

Mobilità sostenibile in Trentino

Dinamiche e abitudini di spostamento – Anno 2024

24,4%

Quota dei residenti che usano mezzi pubblici

Nel 1995 era il 19,8%

175 mila

I trentini che escono di casa prima delle 8

Di cui il 48,6% sono donne

50,1%

Studenti e scolari che si spostano con mezzi pubblici

I lavoratori sono il 7,3%

16,3%

Occupati che raggiungono a piedi il luogo di lavoro

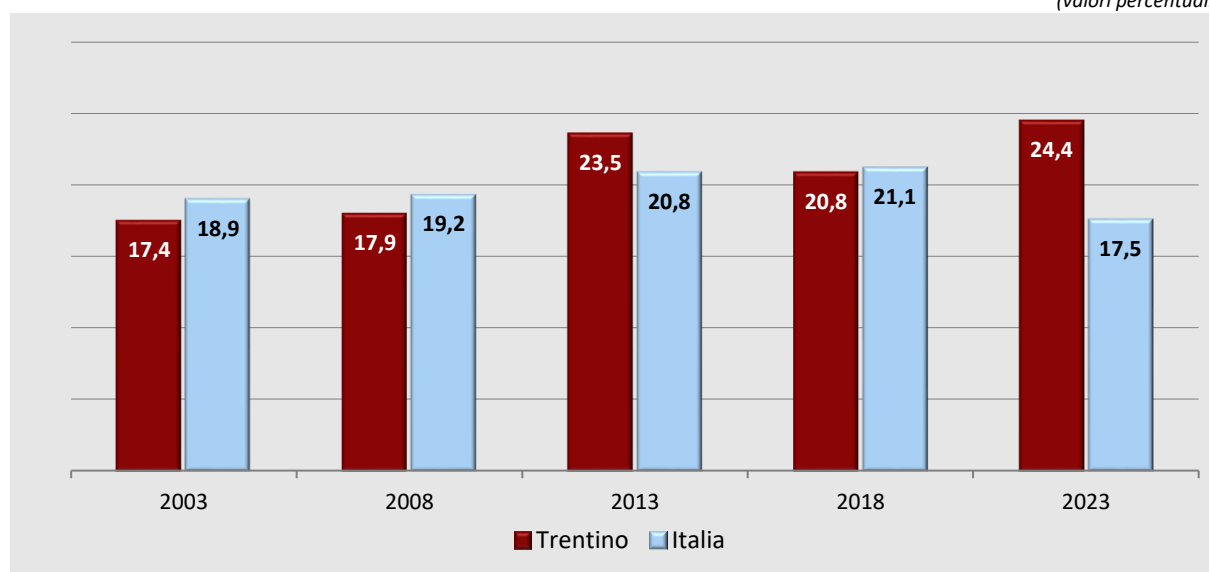
In Italia sono il 12,0%

Nel 2024 quasi 330 mila residenti in provincia di Trento si sono spostati quotidianamente per raggiungere il luogo di lavoro o di studio, di cui il 54,3% uomini e il 45,7% donne.

Il 24,4% dei pendolari utilizza uno o più mezzi pubblici, valore superiore a quello nazionale e in crescita nel lungo periodo. Il trasporto pubblico svolge un ruolo rilevante negli spostamenti degli studenti (50,1%), e risulta in aumento. Tra gli occupati che utilizzano un mezzo di trasporto, invece, l'impiego di mezzi privati rimane la modalità prevalente (78,2%), in particolare l'automobile (come conducenti o con forme di *car pooling*).

Fig. 1 – Quota di persone che utilizzano mezzi pubblici sul totale delle persone che usano mezzi di trasporto per raggiungere il luogo di lavoro o di studio

(valori percentuali)



Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

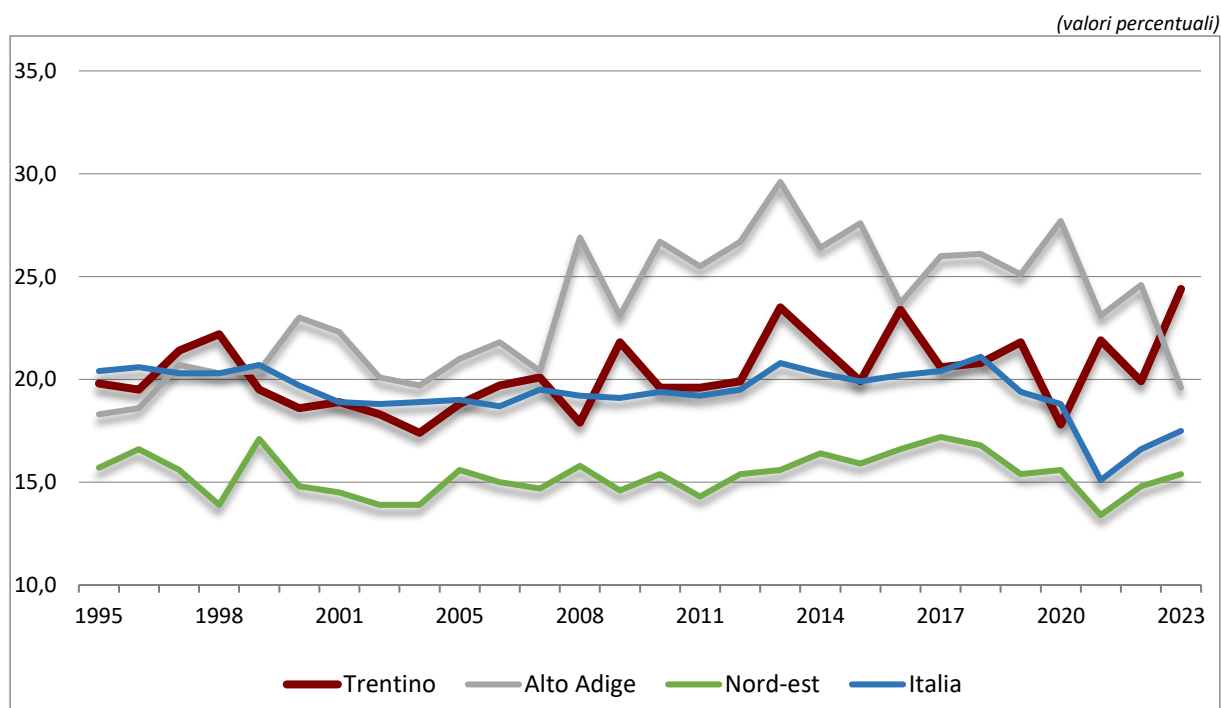
L'Istituto di Statistica della provincia di Trento (ISPAT) presenta un'analisi sulla fruizione dei mezzi di trasporto da parte della popolazione trentina per raggiungere il luogo di lavoro o di studio. Le informazioni presentate in questo report sono raccolte annualmente tramite l'indagine Istat *Multiscopo: Aspetti della vita quotidiana*.

Gli spostamenti per raggiungere il luogo abituale di studio o di lavoro

Nel 2024 quasi 330.000 residenti in provincia di Trento si sono spostati quotidianamente per raggiungere il luogo di lavoro o di studio, di cui il 54,3% uomini e il 45,7% donne. La distribuzione per età evidenzia una maggioranza di *over 40* anni (43,9%), seguiti dagli adulti tra i 18 e i 39 anni (32,9%) e dai minori di 18 anni (23,2%). Per quanto riguarda la residenza, il 57,1% vive in comuni con meno di 10 mila abitanti, mentre il 42,9% risiede in aree urbane più grandi.

L'utilizzo dei mezzi pubblici riguarda il 24,4% della popolazione, valore superiore a quello delle regioni limitrofe e in crescita nel lungo periodo nel 2023. Nel 1995 la quota di utilizzatori in Trentino era pari al 19,8%, in linea con la media italiana (20,4%) e quella del Nord (20%). Negli anni successivi si osserva un incremento che raggiunge il 22,2% nel 1998, superando le medie di riferimento, in particolare quella del Nord-est (13,9%). Dal 2021 si registra una nuova fase di crescita, che porta il Trentino al di sopra della media nazionale (17,5%) e di quella del Nord (18,6%) ([figura 1](#) e [figura 2](#)).

Fig. 2 – Numero di occupati, studenti, scolari e utenti che utilizzano mezzi pubblici di trasporto sul totale delle persone che si spostano per motivi di lavoro e di studio e usano mezzi di trasporto, 1995-2023

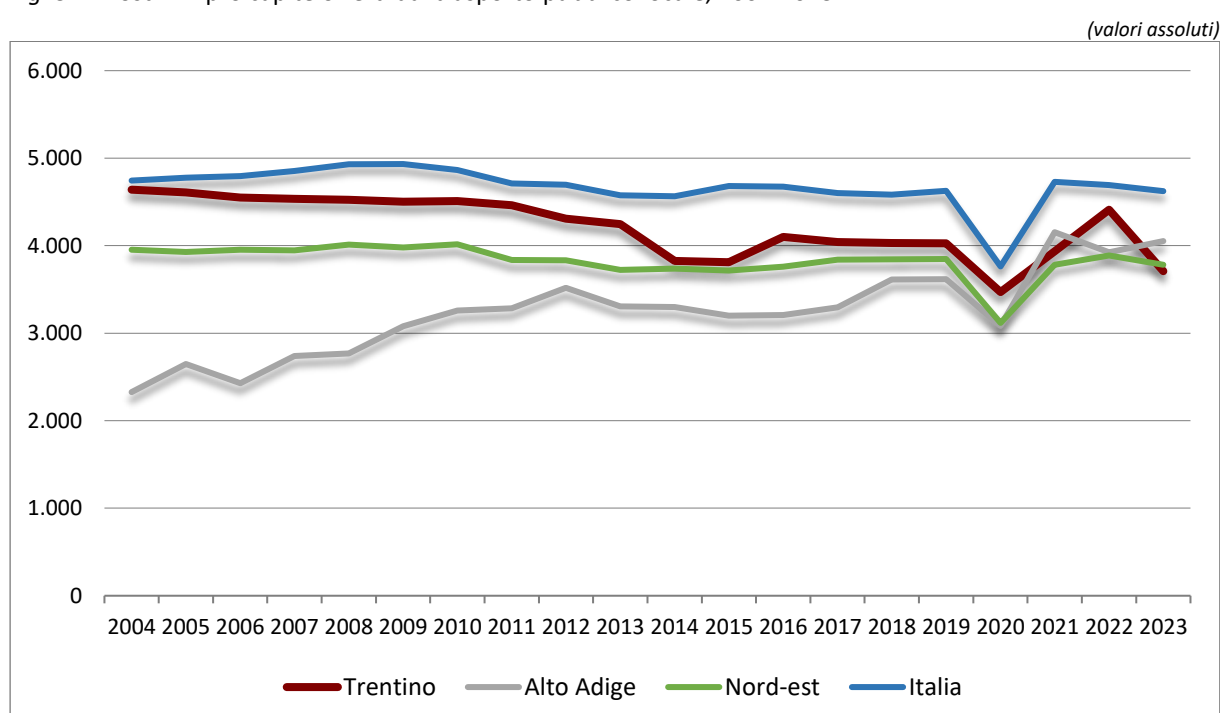


Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

L'analisi dell'offerta di trasporto pubblico, misurata in posti-chilometro disponibili per residente, consente di valutare la capacità strutturale del sistema di mobilità collettiva. In Trentino, nel 2023, ogni posto disponibile nel servizio di trasporto pubblico locale ha "percorso" complessivamente oltre 3.700 km in un anno. Si tratta di un valore in diminuzione rispetto al 2022, quando i chilometri percorsi superavano i 4.400.

Negli ultimi vent'anni, pur attestandosi mediamente al di sopra dei valori registrati in Alto Adige e nel Nord-est, l'indicatore mostra un *trend* di contrazione, nonostante l'offerta rimanga comunque superiore rispetto ad altre realtà regionali ([figura 3](#)).

Fig. 3 – Posti-km pro capite offerti dal trasporto pubblico locale, 2004-2023



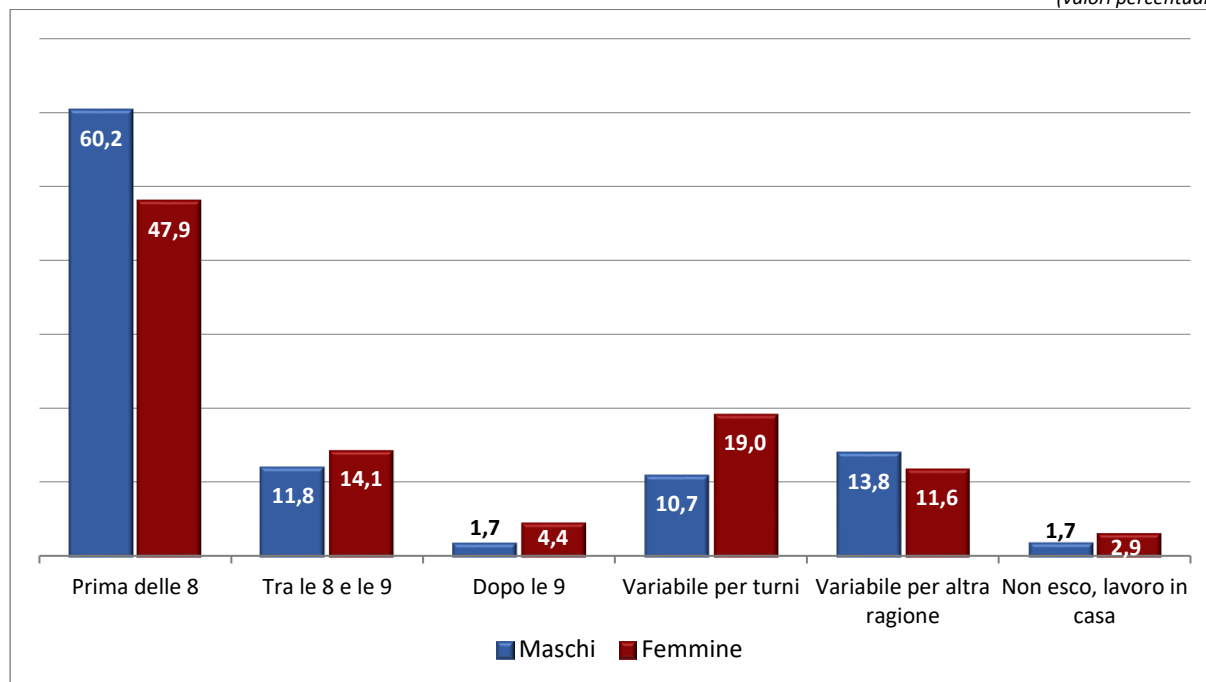
Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

In Trentino, nel 2024, la quota maggiore della popolazione che si sposta per motivi di lavoro o per recarsi a scuola/università esce di casa prima delle 8 del mattino (54,6%). La fascia tra le 8 e le 9, caratterizzata da orari più flessibili o legati ad esigenze familiari, interessa il 12,9% della popolazione. Le uscite dopo le 9 rappresentano una quota contenuta (2,9%). L'analisi di genere evidenzia una prevalenza maschile nelle uscite prima delle 8 (60,2% contro il 47,9% femminile). Al contrario, le donne tendono a posticipare l'uscita, superando gli uomini di 5 punti percentuali nell'uscita dopo le 8 (18,5% rispetto al 13,5%).

Particolarmente rilevante è la percentuale di chi ha orari variabili per turni di lavoro, pari al 14,6%, leggermente più alta tra le donne (19,0% contro 10,7%). Le uscite variabili per altre ragioni interessano il 12,8% della popolazione, con una maggiore incidenza tra gli uomini. Infine, la quota di chi non esce perché lavora da casa rimane contenuta e sostanzialmente simile tra i due generi ([figura 4](#)).

Fig. 4 – Orario di uscita da casa di studenti e lavoratori per genere, 2024

(valori percentuali)



Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

Considerando la dimensione comunale, nei piccoli centri gli orari di uscita tendono ad essere più anticipati, mentre nelle aree urbane maggiori gli spostamenti mostrano maggiori flessibilità e distribuzione temporale. Nei comuni con meno di 10 mila abitanti prevalgono le uscite prima delle 8 (56,2%), mentre nei centri maggiori questa quota scende (52,4%). Al contrario, nella fascia tra le 8 e le 9 la frequenza è più elevata nei comuni più grandi (13,5% contro 12,4% dei comuni più piccoli), così come le uscite dopo le 9 (5,1% contro 1,3%).

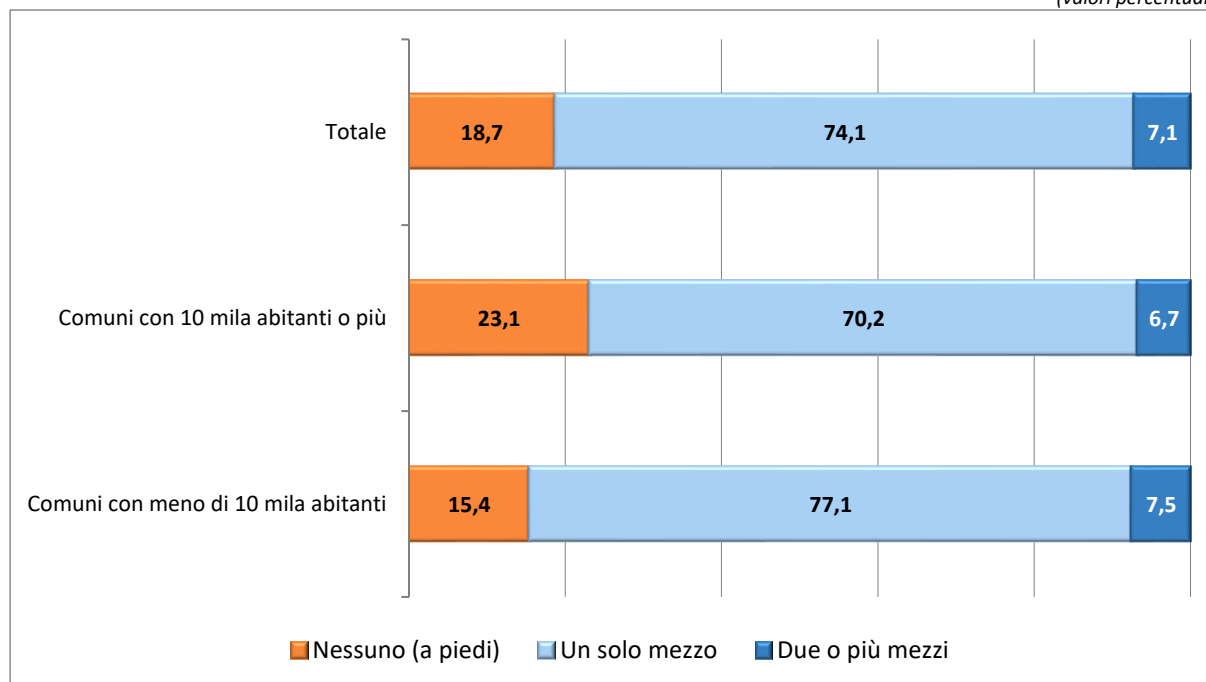
La maggior parte degli spostamenti verso il lavoro o la scuola/università avviene con un solo mezzo di trasporto (74,1%), modalità più diffusa tra gli uomini (76,1%) rispetto alle donne (71,8%). Le donne, invece, presentano una quota più elevata di spostamenti a piedi (22,0% contro 16,0% degli uomini), probabilmente legata a distanze più brevi tra residenza e luogo di lavoro. L'utilizzo combinato di due o più mezzi è limitato (7,1%) ed è maggiormente scelto dagli uomini rispetto alle donne (7,9% uomini e 6,2% donne).

La mobilità pedonale prevale tra i più giovani (fino a 17 anni) con il 24,8% dei casi, valore superiore alla media complessiva (18,7%), coerente con la frequenza scolastica in contesti di prossimità. Per la stessa fascia, l'uso di un solo mezzo si attesta al 71,3%, mentre chi combina più mezzi rappresenta solo il 3,9%.

Nella fascia 18-39 anni emerge un profilo diverso: la mobilità pedonale scende al 17,2%, mentre si rafforza l'uso di un solo mezzo (70,4%), in linea con la media generale. L'utilizzo combinato di più mezzi cresce al 12,3%, cinque punti percentuali in più rispetto alla media complessiva. Tra gli *over 40* prevale nettamente l'uso di un solo mezzo (78,4%), tipico di spostamenti regolari e ricorrenti, mentre la mobilità pedonale (16,6%) e l'uso combinato di più mezzi (5,0%) risultano più contenuti.

Nei comuni con meno di 10 mila abitanti l'uso di un solo mezzo di trasporto riguarda la maggioranza degli spostamenti (77,1%), superando di quasi 7 punti percentuali i centri più grandi (70,2%). Nei comuni maggiori, invece, la mobilità pedonale è più diffusa (23,1% contro 15,4% nei centri piccoli), così come l'uso combinato di due o più mezzi (7,5% nei centri grandi contro 6,7% nei centri minori) ([figura 5](#)).

Fig. 5 – Numero di mezzi di trasporto utilizzati da studenti e lavoratori per dimensione del comune, 2024
(valori percentuali)



Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

Il modello di mobilità trentino rimane fortemente centrato sull'uso dell'auto privata (come conducente o come passeggero), scelta nel 2024 dal 64,3% di chi si sposta con un mezzo. Seguono i mezzi pubblici: complessivamente, la rete di mezzi pubblici su gomma, urbana ed extraurbana, è scelta dal 16% di lavoratori o scolari, mostrando una leggera flessione rispetto al dato del 2018, ma una sostanziale conferma dell'importanza del trasporto collettivo, soprattutto per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro. Tra il 2018 e il 2024 si è ridimensionato l'uso di mezzi aziendali o scolastici, passati dal 6,9% al 3,2%.

L'uso del treno (5,4% nel 2024) e della bicicletta (4,4% nel 2024) rappresenta una quota contenuta ma non trascurabile, mentre i mezzi a due ruote a motore (motociclette, ciclomotori e scooter) restano marginali (1,8%) ([tavola 1](#)).

Tav. 1 – Tipologia di mezzi pubblici o privati utilizzati di solito per recarsi al luogo abituale di studio o di lavoro, 2018-2024

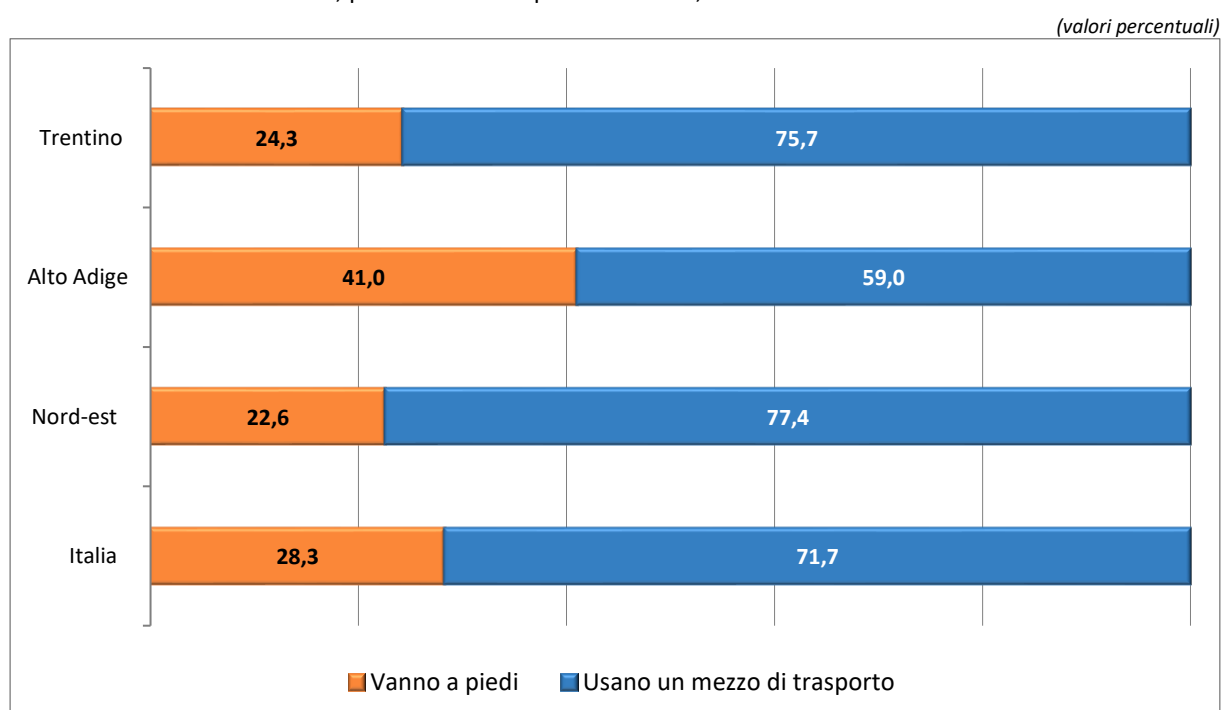
Mezzo di trasporto	(valori percentuali)	
	2018	2024
Treno	4,2	5,4
Autobus urbano	8,6	10,7
Corriera, autobus extra-urbano	7,9	5,3
Autobus aziendale o scolastico	6,9	3,2
Auto privata (come conducente)	50,4	53,3
Auto privata (come passeggero)	10,2	11,0
Motocicletta, ciclomotore, scooter	2,6	1,8
Bicicletta	4,9	4,4
Altro mezzo (battello, funivia, ecc.)	4,4	5,0
Totale	100,0	100,0

Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

Spostamenti quotidiani per motivi scolastici

I dati 2024 relativi agli spostamenti casa-scuola e casa-università per bambini e studenti fino a 34 anni mostrano come in Trentino il 24,3% degli studenti si sposti a piedi, un valore superiore a quello del Nord-est ma inferiore alla media dell'Alto Adige e a quella italiana. In Italia, infatti, il 28,3% degli studenti si reca a scuola o all'università a piedi, mentre il 71,7% utilizza un mezzo di trasporto. Nel Nord-est la quota di mobilità pedonale scende al 22,6%, con un corrispondente aumento dell'uso di mezzi (77,4%) ([figura 6](#)).

Fig. 6 – Bambini dell'asilo, della scuola dell'infanzia e studenti fino a 34 anni che escono di casa per andare a scuola o all'università, per mezzo di trasporto utilizzato, 2024



Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

Nel 2024 il trasporto pubblico locale in Trentino ha svolto un ruolo rilevante negli spostamenti degli studenti, con il 27,9% che ha utilizzato l'autobus, valore superiore sia alla media nazionale (12%) sia a quella del Nord-est (18,5%). L'utilizzo del treno risulta anch'esso significativo (8,9%), collocandosi al di sopra della media italiana (6,1%) e in linea con l'Alto Adige (9,6%).

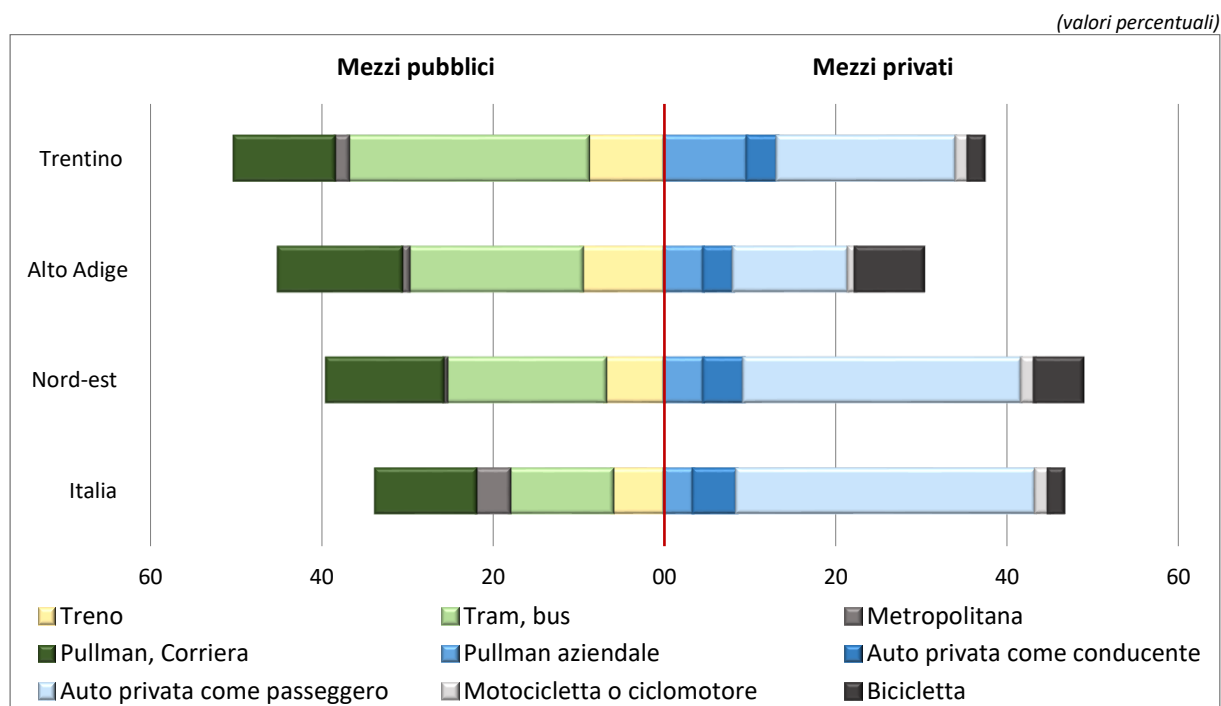
Il ricorso all'auto privata come passeggero si attesta al 20,8%, livello inferiore sia alla media nazionale (34,7%) sia a quella del Nord-est (32,3%). Altri mezzi di trasporto, come la bicicletta (1,9%) o i motocicli/ciclomotori (1,5%), registrano percentuali contenute, in linea con la media nazionale ([figura 7](#) e [tavola 2](#)).

Rispetto al 2022, l'utilizzo del trasporto pubblico locale per raggiungere il luogo di studio è aumentato significativamente, passando dal 20,1% al 27,9%. L'uso del treno resta stabile (9,0% nel 2022 rispetto all'8,9% nel 2024), mentre il ricorso all'auto privata come conducente cresce leggermente, dal 2,5% al

3,6%, e quello come passeggero diminuisce dal 21,4% al 20,8%. L'uso della bicicletta registra un calo, dal 4,0% all'1,9%, mentre la quota dei motocicli rimane sostanzialmente stabile (1,0% nel 2022 e 1,5% nel 2024).

Complessivamente, negli ultimi due anni il Trentino ha rafforzato l'impiego dei mezzi di trasporto collettivi, consolidando un modello di mobilità più sostenibile, pur registrando una contrazione nell'utilizzo della bicicletta.

Fig. 7 – Bambini dell'asilo, della scuola dell'infanzia e studenti fino a 34 anni che escono di casa per andare a scuola o all'università utilizzando almeno un mezzo, per mezzo di trasporto utilizzato, 2024



Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

L'analisi dei tempi di spostamento casa-scuola e casa-università in Trentino evidenzia che la maggior parte degli studenti percorre distanze relativamente brevi: il 52,9% impiega fino a 15 minuti per raggiungere la scuola/università, percentuale leggermente inferiore a quella dell'Alto Adige (55,9%) e in linea con la media nazionale (53%) e quella del Nord-est (50,9%).

Gli spostamenti più lunghi, pari a 31 minuti o più, riguardano il 13,4% degli studenti trentini, valore inferiore sia alla media del Nord-est (17,8%) sia a quella dell'Alto Adige (16,1%) e leggermente al di sotto della media nazionale (14,4%) (figura 8 e tavola 3).

Tav. 2 – Bambini dell’asilo, della scuola dell’infanzia e studenti fino a 34 anni che escono di casa per andare a scuola o all’università, per mezzo di trasporto utilizzato, 2024

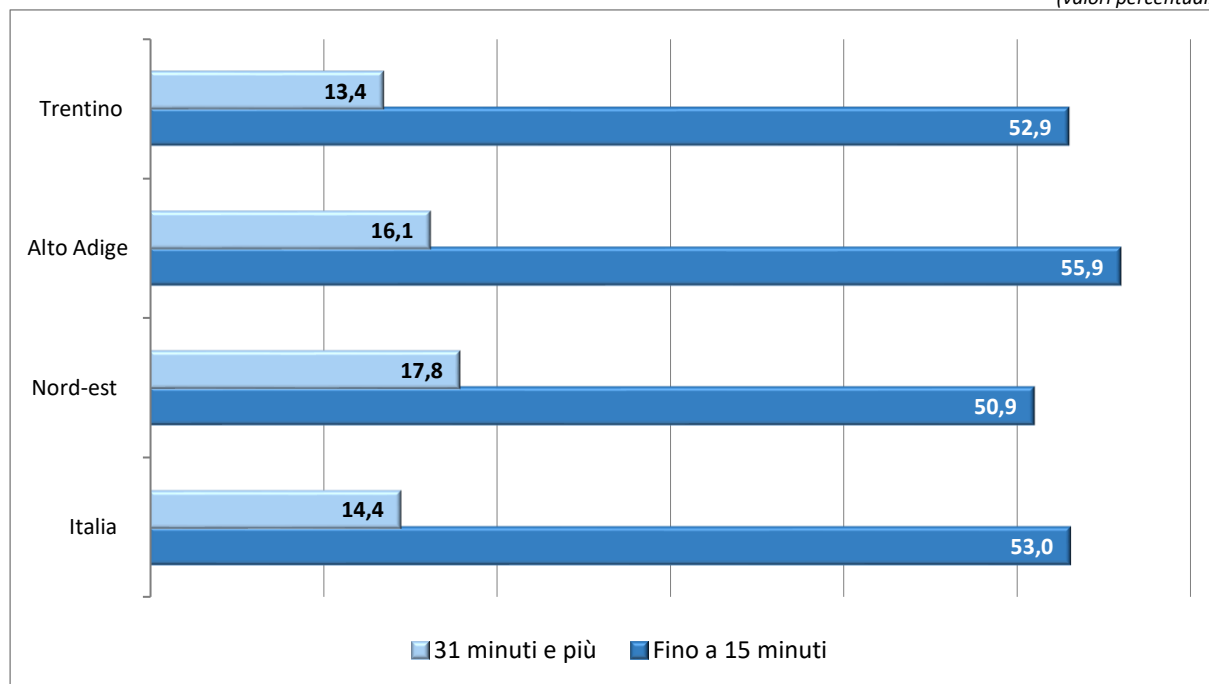
(valori percentuali)

	Treno	Autobus, tram, me- tropolita- na	Pullman, corriera	Pullman aziendale	Auto privata (come con- ducente)	Auto privata (come pas- seggero)	Motoci- cletta o ci- clomotore	Bici- cletta
Trentino	8,9	29,5	11,7	9,6	3,6	20,8	1,5	1,9
Alto Adige	9,6	21,0	14,4	4,6	3,5	13,4	0,9	8,0
Veneto	7,4	15,3	15,2	5,7	3,9	31,0	1,4	6,4
Nord-est	6,9	18,9	13,6	4,6	4,7	32,3	1,6	5,7
Lombardia	7,0	16,9	14,2	2,2	6,5	30,6	1,0	2,3
Nord	7,2	18,1	13,1	3,3	5,3	31,7	1,4	3,6
Italia	6,1	15,9	11,7	3,4	5,1	34,7	1,6	1,9

Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

Fig. 8 – Bambini dell’asilo, della scuola dell’infanzia e studenti fino a 34 anni che escono di casa abitualmente per andare a scuola/università per tempo impiegato per lo spostamento, 2024

(valori percentuali)



Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

Tav. 3 – Bambini dell’asilo, della scuola dell’infanzia e studenti fino a 34 anni che escono di casa per andare a scuola o all’università, per tempo impiegato, 2024

(valori percentuali)

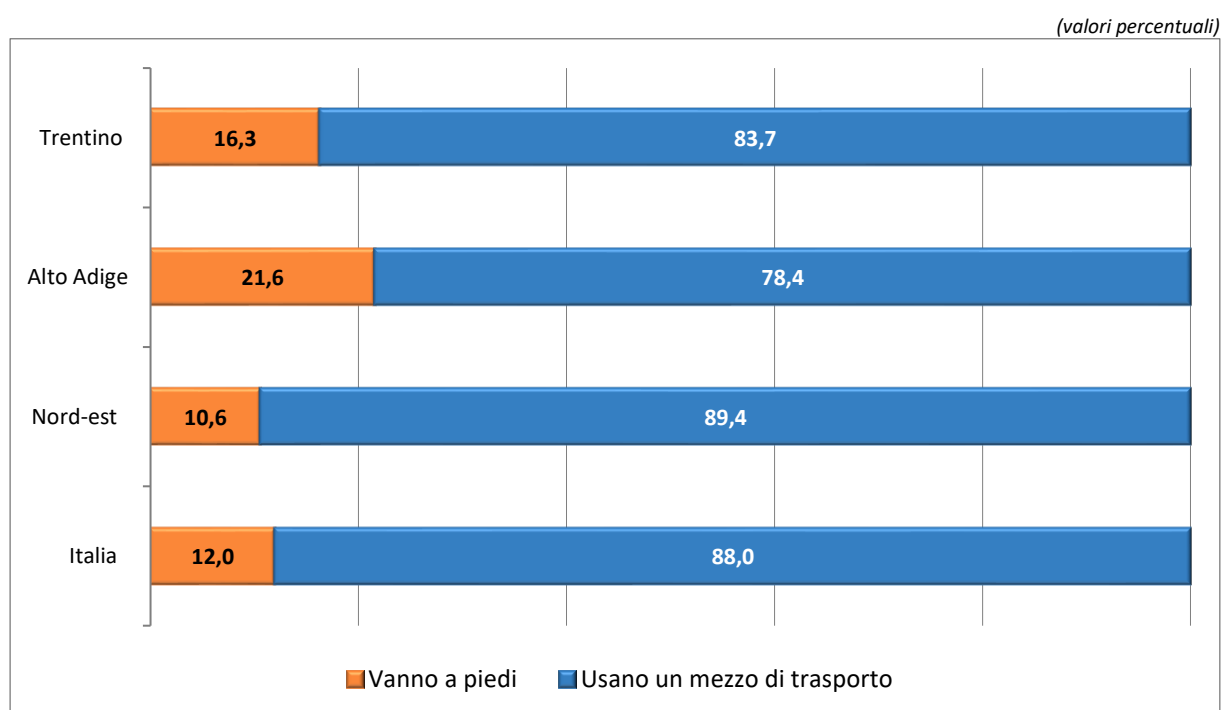
	Tempo impiegato	
	Fino a 15 minuti	31 minuti e più
Trentino	52,9	13,4
Alto Adige	55,9	16,1
Veneto	50,8	21,0
Nord-est	50,9	17,8
Lombardia	54,1	16,4
Nord	53,2	16,7
Italia	53,0	14,4

Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

Spostamenti quotidiani per recarsi al lavoro

I dati 2024 relativi agli occupati di 15 anni e più che escono di casa abitualmente per recarsi al lavoro in Trentino evidenziano una diffusione della mobilità pedonale superiore alla media nazionale e a quella del Nord-est. In Trentino, il 16,3% degli occupati si sposta a piedi, a fronte del 12% registrato a livello nazionale e del 10,6% del Nord-est. Pur risultando più elevata rispetto al valore nazionale e macroregionale, la quota trentina resta comunque inferiore a quella dell'Alto Adige, dove oltre un quinto degli occupati (21,6%) utilizza la mobilità pedonale per recarsi al lavoro ([figura 9](#)).

Fig. 9 – Occupati di 15 anni e più che escono di casa abitualmente per andare al lavoro per mezzo di spostamento, 2024



Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

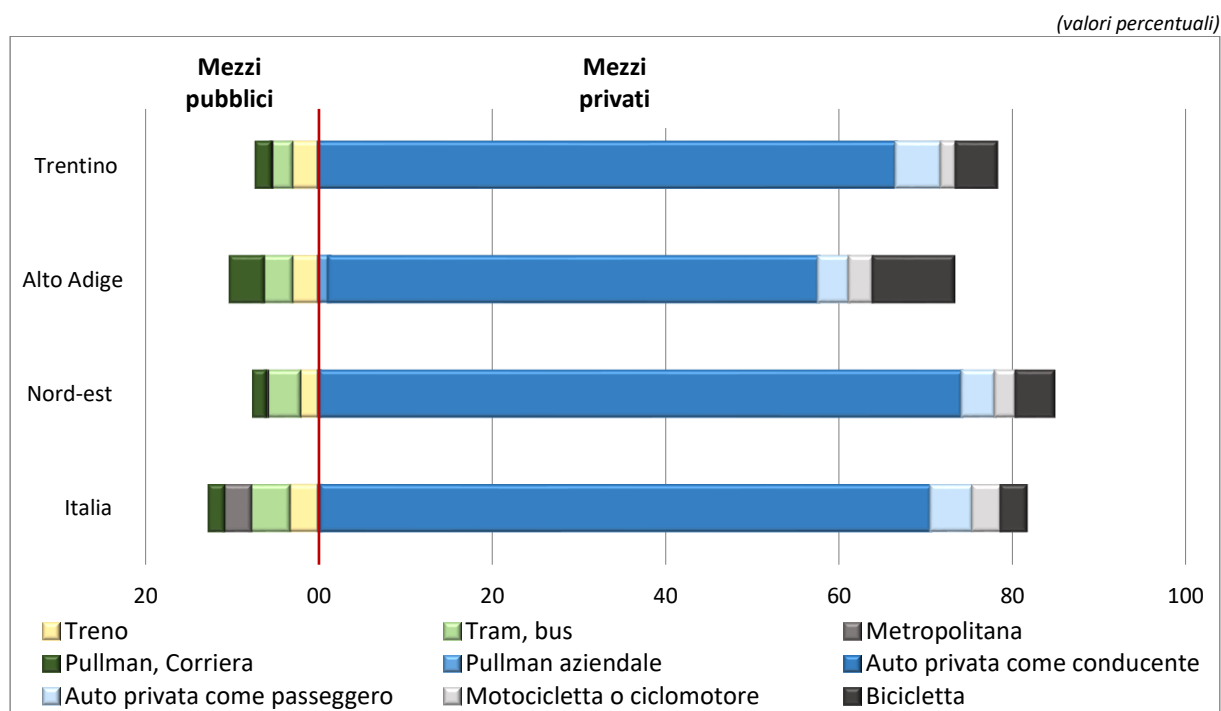
Tra gli occupati che utilizzano un mezzo di trasporto, l'automobile rappresenta ovunque la modalità prevalente. A livello nazionale, il 70,3% si sposta come conducente di auto privata, quota che sale al 74% nel Nord-est. In Trentino il valore è più contenuto (66,6%), in diminuzione rispetto al 72,8% registrato nel 2022, mentre in Alto Adige scende in modo più marcato al 56,5%.

Per quanto riguarda i mezzi pubblici, l'utilizzo del treno in Trentino è pari al 3,1% (in lieve calo rispetto al 3,4% del 2022), in linea con l'Alto Adige e vicino alla media nazionale (3,4%), mentre il Nord-est si attesta su valori inferiori (2,2%). L'uso dell'autobus appare più limitato (2,3%) rispetto all'Italia (4,4%) e al Nord-est (3,7%). Il ricorso a pullman e corriere extraurbane si attesta all'1,7% (era 1,5% nel 2022), identico alla media nazionale e superiore al Nord-est (1,4%), ma inferiore all'Alto Adige (3,8%).

Infine, il Trentino registra una quota leggermente superiore di passeggeri in auto privata, legate a forme di *car pooling* (5,2% contro il 4,8% nazionale e in aumento rispetto alla quota di 4,5% registrata

nel 2022) e un ricorso contenuto a motocicli e ciclomotori (1,7% rispetto al 3,3% italiano). L'uso della bicicletta, pari al 4,8%, mostra una crescita significativa rispetto al 3,3% del 2022 ed è superiore sia all'incidenza della motocicletta sia a quella del trasporto ferroviario ([figura 10](#) e [tavola 4](#)).

Fig. 10 – Occupati di 15 anni e più che usano mezzi di trasporto quando escono di casa abitualmente per andare al lavoro per mezzo di spostamento, 2024



Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

Tav. 4 – Occupati di 15 anni e più che escono di casa abitualmente per andare al lavoro per mezzo di trasporto utilizzato, 2024

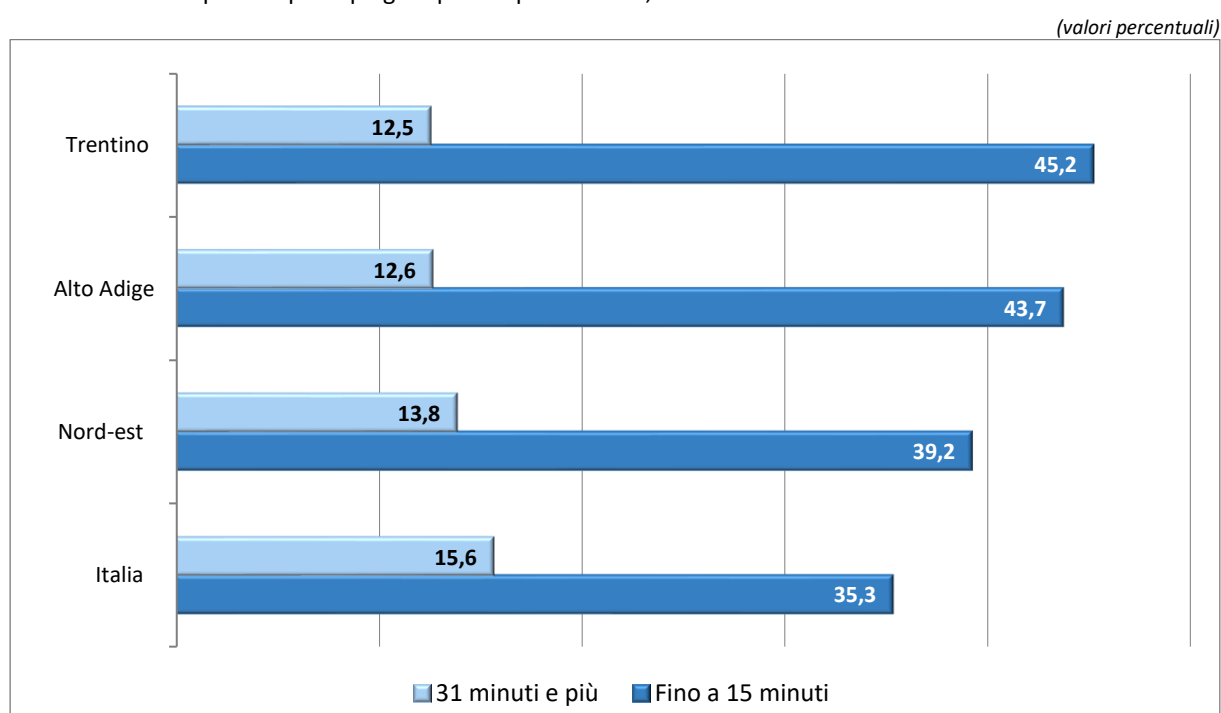
(valori percentuali)

	Treno	Autobus, tram, metropolitana	Pullman, corriera	Pullman aziendale	Auto privata (come conducente)	Auto privata (come passeggero)	Motocicletta o ciclomotore	Bicicletta
Trentino	3,1	2,5	1,7	-	66,6	5,2	1,7	4,7
Alto Adige	3,1	3,3	3,8	1,2	56,5	3,6	2,7	9,3
Veneto	1,7	4,1	1,2	0,2	76,7	3,0	1,7	4,0
Nord-est	2,2	4,0	1,4	0,2	74,0	3,8	2,4	4,4
Lombardia	5,1	12,1	2,1	0,2	67,2	4,3	2,9	4,6
Nord	3,7	8,3	1,6	0,2	69,7	3,9	3,1	4,0
Italia	3,4	7,5	1,7	0,3	70,3	4,8	3,3	2,9

Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

In Trentino i tempi di percorrenza casa-lavoro risultano generalmente contenuti. Quasi la metà degli occupati (45,2%) impiega meno di 15 minuti per raggiungere il luogo di lavoro, mentre solo il 12,5% impiega più di mezz'ora per lo spostamento. A livello nazionale, la quota di chi raggiunge il lavoro in meno di 15 minuti è pari al 35,3%, con il 15,6% che supera i 30 minuti. Nel Nord-est i tempi risultano mediamente più brevi rispetto alla media italiana, con il 39,2% di spostamenti sotto i 15 minuti e il 13,8% sopra la mezz'ora. Il confronto con l'Alto Adige evidenzia una situazione simile: anche qui prevalgono i percorsi brevi (43,7% sotto i 15 minuti), mentre la quota di spostamenti superiori a 30 minuti si attesta al 12,6%, leggermente inferiore ai valori del Trentino (figura 11 e tavola 5).

Fig. 11 – Occupati di 15 anni e più che usano mezzi di trasporto quando escono di casa abitualmente per andare al lavoro per tempo impiegato per lo spostamento, 2024



Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

Tav. 5 – Occupati di 15 anni e più che escono di casa abitualmente per andare al lavoro per mezzo di trasporto utilizzato e tempo impiegato, 2024

(valori percentuali)

	Tempo impiegato	
	Fino a 15 minuti	31 minuti e più
Trentino	45,2	12,5
Alto Adige	43,7	12,6
Veneto	39,2	13,3
Nord-est	39,2	13,8
Lombardia	35,1	20,0
Nord	36,4	16,4
Italia	35,3	15,6

Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

Il pendolarismo per motivi di lavoro

L'analisi del rapporto tra residenti in Trentino pendolari in entrata e in uscita nei comuni trentini restituisce un quadro influenzato da un lato dalla struttura territoriale e dall'altro dalle caratteristiche economiche locali e dalla presenza di poli occupazionali di attrazione.

I centri di maggiore attrazione per i lavoratori sono Trento, con poco più di quattro lavoratori in entrata per ogni lavoratore in uscita, seguito da Tione di Trento e da Andalo (con un rapporto di circa 3,5 lavoratori in ingresso per ogni lavoratore in uscita), Pinzolo (3,2), Cles (2,9) e Canazei (2,5). Sono aree dove si concentrano funzioni amministrative, servizi pubblici, attività produttive e turistiche che richiamano forza lavoro dai comuni circostanti. Altri comuni con un saldo positivo significativo, come Cavalese (1,7), Rovereto (1,7), Malè (1,6), Arco (1,5) e Borgo Lares (1,5), confermano il ruolo di sub-poli territoriali, capaci di generare flussi di pendolarismo in ingresso.

I comuni con un rapporto al di sotto dell'unità si caratterizzano per un flusso di lavoratori in uscita maggiore di quello in entrata. Una fascia intermedia di comuni, con valori compresi tra 0,4 e 0,8, rappresenta la parte più equilibrata del territorio provinciale: realtà come Levico Terme (0,8), Mezzocorona (1,0), Soraga (0,8) e Ossana (0,9) mantengono un certo equilibrio tra flussi in entrata e in uscita, grazie a un tessuto produttivo o turistico locale di dimensioni contenute ma attivo. Si registrano poi numerosi piccoli comuni con valori molto bassi, inferiori a 0,2, tra cui Garniga Terme (0,02), Valfloriana (0,07), Vallarsa (0,08) e Ledro (0,14). Queste realtà si configurano come aree a prevalente funzione residenziale, dove la maggioranza dei lavoratori si sposta quotidianamente verso altri centri ([figura 12](#)).

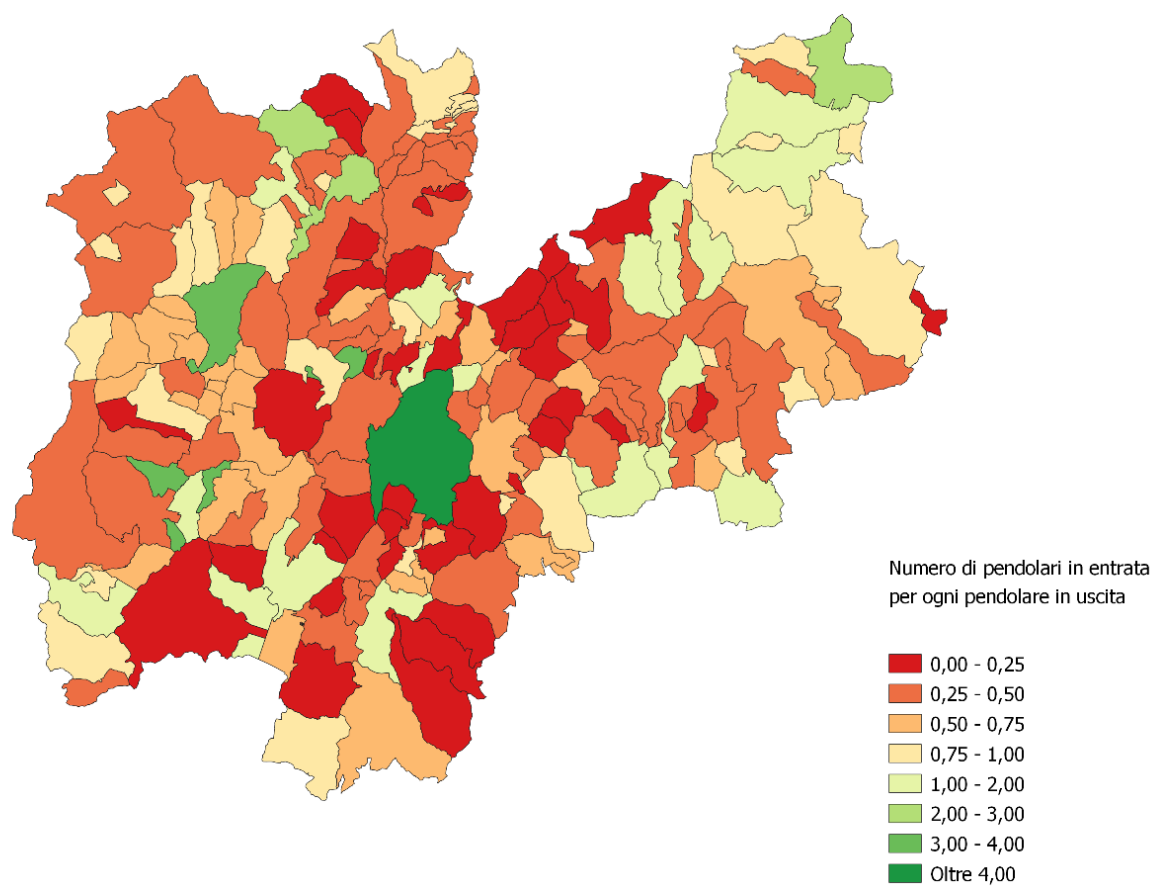
La quota di occupati che lavora nello stesso comune di residenza rispetto al totale dei lavoratori che gravitano in quel comune indica che una parte rilevante dei lavoratori opera dove risiede. Tuttavia emergono differenze tra aree urbane, località turistiche e comuni periferici.

Il valore più alto si registra nel comune di Trento, dove oltre l'80% dei lavoratori svolge la propria attività all'interno del territorio comunale. Elevate quote di lavoratori non pendolari si riscontrano anche nei principali centri turistici, dove la prossimità tra residenza e luogo di lavoro è favorita dalla presenza di attività stagionali e ricettive: tra questi Canazei (77%), Andalo (71%), Sèn Jan – San Giovanni di Fassa (71%), Pinzolo (64%), Cles (63%), Rovereto (62%) e Primiero San Martino di Castrozza (63%).

In un gruppo intermedio di comuni, con valori compresi tra 40% e 50%, come Cavalese (54%), Riva del Garda (53%), Ledro e Folgaria (51%) e Storo (49%), si evidenzia una capacità di trattenere la forza lavoro locale, in equilibrio con un flusso di pendolarismo in uscita¹. I comuni periferici o di minore dimensione demografica si caratterizzano per un'intensa mobilità pendolare. Più di tre quarti dei comuni trentini registrano percentuali di lavoratori non pendolari inferiori al 40%. Si tratta di realtà di piccole dimensioni in cui la quasi totalità dei residenti si sposta quotidianamente per motivi di lavoro verso altri centri, mentre la maggioranza dei lavoratori presenti arriva da un comune diverso ([figura 13](#)).

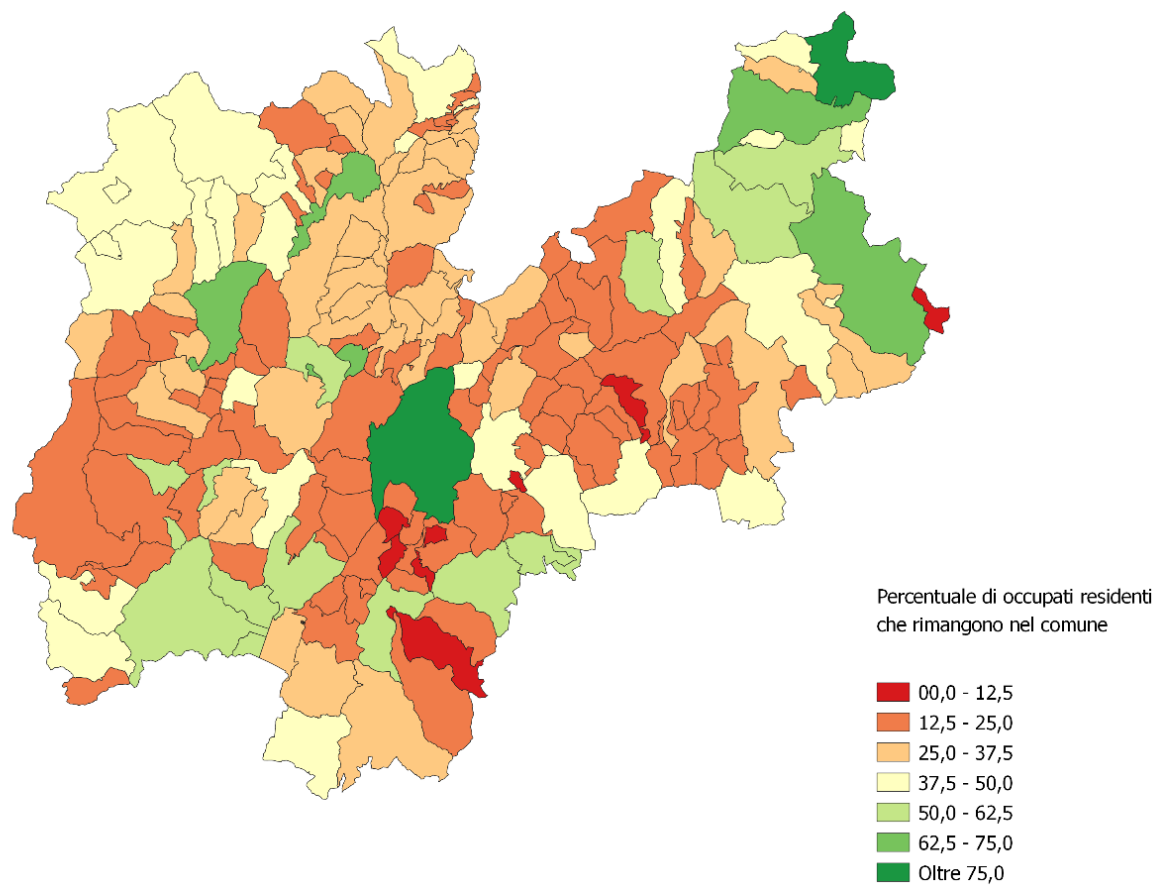
¹ Quando l'indicatore è al 50% vi è equilibrio tra il flusso in entrata e il flusso in uscita (50:50).

Fig. 12 – Pendolari residenti in Trentino in entrata nei vari comuni della provincia di Trento rispetto ai pendolari residenti in uscita, 2021



Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

Fig. 13 – Lavoratori non pendolari residenti in Trentino nei vari comuni della provincia di Trento rispetto ai lavoratori che gravitano nel comune, 2021



Fonte: Istat – Elaborazione ISPAT

© Provincia autonoma di Trento ISPAT

Supervisione e coordinamento: Vincenzo Bertozzi

Elaborazione dati e testi: Ivana Catturani
Giuliana Grandi

Layout grafica e pubblicazione on-line: Davide Bortoli

Supplemento al Foglio Comunicazioni
Aut. Trib. di Trento n. 403 del 02/04/1983