Tale misura diventa un indicatore di «conformance» sulla cui base effettuare comparazioni fra le alternative.

Osserveremo però anche come il semplice calcolo di questo valore (quota degli individui che hanno accesso ad un determinato bene o servizio entro un costo dato) possa essere accusato di «parzialità». Esso infatti si limita ad una stima il cui contenuto informativo non è esaustivo dello stato complessivo del sistema, rispetto alla preoccupazione iniziale, che riguardava la distribuzione della risorsa fra gli individui e pertanto richiedeva anche misure di diagnosi.

Rimane infatti da conoscere come si ponga la popolazione data rispetto alle opportunità offerte nell' intero sistema.

Inoltre, è importante tenere presente che la distanza o il costo di spostamento non hanno una rilevanza «di per sè», come valore assoluto, ma che tale rilevanza varia a seconda di altre caratteristiche del sistema, dalle quali dipende «la propensione allo spostamento della popolazione».

In figura 4 è rappresentato il poligono delle frequenze degli spostamenti per una categoria di servizio, suddivisi per classi di durata, relativamente a due alternative di piano. Sebbene in esso sia contenuta tutta l'informazione necessaria per calcolare il valore dell'indicatore considerato, tuttavia esso nulla ci dice sulla distribuzione spaziale dei costi (cioè sull'esistenza di zone più o meno privilegiate: diagnosi) e sul potenziale di alternative presente per ogni singola zona.

In figura 5 sono rappresentati, relativamente alle medesime alternative di piano, i valori di un indicatore dell'accessibilità dai consumatori al servizio per ogni zona elementare in cui è stato disaggregato il sistema. Tale indicatore, derivato da un modello di interazione spaziale, della stessa famiglia di quelli adoperati nella costruzione del modello R.I.T.Mo., ha la forma:

$$A_i = \Sigma_j S_j^{\alpha} e^{-\beta c_{ij}} \qquad (1)$$

A_i = accessibilità di consumatori della zona i al servizio
S_j = quantità di servizio disponibile nella zona j
c_{ij} = tempo di spostamento da i a j
β = misura della propensione allo spostamento di consumatori.
α = misura della sensibilità alle economie di scala da parte dei consumatori.

Questo indicatore, oltre a consentire misure di diagnosi sul potenziale di opportunità di servizi per ogni singola zona e sulla sua variazione, consentendo quindi la lettura della distribuzione fra le parti del sistema di vantaggi e svantaggi relativamente alle alternative di piano, pone anche in rapporto la consistenza di tale potenziale di opportunità con la propensione agli spostamenti e con la sensibilità alle economie di scala della popolazione, come emergono dalla configurazione del sistema.