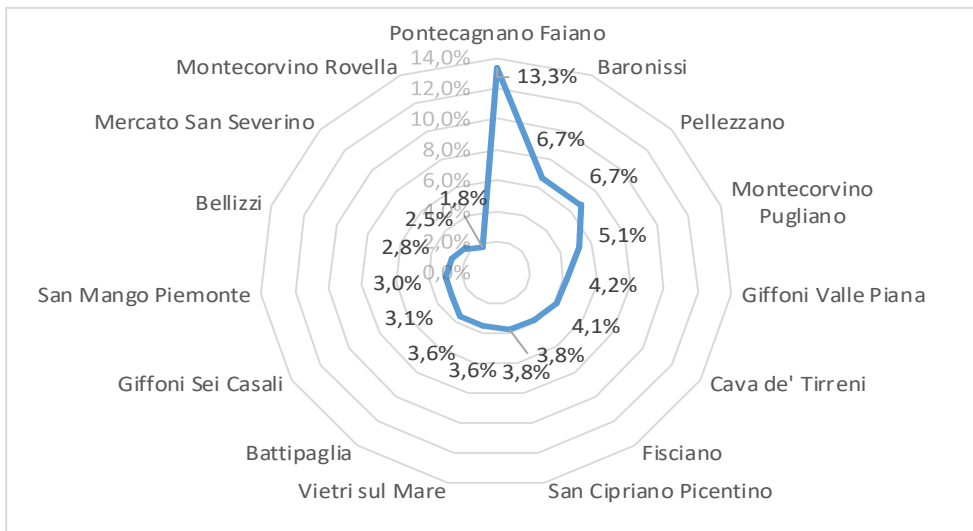


Figura 3.2.4.6b -2011- Ripartizione geografica degli spostamenti verso Salerno per il motivo casa-studio (comuni con % > 2%)

Nella tabella 3.2.4.6 e nei grafici 3.2.4.66a/b, sono stati illustrati gli spostamenti verso Salerno per il motivo casa-studio. Questi, sono stati analizzati considerando i comuni con percentuale di spostamenti maggiore del 2% e gli altri raggruppati. Si evince che, c'è stata una diminuzione degli spostamenti totali, da 12427 a 10043. Inoltre, si osserva che, in entrambi i censimenti, Pontecagnano Faiano, risulta essere il comune con una percentuale maggiore (11/13%) a spostarsi verso Salerno. In particolare, gli spostamenti censiti nel 2011, rispetto al 2001, vedono scorrere un comune in più ad una percentuale inferiore del 2%.

3 Conclusioni

La maggior parte della popolazione residente è concentrata nelle frazioni collinari e nella zona sovrastante il porto, la maggior parte degli addetti e delle unità locali è concentrata nelle frazioni più ad est, ossia, nella zona industriale e nei pressi di piazza della concordia.

La densità abitativa è più o meno alta dappertutto, eccetto nella zona industriale, ad est. In particolare, sul lungomare Trieste e nel centro storico, raggiunge valori molto alti, anche maggiori di 30000 a km² (maggiore di 50 volte più dense rispetto alle particelle meno dense). Nella parte collinare abbiamo valori medi, da 2000 a 5000 abitanti per km² e, nella zona industriale valori sotto la media, inferiori a 500 abitanti per km².

La densità degli addetti per superficie è molto alta sul lungomare Trieste, nei pressi del centro dove raggiunge valori anche di 15000 addetti per km²; è alta nella zona industriale, ad est, dove ha valori dell'ordine di 1000/2000 addetti per km². Nella zona di piazza della concordia raggiunge valori anche 30 volte maggiori rispetto le zone meno dense. La parte collinare risulta avere una densità inferiore alla media, minore di 460 addetti per km².

La densità delle unità locali per superficie è alta sul lungomare Trieste e nel centro storico, dove raggiunge valori anche maggiori di 8000 unità locali per km². Nella parte collinare, nella zona confinante con Vietri (ovest) e nella zona industriale troviamo valori bassi (minori di 400 unità locali per km²) o molto bassi (minori di 106 unità locali per km²). In particolare, questi valori ridotti nella zona industriale, sono dovuti ad un'ampia superficie per disporre le unità locali.

Gli addetti per popolazione, ossia, le particelle che hanno più lavoratori rispetto ai residenti, si trovano nella zona del porto, di piazza della concordia e, in particolare, nella zona industriale, ad est, dove raggiunge valori maggiori di 4, anche 7 addetti per ogni residente. La parte collinare e l'area immediatamente confinante con il comune di Vietri (ovest), ha un rapporto molto basso, compreso tra 0,09 e 0,1 addetti per residente.

Il rapporto di addetti per unità locali assume valori alti nella zona del porto (6,26), nella particella nord-ovest che è l'unica ad avere valori alti nella parte collinare (4,06) e nella zona industriale dove raggiunge valori maggiori di 9 addetti per unità locali. Da questo rapporto si desumono le attività che utilizzano maggiore impiego di persone.

Gli spostamenti sistematici interni-interni per addetti, sono più concentrati nelle frazioni collinari e nelle zone confinanti con Vietri, maggiore di 6. Questo vuol dire che in quelle particelle vi è un elevato numero di spostamenti per altri motivi rispetto al motivo lavoro. Nella zona del porto e nella zona industriale, gli spostamenti sono inferiori all'unità perché ci sono

più addetti che lavoreranno in quelle particelle rispetto ad una piccola parte che sarà costretta a spostarsi.

Gli spostamenti sistematici interni-interni (motivo lavoro) per addetti, sono più concentrati nelle frazioni collinari e nelle zone confinanti con Vietri, maggiore di 2. Questo vuol dire che in quelle particelle vi sono più lavoratori che provengono da altre zone di traffico rispetto agli addetti che risiedono lì. Nella zona del porto e nella zona industriale gli spostamenti sono inferiori all'unità, ossia, la maggior parte degli addetti lavorerà in quelle zone di traffico.

Gli spostamenti sistematici interni-interni (motivo studio) per addetti, sono più concentrati nelle frazioni collinari e nelle zone confinanti con Vietri, maggiore di 1. Questo vuol dire che in quelle particelle vi sono più studenti che hanno la necessità di spostarsi per andare a scuola, università o per qualsiasi altro tipo di sede studentesca. Nella zona del porto e nella zona industriale gli spostamenti sono inferiori alla media, ossia, la maggior parte degli studenti si fermeranno in quella zona di traffico perché lì sono presenti vari tipi di scuole.

Gli spostamenti sistematici interni-interni per popolazione, sono più concentrati nella frazione collinare a nord (0,37), al porto (0,37/0,40) e in qualche particella ad est (0,37). Questo vuol dire che, in quelle particelle, vi sono più spostamenti perché magari gli utenti soddisfano le proprie esigenze altrove, oppure perché la popolazione è ridotta rispetto alle attività che genera quella zona di traffico. Al centro, questo rapporto è basso, minore di 0,30; significa che gli spostamenti sono pochi perché gli utenti soddisfano le proprie esigenze lì, oppure, la popolazione è molto densa.

Gli spostamenti sistematici interni-interni (motivo lavoro) per popolazione, sono più concentrati nella frazione collinare a nord (0,22), al porto (0,21/0,23) e in qualche particella ad est (0,22). Questo vuol dire che, in quelle particelle, vi sono più spostamenti degli utenti perché vanno a lavorare in altre zone di traffico. Al centro questo rapporto è basso, minore di 0,20; significa che gli spostamenti sono pochi perché gli utenti lavorano lì, oppure, perché in quelle zone è presente molta popolazione.

Gli spostamenti sistematici interni-interni (motivo studio) per popolazione, sono più concentrati nella frazione collinare a nord (0,15), al porto (0,15/0,16) e in qualche particella ad est (0,15). Questo vuol dire che, in quelle particelle, vi sono più spostamenti degli utenti perché vanno a studiare in altre parti della città. Al centro, questo rapporto è basso, minore di 0,14; significa che gli spostamenti sono pochi perché gli utenti studiano lì, oppure, perché in quelle zone è presente molta popolazione.

Gli spostamenti sistematici interni-esterni per popolazione, sono più concentrati nelle frazioni ad ovest (0,11), al centro (0,11/0,14) e ad est (0,11/0,16). Questo vuol dire che la maggior parte della popolazione che risiede lì, ha bisogno di spostarsi fuori Salerno per soddisfare le

proprie esigenze. Sul lungomare, al porto e nelle frazioni collinari i rapporti sono sotto la media; significa che la maggior parte degli utenti soddisfa i propri interessi sul posto.

Gli spostamenti sistematici interni-esterni (motivo lavoro) per popolazione, sono più concentrati nelle frazioni ad ovest (0,08), al centro (0,08/0,10) e ad est (0,08/0,11). Questo vuol dire che, in quelle particelle, ci stanno la maggior parte degli utenti che vanno a lavorare fuori Salerno. Sul lungomare, al porto e nelle frazioni collinari i rapporti sono sotto la media; significa che la maggior parte degli utenti lavora sul posto.

Gli spostamenti sistematici interni-esterni (motivo studio) per popolazione, sono più concentrati nelle frazioni ad ovest (0,03), al centro (0,03/0,04) e ad est (0,03/0,04). Questo vuol dire che in quelle particelle ci stanno la maggior parte degli utenti che vanno a studiare fuori Salerno. Sul lungomare, al porto e nelle frazioni collinari i rapporti sono sotto la media; significa che la maggior parte degli utenti studia sul posto.

Dall'analisi dei residenti emerge che bisogna realizzare delle direttrici che partono dalle frazioni collinare e che convergono verso il centro, affinché si migliori l'interazione con il resto della città.

Dall'analisi degli addetti emerge che bisogna collegare le zone dove si ha un maggior numero di lavoratori. Si ipotizzano dei collegamenti che convergono verso un unico polo a discapito di quegli archi che attraversano tutta la città.

Gli spostamenti interni per residenti sono caratterizzati dall'aver un tasso di mobilità quasi costante e, quindi, devono essere supportate tutte dalla stessa attenzione.

Gli spostamenti interni-esterni per residenti sono caratterizzati dall'aver tassi di mobilità maggiore e, quindi, le zone sterne dovrebbero essere supportate da maggiori e migliori servizi.

3.1 Confronto tra gli ultimi due censimenti (2001 e 2011)

Sulla base dell'analisi aggregata della mobilità tra gli ultimi due censimenti è emerso che gli spostamenti totali da/verso Salerno sono diminuiti del 1%, da 91735 a 90859. In particolare, quelli interni alla città sono diminuiti del 1% (da 46525 a 44732), quelli verso il resto del mondo sono diminuiti del 1% (da 12598 a 12510) e quelli verso Salerno sono aumentati del 3% (da 32612 a 33616).

SEGMENTO MOBILITÀ SISTEMATICA I-I

La mobilità sistematica per il motivo casa-lavoro aumenta del 6% (da 24860 a 26411); rappresenta il 53% e il 59% degli spostamenti rispettivamente nel 2001 e nel 2011.

La mobilità sistematica per il motivo casa-studio diminuisce del 15% (da 21665 a 18322); rappresenta il 47% e il 41% degli spostamenti rispettivamente nel 2001 e nel 2011.

Ripartizione modale per il motivo casa-lavoro:

Il modo auto diminuisce leggermente e l'aliquota modale è il 51% nel 2001 e il 47% nel 2011; Il TPL aumenta del 27% e rappresenta il 9% nel 2001 e l'11% nel 2011; piedi-bicicletta aumenta del 14% e rappresenta il 28% nel 2001 e il 30% nel 2011.

Ripartizione modale per il motivo casa-studio:

Il modo auto diminuisce del 5% e, quello più utilizzato, è l'auto privata come passeggero che rappresenta il 24% nel 2001 e il 29% nel 2011; il TPL diminuisce del 7% e rappresenta il 15% nel 2001 e il 16% nel 2011; piedi-bicicletta diminuisce del 18% e rappresenta il 53% nel 2001 e il 51% nel 2011.

Negli anni Salerno ha assunto un comportamento virtuoso. Nonostante la crisi del 2009 e i tagli del TPL è riuscita ad avere una mobilità più sostenibile. Gli obiettivi che si devono perseguire sono:

1. Ambire ad un'aliquota modale superiore continuando ad investire nel TPL con target del 30%;
2. Favorire il trasporto pedonale realizzando percorsi pedonali protetti e attrezzati (metro-pedonale);
3. Politiche di disincentivazione dell'uso dell'auto (tariffe differenziate, parcheggi di interscambio).

SEGMENTO MOBILITÀ SISTEMATICA I-E

La mobilità sistematica per il motivo casa-lavoro aumenta del 8% (da 8318 a 8973); rappresenta il 66% e il 72% degli spostamenti rispettivamente nel 2001 e nel 2011.

La mobilità sistematica per il motivo casa-studio diminuisce del 17% (da 4280 a 3537); rappresenta il 34% e il 28% degli spostamenti rispettivamente nel 2001 e nel 2011.

Ripartizione modale per il motivo casa-lavoro:

Il modo auto aumenta del 8% (da 6300 a 6795) e rappresenta il 76% degli spostamenti in entrambi i censimenti (l'auto privata come conducente è più utilizzata con il 70%); il TPL aumenta del 5% e rappresenta il 23% nel 2001 e il 22% nel 2011.

Ripartizione modale per il motivo casa-studio:

Il modo auto diminuisce del 35% e rappresenta il 36% nel 2001 e il 28% nel 2011; il TPL diminuisce del 8% e rappresenta il 63% nel 2001 e il 70% nel 2011.

Negli spostamenti I-E, solamente gli spostamenti casa-studio mostrano un comportamento virtuoso. Ciò dimostra come la crisi economica abbia inciso sulle utenze deboli. Gli obiettivi che si devono perseguire sono:

- Incidere sulla qualità del TPL affinché gli spostamenti sistematici possano avvenire non in auto;
- Aumentando le interazioni extra-comunali il TPL deve adeguarsi con più linee extraurbane.

SEGMENTO MOBILITÀ SISTEMATICA E-I

La mobilità sistematica per il motivo casa-lavoro aumenta del 17% (da 20185 a 23573); rappresenta il 62% e il 70% degli spostamenti rispettivamente nel 2001 e nel 2011.

La mobilità sistematica per il motivo casa-studio diminuisce del 19% (da 12427 a 10043); rappresenta il 38% e il 30% degli spostamenti rispettivamente nel 2001 e nel 2011.

Ripartizione modale per il motivo casa-lavoro:

Il modo auto aumenta del 14% (da 15916 a 18175) e rappresenta il 79% e il 77% degli spostamenti (l'auto privata come conducente è più utilizzata con il 70%); il TPL aumenta del 21% e rappresenta il 24% nel 2001 e il 26% nel 2011.

Ripartizione modale per il motivo casa-studio:

Il modo auto diminuisce del 22% e rappresenta il 25% nel 2001 e il 24% nel 2011 (è utilizzata di più l'auto privata come passeggero con il 16% nel 2001 e il 20% nel 2011); il TPL diminuisce del 16% e rappresenta il 71% nel 2001 e il 74% nel 2011.

Gli spostamenti E-I, utilizzando molto l'auto, sono più problematici. Gli obiettivi che si devono perseguire sono:

- Individuare le direttrici più rilevanti e incidere su tempi e frequenze di viaggio;
- Disincentivare l'arrivo a destinazione in auto con parcheggi di interscambio.

ANALISI GEOGRAFICA

L'analisi spaziale viene eseguita considerando i capoluoghi di provincia e considerando i comuni che emettono una percentuale di spostamenti maggiore e minore del 2%.

Considerando tutti i capoluoghi di provincia si osserva che gli spostamenti emessi/attratti restano pressoché costanti tra i due censimenti.

Gli spostamenti emessi/attratti per motivo lavoro aumentano in valore assoluto su tutti i capoluoghi. Gli spostamenti per motivo studio diminuiscono su tutti i capoluoghi.

Dalla mobilità per modo risulta che, gli utenti preferiscono spostarsi con il sistema piedi-bicicletta o con l'auto privata come conducente. In particolare, per motivo casa-lavoro si preferisce l'auto privata e per motivo studio si preferisce il modo piedi-bicicletta (questo perché la maggior parte degli spostamenti casa-studio, iniziano e finiscono a Salerno). L'uso dell'auto

per spostarsi è sinonimo di non avere un lavoro vicino o che questo non sia raggiungibile mediante altri mezzi, o quanto meno, non sia raggiungibile negli orari di lavoro.

Bisogna porsi come obiettivo quello di disincentivare l'uso dell'auto e migliorare le direttrici che collegano i centri più importanti affinché il TPL sia più efficiente.

Ponendo attenzione solo sui comuni che attraggono/emettono spostamenti con percentuali minori e superiori del 2% della mobilità totale attratta/emessa da/verso il comune di Salerno, si osserva più nel dettaglio il flusso di utenti che si è mosso nel decennio. L'andamento, a parte qualche eccezione, si è consolidato.

Gli spostamenti verso i comuni per motivo casa-lavoro sono costanti eccetto Pontecagnano che cresce dal 7% al 10% e vedono Napoli al vertice con il 12% delle preferenze.

Per gli spostamenti verso Salerno per motivo casa-lavoro, Pontecagnano si conferma in crescita ed è l'origine preferita.

Gli spostamenti verso i comuni per motivo casa-studio sono costanti e Fisciano risulta la destinazione preferita e rappresenta il 65% e il 69% degli spostamenti nel 2001 e nel 2011 rispettivamente; a seguire Napoli con il 16% e il 18%.

Per gli spostamenti verso Salerno per motivo studio, Pontecagnano si riconferma al vertice ed è in crescita dal 11% al 13%.

Gli obiettivi che si devono perseguire sono:

1. Migliorare le connessioni con Pontecagnano;
2. Verificare il livello di servizio del TPL.